

27 AOUT 2012

Évaluation environnementale des projets

Dossier n° EE- 596 -12

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de Tram-train entre Evry et Massy (Essonne)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de transport en commun tram-train entre Massy et Evry. Il sera joint au dossier de demande de Déclaration d'Utilité Public (DUP). Le projet prévoit 17 stations sur 21 kilomètres de tracé parcourus en 30 minutes et va favoriser les déplacements en banlieue. Ce projet est porté par le STIF, Syndicat des Transports d'Ile de France, en co-maîtrise d'ouvrage avec RFF. Il fait donc aussi l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD, au titre de la maîtrise d'ouvrage RFF.

En favorisant le report modal, le tram-train limitera l'usage de la voiture. Il ne permet globalement pas de réaliser des économies d'énergie mais va toutefois limiter considérablement les émissions de CO2, gaz à effet de serre.

Si l'étude d'impact est globalement complète et bien illustrée, certains enjeux et sensibilités environnementales du projet, à savoir le paysage, la trame verte et bleue, les milieux naturels, les rivières, les zones humides et la gestion des eaux pluviales font l'objet de diagnostics insuffisants et/ou ne tiennent pas assez compte de l'échelle du projet. Par conséquent, l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier complètement les impacts du tracé du tram-train et du site de maintenance et de remisage (SMR), sur les paysages, les espèces animales et végétales protégées, les rivières, les ruissellements et la prévention des inondations. L'autorité environnementale formule des observations et recommandations sur ces sujets.

Sur le volet paysager, le dossier prévoit des mesures de réduction des impacts (une haie arbustive le long du tracé,..). Toutefois, l'examen concernant l'intégration paysagère du monument historique et du site classé du parc du château de Morsang-sur-Orge n'est pas présentée dans l'étude alors que le pétitionnaire a saisi pour avis la Commission départementale de la Nature des Paysages et des Sites (CDNPS). Une approche paysagère détaillée, y compris en dehors des sites protégées, aurait permis d'adapter les mesures proposées pour requalifier certains paysages sur le tracé comme sur le SMR.

Le risque pyrotechnique du site de remisage et de maintenance (SMR), est un enjeu important bien pris en compte par le pétitionnaire qui va procéder à une dépollution du sol.

*
* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie en Ile-de-France.

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement. Ce projet est porté par le STIF, Syndicat des Transports d'Ile de France, en co-maîtrise d'ouvrage avec RFF. Il fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du préfet de région au titre de la maîtrise d'ouvrage du STIF et un avis de l'autorité environnementale du CGEDD au titre de la maîtrise d'ouvrage RFF.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 85/337/CEE. Cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet. Il est joint au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

1.3. Contexte du projet

Le projet de tram-train entre Evry et Massy (TTME) via Epinay-sur-Orge est porté par le Syndicat de Transport d'Ile de France (STIF) en co-maîtrise d'ouvrage avec RFF. Il concerne le secteur Nord de l'Essonne qui est très urbanisé jusqu'à Epinay-sur-Orge. Les 13 communes traversées, du Nord-Ouest au Sud-Est, par le projet sont: Palaiseau, Massy, Champlan, Longjumeau, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Chatillon, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry.

Ce nouveau transport en commun doit permettre de favoriser les déplacements intervenant au sud de l'agglomération parisienne pour relier les banlieues entre elles et répondre au besoin de développement des territoires traversés conformément au SDRIF de 1994. La ligne nouvellement créée comportera en effet 17 arrêts et permettra de relier les deux pôles urbains de Massy et d'Evry, distants de 21 km en seulement 30 minutes.

1.4. Description générale du projet

La première section, entre Massy et Epinay-sur-Seine, emprunte une voie ferrée existante du RER C sur 10 km et sera exploitée en mode train. La seconde section, d'Epinay-sur-Orge à Evry, est une voie nouvelle et sera exploitée en tramway. A partir d'Epinay-sur-Orge, le tracé du tramway longe la A6 jusqu'à Fleury-Mérogis en passant par Morsang-sur-Orge. A partir de Fleury-Mérogis, le tracé longe des routes existantes de type « route départementale ». La partie Nord-Ouest du linéaire est de compétence RFF tandis que le linéaire Sud-Est est de compétence STIF. La ligne TTME recoupe également les lignes de RER B, C et D.

Le projet prévoit l'aménagement d'un site de remisage et d'entretien (SMR), capable d'accueillir 31 rames de tramways. Le site retenu est une emprise foncière appartenant au ministère de la défense de 8,5 ha dont 3,7 ha seront occupés par de nouveaux aménagements, sur la commune de Massy.

Les principes d'aménagement qui ont guidé la conception du projet reposent sur :

- La consommation économe de l'espace et la réduction des coupures induites ;
- Une concertation préalable avec les partenaires et parties prenantes du projet.

2. Analyse des enjeux environnementaux

Dans sa forme, le dossier présenté est complet. Les cartes et photos aériennes et les explications du dossier décrivent les aménagements dans leur environnement.

L'aire d'étude retenue d'une largeur de 500 m, de part et d'autre du tracé, et adaptée en fonction de certaines thématiques (Natura 2000,..), apparaît pertinente pour appréhender les incidences de courte ou plus longue portée. Mais le dossier traite inégalement, sur le fond, les différentes thématiques environnementales.

2.1. Description de l'état initial

Le sol, l'eau et les risques

Le projet est implanté sur deux plateaux recoupant les vallées de la Bièvre, de l'Orge et de l'Yvette. Les sols en présence composés de limons et d'argiles sont exposés au risque de retrait/gonflement mais non au risque d'effondrement de cavités. Ce point est bien pris en compte par le pétitionnaire qui préconise des mesures géotechniques adaptées. En revanche, l'étude ne mentionne pas précisément l'aptitude des sols à l'infiltration, au travers par exemple de données bibliographiques ou de mesures in situ. Contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier le projet n'impacte pas les ressources en eau potable dans la mesure où le tracé ne recoupe pas les périmètre rapprochés selon les récents arrêtés préfectoraux. Dans le volet portant sur le réseau hydrographique, il est mentionné que le tracé intercepte une zone inondable à Gravigny Balisy sur 300 m ainsi que 2 affluents de l'Yvette (le Bief et le Rouillon dans le secteur de Gravigny-Balisy près de Longjumeau), l'Orge à Epinay et à Morsang-sur-Orge, l'Aqueduc du Loing à Grigny. Sont rappelés les deux types d'inondations possibles : par débordement de rivière et par ruissellement des coteaux vers les points bas. Le dossier précise d'ailleurs que le tracé est concerné par le PPRI de la Bièvre, de l'Yvette, de l'Orge et de la Seine. En particulier, le site de remisage (SMR), est concerné par des inondations en provenance du Ru des graviers canalisé (affluent de la Bièvre), ajoutant aux enjeux précités une sensibilité particulière en rapport avec l'imperméabilisation partielle du SMR. L'autorité environnementale aurait apprécié que l'état initial de l'étude, compte tenu des enjeux et sensibilités identifiés, intègre une caractérisation plus fine sur le risque inondation.

Les secteurs de zones humides potentielles sont cartographiés dans le dossier à l'aide des enveloppes d'alertes définies par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE). Rappelons que les milieux humides présentent un enjeu de préservation et de reconquête car ils possèdent des propriétés épuratrices et une richesse floristique et faunistique. Leur destruction est réglementée par le code de l'environnement. L'autorité environnementale fait remarquer que les secteurs de zones humides interceptés par le tracé devraient être caractérisés plus finement en se référant notamment aux critères floristiques et pédologiques des arrêtés du 24 juin 2008 et du 1^{er} octobre 2009. Le dossier identifie cette nécessité de procéder à des vérifications sans pour autant les faire (voir l'encart en page 333). Deux zones humides sont citées : celle de la plaine de Gravigny-Balisy, le long de l'Yvette et dans le parc de Morsang-sur-Orge dont la localisation sur les cartes est difficilement lisible (pages 331 et 332). Enfin, l'autorité environnementale note que la carte synthétisant les enjeux de l'état initial en pages 550 à 555 ne mentionne plus les zones humides en présence. Une mise à jour de ce document est attendue.

