



## **Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Décision de l’Autorité environnementale, après examen au cas par cas du projet de modification du tramway de la ligne 10 d’Antony et Clamart sur le territoire de la commune de Clamart (92)**

**n° : F-011-18-C-0105**

**Décision du 21 janvier 2019**  
**après examen au cas par cas**  
**en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement**

Le président de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-011-18-C-0105 et ses annexes, reçu complet le 18 décembre 2018, déposé par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine (92).

**Considérant la nature de l'opération prévue,**

- qui a pour objet la modification du projet de tramway Tram 10 Antony-Clamart, qui a fait l'objet de l'avis Ae n°2015-22 du 10 juin 2015, en vue de l'insertion d'une troisième voie de circulation routière sur la route départementale 2 (RD 2) entre la Place du Garde et le carrefour Beaujard à Clamart (Hauts-de-Seine) sur une longueur de 1 210 mètres selon le formulaire et répond à une demande de la ville de Clamart pour satisfaire aux besoins générés par ses projets d'urbanisation ;

- qui consiste en l'insertion d'une troisième voie côté ouest comprenant :
  - . la réalisation d'un mur de soutènement en pied de talus ouest de la RD 2, un clouage de ce talus afin de garantir sa stabilité pendant les travaux ;
  - . des terrassements supplémentaires par rapport au projet initial ;
  - . un défrichement supplémentaire de 0,29 ha, un déboisement partiel d'environ 0.54 ha, superficie correspondant aux emprises travaux concernant notamment le talus ouest (débroussaillage et coupes ponctuelles d'arbres (sans dessouchage), sans impact sur la crête du talus.

**Considérant la localisation de l'opération,**

- au sein de la forêt de Meudon (bois de Clamart) ;
- que le projet se situe dans un espace forestier présentant un intérêt pour son usage récréatif et sa fonction écologique,
- aux abords de monuments historiques notamment celle du monument inscrit « maison de l'abbé Delille » et d'un site patrimonial remarquable ;
- que le projet, qui se situe dans une ZNIEFF de type 1 – 110001693 – Forêt de Meudon et Bois de Clamart et une ZNIEFF de type 2 – 110030022 – Forêt domaniales de Meudon et fausses- reposes et parc de Saint-Cloud ;

**Considérant les impacts prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces impacts :**

**Ae** – Décision en date du 21 janvier 2019 – Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas du projet de modification du tramway de la ligne 10 d'Anthony et Clamart