Le patrimoine naturel

L'étude d'impact rend bien compte de la richesse en milieux naturels dans l'environnement du site. On relève un grand nombre de ZNIEFF, de type 1 comme le bois de Saint-Eutrope et le Bassin des Saul les chartreux et des ZNIEFF de type 2 comme les vallées de la Bièvre, de l'Yvette, de l'Orge qui interceptent le tracé du tramway. On relève La Prairie de Gravigny, La Prairie de Balizy, Les Gravières sur la commune de Longjumeau, un Espace Naturel Sensible (ENS). Le parc du château de Morsang est en site classé. Il comporte des espaces de prairies, de pelouses, de bois et de bassins et de mares qui représentent un enjeu fort en biodiversité.

Le site est potentiellement traversé par des zones humides comme le suggère la carte des enveloppes d'alerte. Le dossier confirme la présence de zones humides dans la plaine de Gravigny à Longjumeau et Epinay sur Orge et dans le secteur du Parc du Château de Morsang.

Sur le site de remisage (SMR) à Massy, propriété du ministère de la Défense, sont identifiées des espèces protégées floristiques dont l'Orobanche pourprée. On note aussi la présence d'une espèce protégée de reptile : le Léopard des murailles. On dénombre une avifaune riche représentée par deux espèces mentionnées comme protégées: le faucon crécerelle et le bouvreuil pivoine. L'autorité environnementale précise que la mésange bleue et le pic vert, sont également des espèces protégées. La partie du dossier traitant les impacts mentionne également la présence de l'habitat protégé du serin cini et une zone de nourrissage du moineau domestique également espèce protégée.

L'autorité environnementale rappelle les obligations réglementaires relatives aux espèces protégées, à savoir qu'il est interdit de détruire ces espèces ainsi que leurs habitats (article L411-1 du code de l'environnement) sauf à obtenir une dérogation.

La richesse écologique d'un site terrestre ou aquatique ne s'appréhende pas uniquement localement mais aussi au regard des continuités écologiques qu'entretient ce site avec les autres sites. L'étude d'impact cite bien la nécessité de prendre en compte la trame verte et bleue de l'environnement du projet. Elle mentionne que le « Schéma de Cohérence Ecologique Régional (SRCE) d'Ile de France, attendu pour 2012, est un document visant à définir les zones qui participent à la trame verte et bleue telle que proposée par le Grenelle de l'environnement II. Des continuités écologiques sont à prendre en compte dans le cadre de la réalisation du projet. Sont citées les vallées de l'Yvette et de l'Orge, la trame verte de la vallée de l'Orge au niveau du parc du château de Morsang, celle des aqueducs de la Vanne et du Loing et celle au niveau de la ferme du Bois Briard sur la commune de Courcouronnes.

Les principaux éléments identifiés dans l'étude au titre de la trame verte et bleue sont la trame boisée, les coulées vertes identifiées dans le SDRIF et la carte des enveloppes d'alerte des zones humides. L'autorité environnementale constate que le dossier reste, est essentiellement descriptif et n'analyse pas le fonctionnement des espaces et des milieux. Ainsi les 6 cartes des pages 350 et suivantes ne reprennent pas les trames et corridors localisés sur le périmètre ni les liaisons avec les territoires voisins. Un examen plus détaillé dans les secteurs recoupés par le tracé du tramway, par exemple, les zones humides traversées mais également les continuités boisées et arbustives sur les délaissés situés le long des voies ferrées aurait été utile.

Le dossier mentionne la réalisation d'analyses complémentaires au printemps 2012. Les données pourraient être actualisées au regard du projet de SRCE en cours d'élaboration auquel le STIF est associé.

Le patrimoine archéologique, bâti et paysager

Le dossier ne fait pas mention d'une sensibilité archéologique pouvant donner lieu à des prescriptions particulières en matière d'archéologie préventive. L'autorité environnementale rappelle les dispositions réglementaires en la matière, à savoir, l'article L.531-14 du code du patrimoine portant réglementation des fouilles archéologiques. Les découvertes fortuites d'objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire et l'art, doivent faire l'objet d'une déclaration immédiate au maire de la commune qui doit la transmettre au service archéologique de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de la région Ile-de-France

(DRAC), qui pourra effectivement donner lieu à des prescriptions d'archéologie complémentaires.

L'environnement du projet est marqué par le parc du château de Morsang-sur-Orge qui est un monument historique classé au sein du site classé du même nom. Ce site se compose d'un vaste îlot de verdure témoin du riche passé historique des lieux. On y rencontre des arbres remarquables, des plans d'eau et des mares et une orangerie. Tous travaux dans le sites doivent au préalable être autorisés par le Ministre en charge de l'environnement.

L'état initial s'il mentionne les principales structures paysagères et décrit les entités à l'échelle des grandes vallées traversées aurait pu aborder le paysage à l'échelle des espaces traversés par le tram train. Cette analyse aurait permis de mettre en évidence des enjeux de paysage sur tout le tracé et pas seulement à la traversée du parc du château de Morsang-sur-Orge. Cette analyse aurait dû reposer sur des cônes de vues, proches ou lointaines, sur les espaces interceptant le tram train.

2.2. Justification du projet retenu

L'autorité environnementale apprécie que des variantes aient été étudiées. Les raisons ayant poussé le pétitionnaire à abandonner certaines variantes sont : les problèmes de stationnement , les coupures générées, le déboisement, le temps de parcours.

L'aménageur a cherché à limiter les incidences en empruntant au maximum des voies de circulation existantes : la voie ferrée du RER C de Massy à Epinay, la A6 de Epinay jusqu'à Fleury-Mérogis, et des routes départementales de Fleury-Mérogis jusqu'à Evry. Cette démarche mérite d'être soulignée. Toutefois, l'autorité environnementale s'interroge sur les raisons qui ont conduit au choix de longer la A6 du côté du parc du château de Morsang-sur-Orge, qui est un site classé. Ce choix n'est pas explicité dans le dossier.

3. Les impacts environnementaux et les mesures proposées par le pétitionnaire

La gestion de l'eau et les risques naturels

L'autorité environnementale s'étonne que les écoulements superficiels ne soient pas caractérisés dans l'état initial pour appréhender d'un point de vue hydraulique les fonctionnements actuels lors d'inondations pluviales et fluviales. Le fait que le pétitionnaire reporte à une phase ultérieure cet examen fragilise l'évaluation des incidences de son projet vis-à-vis du risque inondation.

L'autorité environnementale aurait souhaité que le pétitionnaire précise dans quelle mesure la topographie est modifiée, sur les voies ferrées existantes ou sur les voies devant accueillir le nouveau tracé, les voies pouvant jouer le rôle d'obstacle vis-à-vis des eaux de ruissellement.

Par ailleurs, le dossier ne précise pas les ruissellements générés par le projet et les impacts induits. Bien que le projet indique qu'il n'y aura pas de revêtement imperméabilisé au droit des voies, l'aptitude à l'infiltration des surfaces enherbées (reposant sur les ouvrages d'art en béton) et des sols argileux sous-jacents reste insuffisamment caractérisée. L'autorité environnementale rappelle que le SDAGE recommande de ne pas diriger les eaux pluviales produites vers le réseau communal sans traitement ni régulation comme c'est annoncé en page 720 du dossier. Il est évoqué en page 721, concernant les nouvelles voies, la création de bassins de rétention enterrés ou à l'air libre « dans des secteurs où les emprises le permettent » en contradiction avec les principes annoncés en page 720 basés sur la non augmentation des ruissellements, sur ces mêmes portions.

Le pétitionnaire reporte également au dossier loi sur l'eau l'examen des incidences du projet au droit du franchissement des cours d'eau.

Par conséquent, bien que le SDAGE et ses principes de préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques soient bien cités dans le dossier, l'autorité environnementale

aurait souhaité que le pétitionnaire anticipe sur les enjeux et sensibilités environnementaux pré-cités et sur les obligations au titre de la loi sur l'eau. Elle recommande que ces études soient menées rapidement et complètement afin que leurs résultats et les conséquences qu'ils entraînent puissent être pris en compte dans la définition finale du projet.

Seul le site de remisage (SMR) fait clairement l'objet de proposition d'assainissement à l'aide de deux bassins de rétention pré-dimensionnés. Toutefois, l'approche ne prend pas en compte la position en zone inondable du SMR. Par conséquent, le volume de stockage proposé devra être recalculé afin de permettre d'absorber les apports du bassin versant intercepté ainsi que la compensation de volume en rapport avec les aménagements prévus

Les risque industriels

L'enjeu principal concernant les risques industriels réside dans la présence d'un stock d'explosifs datant des dernières guerres enfouis dans le sol sur le site de remisage. Le pétitionnaire prévoit dans le dossier une opération de déminage et de dépollution.

Le patrimoine naturel

L'autorité environnementale recommande que les continuités écologiques de l'Yvette, du Rouillon et de l'Orge soient maintenues au niveau des ouvrages de franchissement. Il conviendra en particulier de s'assurer que les continuités au niveau des berges seront bien maintenues, voire favorisées par les installations.

Il est également prévu que la végétalisation des emprises du TTME joue un rôle écologique en terme de trame verte. Il serait utile de préciser les compensations relatives aux déboisements des délaissés de voie ferrée sur la première partie du tronçon.

Sur cette thématique, l'étude est très compartimentée. Elle conclut de façon très variable sur les impacts et les aménagements à prévoir suivant les groupes faunistiques étudiées. Rien n'est prévu par ailleurs pour les batraciens. Les impacts lors de la phase chantier et les modalités de gestion après mise en service devraient également être précisés.

Le projet n'impacte pas les sites Natura 2000.

L'autorité environnementale rappelle que la demande de dérogation relative à la destruction d'espèces floristiques et animales protégées et de certains habitats, doit faire l'objet de mesures d'évitement ou de compensation. Elle aurait apprécié que le dossier d'étude d'impact rende compte de cette démarche et qu'il soit montré que les mesures proposées (réduction des emprises à aménager sur le SMR, débroussaillages avant les périodes de nidification et de reproduction, ..), sont justifiées.

Le patrimoine paysager

Le dossier prévoit une intégration paysagère du tram-train par la création d'une frange arbustive sur son linéaire laquelle pourrait également constituer un élément de trame verte.

L'autorité environnementale aurait souhaité que cette démarche soit adaptée à la diversité des espaces traversés par le tram-train. Des cônes de vues sur ces espaces, assurant des vues proches et lointaines, avant et après projet auraient été utiles pour cela.

L'évaluation de l'impact sur le site classé est reportée au dossier qui sera présenté à la Commission départementale de la nature, du paysage et des sites (CDNPS). Elle ne peut donc être appréciée ici.

Energie, gaz à effet de serre et Santé

L'étude montre que 565 tonnes équivalent pétrole (tep), par an pourraient être économisées par le tram-train. Cette économie est proche de la consommation énergétique nécessaire à l'exploitation du tram-train qui nécessite 570 tep/an. Ceci s'explique par le haut niveau de service offert par ce transport en commun (fréquence élevée,...).

En revanche, l'exploitation du tram-train serait à l'origine de 563teqCO₂/an, une émission bien inférieure aux émissions automobiles économisées grâce au report vers le tram-train

qui représentent 2534t eq CO2/an, soit 4.5 fois moins. Ce bénéfice en termes d'émission de gaz à effet de serre doit être souligné

4. Résumé Non Technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé présenté est bien illustré et bien documenté et répond donc à cette exigence.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Daniel CANEPA', written in a cursive style.

Daniel CANEPA