- que l'étude d'impact du projet de tramway précise « *qu'il [le projet] avait pour objet « de dynamiser les pôles d'échanges du secteur et soutenir le développement de l'urbanisation [p 78], d'offrir une alternative aux autres modes de transport, notamment la voiture particulière dans les liaisons entre les quartiers périphériques et donnera une impulsion pour les nouveaux projets urbains »* » [p 79]. Cette étude indique également que « *l'analyse des résultats des prévisions de trafic à l'horizon 2020 permet de définir la capacité nécessaire des voiries pour assurer des conditions de circulation routière acceptables et en cohérence avec le parti d'insertion retenu et les contraintes sur le secteur* ». Qu'ainsi « *afin de permettre l'insertion du tramway et de tenir compte des prévisions de trafic, les principales modifications réalisées sur l'aménagement de la voirie sont la réduction à 2X1 voies de la RD 2 entre la Place de la Garde et la station Novéos à l'exception des approches de certains carrefours où les deux voies par sens sont maintenues* ». Elle indique que « *l'insertion du tramway se fait majoritairement sur la voirie existante pour limiter l'élargissement des emprises actuelles* », que « *L'avenue Trébignaud passera à 2X1 voies routières, sauf à l'approche de la place de la Garde. Ces caractéristiques contribueront à la pacification de cette avenue* » ;
- que dès lors le projet envisagé consiste dans une [modification]/[remise en cause] substantielle du parti étudié, sur cet axe, dans l'étude d'impact et que ses effets n'ont pu être évalués ;
- que le projet est justifié par les projets d'urbanisation ambitionnés par la commune ; que si ces projets sont conformes au PLU et au Contrat d'Intérêt National signé le 13 janvier 2017, ils n'ont pas été pris en compte dans l'étude d'impact du projet de tramway, selon laquelle l'emprise de la RD2 pouvait être réduite sans compromettre les projets d'urbanisation ;
- qu'en outre le projet modifié prévoit un éclairage de la RD2, en traversée de forêt afin « *d'améliorer les conditions de sécurité de la traversée de cette portion de route et de créer du lien entre les différents quartiers de la ville de part et d'autre de la forêt* » ; que si le maître d'ouvrage prévoit que l'éclairage sera limité à 15 lux contre 20 lux dans les zones urbaines, celui-ci ne sera pas sans constituer une gêne supplémentaire pour la faune concernée ;
- que le projet engendrera des rejets atmosphériques liés à la circulation automobile générés par cette modification, effets non étudiés par l'étude d'impact initiale ;
- que le fait que le déboisement partiel d'environ 0,54 ha corresponde aux emprises travaux remises en état naturel après ceux-ci n'est pas sans incidence sur la faune particulièrement pendant la phase travaux ;
- qu'une appréhension fine des espèces protégées susceptibles d'être présentes sur les surfaces défrichées supplémentaires, non étudiées dans l'étude d'impact initiale, paraît nécessaire compte tenu de la sensibilité du milieu ; que l'assertion selon laquelle l'emprise supérieure des travaux n'impliquera pas de dérangement supplémentaire des espèces protégées n'est pas démontrée ;
- que l'impact des nuisances sonores supplémentaires liés à la circulation automobile n'est pas précisé, notamment sur la faune présente dans le secteur, le dossier indiquant qu'il y a peu de riverains concernés mais également du fait du trafic induit ;
- que le projet nécessitant des terrassements supplémentaires engendrera des déblais sur le traitement desquels le dossier n'apporte pas de précisions ;
- que le formulaire précise (point 6.4) qu'il a été convenu d'aménager la RD2 à trois voies (soit une voie de plus que le projet initial) « *après concertation avec la commune et afin de limiter les impacts environnementaux* » que cette dernière assertion n'est pas explicitée ;
- que les effets cumulés des aménagements projetés notamment sur l'intégrité de la forêt de Meudon mériteraient d'être appréhendés, la RD2 constituant un des principaux obstacles interrompant un corridor écologique à préserver ou restaurer dans le bois de Clamart (cf avis Ae : 2015-22 p 9) ;

Etant donné que, s'agissant d'une modification d'un projet existant qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale, l'étude d'impact du projet initial doit être mise à jour,

## Décide :

### Article 1<sup>er</sup>

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le projet de modification du tramway de la ligne 10 d'Anthony et Clamart n° F-011-18-C-0105 nécessite une actualisation de l'évaluation environnementale du projet.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la demande d'actualisation visant à compléter l'évaluation environnementale du projet sont explicités dans la motivation de la présente décision. Outre l'étude des impacts de la troisième voie routière, option non retenue ni étudiée dans l'étude initiale, les impacts en terme de trafic générés par les projets d'urbanisation de la commune motivant la demande, des précisions sur les méthodes mises en œuvre pour connaître la contamination des déblais et boues de forage excavés lors des travaux ainsi que la proportion de déblais non réutilisables et d'une façon plus générale apporter les réponses à la recommandation page 15 de l'avis précité, préciser les mesures prises pour restaurer les continuités écologiques, et apporter des précisions sur la mise en œuvre des mesures compensatoires. Cette demande s'exprime sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'étude d'impact, tel que prévu par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

### Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

### Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 21 janvier 2019,

Le Président de l'autorité environnementale  
du conseil général de l'environnement et du  
développement durable,

Philippe Ledenic

### Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale  
Ministère de la transition écologique et solidaire  
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable  
Autorité environnementale  
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise  
2-4 Boulevard de l'Hautil  
BP 30 322  
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX