

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

## Contribution de l'ACPE



**Association Châtenay Patrimoine Environnement**

**8 rue Benoist**

**92290 Châtenay-Malabry**

**Contact : [assocpe@wanadoo.fr](mailto:assocpe@wanadoo.fr) Elisabeth Couvé**

**Auteurs : Martine de Saintilan, Sylvie Boxberger, Elisabeth Couvé**

Notre association est membre de la fédération Environnement 92, réseau France Nature Environnement. Son objet est la préservation du patrimoine bâti, végétal et naturel et de l'environnement à Châtenay-Malabry.

En 2015, l'ACPE n'est pas contre un projet d'un transport public, le tram en l'occurrence, mais pas dans les conditions décrites dans l'enquête publique. Elle émet un avis défavorable pour la phase 1.

En 2016 : France Nature Environnement IDF, Environnement 92, Sud Environnement et plusieurs associations concernées par le tracé, dont l'ACPE, déposent un recours gracieux auprès du STIF et du Conseil général des Hauts de Seine, à l'encontre des délibérations par lesquelles ils ont respectivement déclaré le projet d'intérêt général les 17 février et 14 mars 2016.

Puis, Sud Environnement et ACPE déposent un recours contentieux contre la Déclaration d'Utilité Publique du projet du T10 phase 1 par arrêté préfectoral du 11 octobre 2016.

Le jugement du 21 juillet 2021 nous est favorable : le TA de Cergy Pontoise annule la DUP, donne raison aux requérantes sur tous les moyens invoqués, notamment des motifs de fond tenant à la méconnaissance du SDRIF, au regard du défrichement de 3,5 ha de la forêt de Verrières, ainsi que du SRCE et au défaut d'utilité publique du projet. (**Jugement en pièce jointe**).

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

Les trois parties adverses (Etat, Département, IDF mobilités) font appel mais ne demandent pas le sursis à exécution du jugement, lequel est exécutoire. Les travaux se poursuivent néanmoins et le jugement reste sans effet, ce qui conduit ACPE et Sud Environnement à saisir la cour administrative d'appel de Versailles d'une demande d'exécution du jugement.

Une médiation à l'initiative du juge (article L.213-7 et s. du code de justice administrative) est en cours.

Notre association est concernée par ce projet. En effet, le T10 actuel, en voie de finalisation, traverse la commune de Châtenay-Malabry. La prolongation aura une incidence forte sur la commune avec des conséquences environnementales et sociologiques. Les habitants seront aussi impactés.

La prolongation va par exemple augmenter la fréquence, ainsi sur l'axe principal de la ville, il y aura un trafic plus important de tramway. Le SMR qui est situé à Châtenay-Malabry est susceptible d'évoluer pour supporter les changements imposés par la prolongation. De plus, qu'en sera-t-il à la Croix de Berny, quel sera le trafic voyageur attendu, sera-t-il nécessaire de faire évoluer les cheminements piétons, et les dispositions de la station ?

### Notre analyse du document de concertation T10 pour la phase 2 (134 pages).

**1.** En préliminaire, nous nous étonnons qu'on envisage de prolonger un projet dont la DUP de la 1ère phase a été annulée, phase qui, de surcroît, a fait l'objet d'une modification substantielle, portant sur le changement de terminus de la ligne (Jardin Parisien au lieu de Place du Garde), alors que la jurisprudence du Conseil d'État interdit de modifier substantiellement une caractéristique essentielle d'une opération déclarée d'utilité publique, sans qu'intervienne une nouvelle enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique modificative (CE, 2 juillet 2001, *Commune de La Courneuve*, Rec., CJEG, novembre 2001, n° 581, comm.10155, concl. Mme Isabelle de Silva).

Dans son avis du 10 juin 2015 sur la phase 1, l'Autorité environnementale avait notamment formulé la recommandation de « *considérer l'ensemble du tronçon jusqu'à la ligne 15 comme un seul projet ou de le traiter comme un programme de travaux à réalisation échelonnée dans le temps et de reprendre le dossier selon l'option retenue* ».

Dans son jugement du 20 juillet 2021, le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise s'est placé dans la même logique pour annuler la déclaration d'utilité publique de la phase 1 de l'opération aux motifs que « *l'autorité environnementale compétente pour le projet a été consultée sur une étude d'impact qui ne contenait aucune information relative aux impacts du prolongement. Elle n'a, ainsi, pas pu disposer d'une estimation de l'incidence de l'ensemble de ce programme (...). Par suite, le moyen tiré de l'irrégularité de la consultation de cette autorité*

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

*au regard des dispositions précitées de l'article L.122-1 du code de l'environnement doit être accueilli ».*

De même, le Tribunal a retenu le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact portant sur la phase 1 du projet aux motifs qu'elle ne contenait « *aucun élément permettant d'apprécier l'impact de l'ensemble de ce programme en incluant son prolongement jusqu'à la future ligne 15 du métro* ».

Réciproquement, les mêmes causes produisant les mêmes effets, on ne voit pas comment les enjeux socio-économiques, ainsi que les impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire qui doivent faire l'objet de la présente concertation pourraient être appréciés en s'en tenant à la phase 2, sans inclure la phase 1 de l'opération de construction du T10 dans sa globalité.

D'autant que l'impact de la phase 1 doit être amélioré afin d'être conforme à la loi n°2016-1087 du 08 août 2016 exigeant « Zéro Perte Nette de Biodiversité ».

Nous estimons donc indispensable que l'étude d'impact environnementale soit effectuée sur l'ensemble du trajet. Elle doit commencer par une analyse approfondie des réseaux écologiques du Territoire Vallée Sud Grand Paris fortement fragmenté par l'urbanisation. Les compensations sont à penser comme le rétablissement de la fonctionnalité des réseaux écologiques pour permettre la reconnexion de Paris à la première ceinture verte de l'Île de France, dans le but de protéger la capitale de l'asphyxie.

Le découpage en deux phases n'a pas permis de considérer le projet dans sa globalité et de manière transparente, les informations communiquées lors de la première enquête publique de 2016 : coût total, impact environnemental, circulation et mobilité douce ont largement évoluées. Dit autrement, en prenant le coût du scénario 2 (phase 2) et celui de la phase 1 cela représente plus d'un milliard. Connaissant ce coût, c'est une tout autre appréciation que l'on peut avoir d'un tramway de 11 km, qui aurait probablement impacté la concertation publique de 2013 et l'enquête publique de 2016.

De plus, la prolongation entraîne de facto des incidences fortes sur toute la ligne avec le doublement des trams en fréquence. Avec une fréquentation de 50 000 voyageurs/jours sur la prolongation sans que l'on connaisse l'incidence sur le tracé actuel prévu aujourd'hui à 25 000 voyageurs/jours.

## **2. Réserve foncière**

Extrait p 5/134 :

« 1.2.1 Contexte général du secteur

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

*Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (SDAURIF) de 1976 mentionne pour la première fois la volonté de créer une desserte structurante par le réseau de transports collectifs du sud-ouest de la petite couronne de l'agglomération parisienne.*

*En 1994, le projet de la "Croix-du-Sud" est inscrit au SDRIF et a pour vocation de créer une nouvelle offre de desserte attractive de banlieue à banlieue. (...)*

*En 2015, IDFM réalise des études exploratoires pour un prolongement vers une station de la ligne 15 du métro, Issy ou Clamart. En effet, le projet du Grand Paris Express ayant été défini depuis la première inscription au SDRIF, deux gares de la ligne 15 (ancienne ligne rouge) peuvent désormais être envisagées pour le terminus du tramway. Ces études exploratoires permettent d'aborder pour la première fois la question d'un prolongement souterrain qui pourrait débiter à la station Jardin Parisien. Ces études sont interrompues en raison d'une connaissance alors insuffisante du contexte géotechnique très spécifique du plateau de Clamart et du coteau d'Issy...*

**Remarque ACPE : Nous constatons que nos élus n'ont pas anticipé de réserve foncière, aussi lors des travaux de la M15, ce qui rend la réalisation du projet très contrainte et très coûteuse.**

### 3. L'étude du prolongement

Extrait p 6/134 :

*« Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014 a été développé pour une vision à horizon 2020. Un nouveau plan est en cours de rédaction, par conséquent, les projections les plus avancées du PDUIF demeurent à horizon 2020 ».*

**Remarque ACPE : L'étude du prolongement se fait dans un contexte prospectif inconnu, ce qui est d'autant plus regrettable que la crise sanitaire due à la pandémie de covid-19 a eu un impact significatif sur les pratiques de mobilités (voir par exemple : Ministère de la transition écologique, « L'évolution des mobilités dans un contexte post-covid », décembre 2021, <https://france.mobilites.fr>).**

### 4. Les communes dans le périmètre des études de la prolongation.

Extrait p 7/134

**Remarque ACPE : pourquoi Antony et Châtenay-Malabry ne sont-ils pas dans le périmètre des études de la prolongation alors que le trajet du Tram irait de Croix de Berny à Gare de Clamart ? La fréquence sera doublée sur tout le trajet donc aussi sur Châtenay-Malabry, de plus cela aura des conséquences fortes sur le terminus de la Croix-de-Berny et des travaux d'aménagement devront être réalisés au sein du SMR, à Châtenay Malabry pour y accueillir de nouvelles rames (cf. p.106).**

**De plus, l'exclusion de Châtenay-Malabry de l'aire d'étude est en contradiction avec le point 2 « La concertation » du dossier de consultation, aux termes duquel : « La concertation du prolongement du tram T10 se concentre prioritairement autour des communes les plus concernées par le projet : en premier lieu Clamart, mais également le Plessis Robinson et Châtenay-Malabry. (p.14).**

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

## 5. Etudes environnementales

Extrait p 9/134 - SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux)

**Remarque ACPE : Il semble que le SDAGE 2021-2027 n'est entré vigueur que le 7 avril 2022, le lendemain de sa date de publication au JO<sup>1</sup> soit le 6 avril 2022, l'analyse sur ce point présentée dans les documents de concertation doit être reprise.**

### - Conclusion risques naturels

Extrait p 17/134 :

« Les risques naturels sont un enjeu fort pour le projet, essentiellement autour des problématiques liées au sous-sol. Ce dernier est en effet très fragile, avec de nombreux mouvements de terrains répertoriés et la présence de carrières souterraines. Ceci affectera le projet qu'il soit en surface ou en souterrain.

Concernant les risques liés à l'inondation, le projet ne sera a priori pas concerné par l'inondation de la Seine, la gare RER Issy étant située en dehors du règlement de zonage. La plaine alluviale de la Seine est cependant sujette aux remontées de nappes, et constituent pour cela un enjeu fort pour le projet, particulièrement si celui-ci s'avérait être en souterrain. »

### - Conclusion milieu naturel

Extrait p 23/134 :

« Le milieu naturel est dans son ensemble un enjeu fort pour le projet, qu'il soit en surface ou en souterrain (phase travaux et d'exploitation). Cet enjeu est porté par la forêt de Meudon, qui est un élément patrimonial floristique et faunistique important à l'échelle de la Région. C'est un espace naturel identifié dans les trames écologiques et un réservoir de biodiversité. Le projet devra également veiller à l'évitement des arbres d'alignement présents sur le linéaire.

Des inventaires de terrains seront nécessaires pour préciser les enjeux (faune, flore, milieux humides, etc.) et définir les besoins en mesures compensatoires. »

### - Contraintes du territoire vis-à-vis du projet

Extrait p 68/134 :

« Le territoire présente un certain nombre de contraintes qui s'appliquent sur le projet :

- Une topographie marquée, avec un dénivelé et des pentes importants ;
- Un contexte géologique contraignant, recensant plusieurs masses d'eau souterraines et de nombreuses carrières souterraines ;
- Un patrimoine culturel remarquable, notamment avec le centre-ville classé de Clamart, qu'il convient de préserver ;
- Un patrimoine naturel riche, notamment la forêt de Meudon, à protéger ;
- Un risque technologique présent (à confirmer au cours des études ultérieures), avec de nombreux sites identifiés comme BASOL ou BASIAS ;
- Un maillage viaire parfois étroit, notamment dans le centre de Clamart. »

<sup>1</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045511941>

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

### - Forêt de Meudon

Extrait p 89/134 :

« Comme indiqué précédemment, l'insertion du tramway, associée au maintien de 3 voies de circulation et la création d'une voie verte induirait des impacts environnementaux. Le projet nécessiterait la destruction de 1,5 ha de boisement, sous réserve de l'aménagement d'ouvrages de soutènement des talus existant de part et d'autre de la voirie, pour réduire l'impact sur la surface boisée. Cet impact devra être compensé dans le cadre du projet ».

Extrait p104/134 :

« L'implantation des ouvrages d'approfondissement et de lancement du tunnelier à Jardin Parisien devront être précisément étudiés pour limiter le plus possible l'impact sur la forêt de Meudon à proximité immédiate et identifiée comme **ZNIEFF** et comme **Bois de l'État**. Il en va de même pour l'ouvrage annexe Bois de Clamart. Le scénario tunnel permettra cependant de s'affranchir de la traversée en surface de la forêt de Meudon ».

### - Arbres d'alignement

Extrait p 89/134 :

« De nombreux arbres d'alignement existants (près de 270) devront être abattus. Il sera toutefois possible de les restituer (de l'ordre de 280) ».

### - Pollution des sols

Extrait p104/13 :

« Afin de réaliser les différents ouvrages, un nombre non négligeable de traitements de terrain devra probablement être réalisé pour réduire les risques liés à la géotechnique complexe du site : injections de carrières, étanchements, etc. Ces travaux seront réalisés avec toutes les mesures nécessaires pour réduire les risques de pollution des sols et des nappes souterraine ».

**Remarque ACPE : Les études environnementales sont insuffisantes, il y a beaucoup trop d'incertitudes concernant les atteintes au milieu naturel. Les risques environnementaux sont minimisés dans ce texte. Qu'en est-il des compensations locales, des continuités écologiques, des passages à faunes ? Concernant les arbres, il est impossible techniquement de restituer des arbres de même développement. De plus, du point de vue des services rendus à l'environnement, les arbres adultes ne sont pas remplaçables par des sujets jeunes. Il faudra 50 ans pour que de nouveaux arbres rendent les mêmes services que les arbres adultes détruits. C'est pour cette raison qu'on doit les préserver.**

### 6. SMR :

Extrait p70 et 106 /134 :

« Du fait de l'augmentation du linéaire, il conviendra d'acquérir de nouvelles rames identiques dans le cadre du projet de prolongement de la ligne. Ces rames pourront être accueillies sur le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) du T10 phase 1 sans nécessité d'étendre son emprise. Toutefois des travaux d'adaptation du SMR seront nécessaires pour le remisage des rames supplémentaires ».

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

**Remarque ACPE :** Nous n'avons aucune garantie que l'emprise du SMR restera de 3,5 ha, étant donné les travaux supplémentaires, et ne débordera pas sur les 5 ha de la parcelle. Dans la phase 1, le SMR était réputé surdimensionné en prévision de la phase 2.

## 7 - Études et Faisabilité :

Extrait p 98/13 :

« La faisabilité d'une correspondance souterraine avec la ligne 15 pourra être également étudiée dans le cadre de la suite des études. Toutefois, il est à noter que la conception de cette gare n'intégrait pas de mesures conservatoires en ce sens ».

Extrait p 99/ 100/134 :

Incertitudes fortes sur la réalisation (scénario de référence en tunnel).

Extrait p101134 :

« Cet aspect du projet sera à préciser dans les études ultérieures. »

Extrait p 102/134 :

« D'un point de vue géotechnique global, la station implantée dans le secteur de la mairie de Clamart s'avère techniquement complexe, tout comme la station terminus Clamart -Gare. »

**Remarque ACPE :** les études ne sont pas finalisées, il subsiste une incertitude forte sur la réalisation du projet en tunnel.

## 8. Coût du projet

### Réseau électrique

Extrait p 89/134

**Remarque ACPE :** les travaux récents d'enfouissement ont-ils tenu compte de la prolongation potentielle du tram ?

### Scénarios

Extrait p 107/134

« Pour le scénario 1 (surface) : environ 795 M€ HT dont environ 655 M€ pour les acquisitions foncières provisions comprises, selon le détail des impacts indiqué au chapitre 5.2.1. Ce montant inclut la réalisation du tronçon entre Jardin Parisien et Place du Garde (environ 25 M€ HT de travaux). Dans ce scénario, le foncier représente près de 80% de l'investissement total, ce qui illustre l'ampleur des impacts sur le bâti et l'enjeu majeur qui en résulte en termes d'acceptabilité ».

**Remarque ACPE :** Le montant de 25 M€ HT n'est-il pas déjà provisionné par le projet T10 phase 1 ? Ce tronçon est compris dans le T10 phase 1 mais a été suspendu, en attente du



**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

**choix de la prolongation. Si le prolongement n'aboutit pas dans sa réalisation selon l'un des deux scénarios proposés, qu'en sera-t-il de cette suspension ?**

*« Pour le scénario 2 (tunnel) : Il s'agit d'une estimation au stade de la faisabilité à plus ou moins 20%, qui devra être affinée dans le cadre des études ultérieures ».*

**Remarque ACPE : On part d'un coût de 700 M€, et on passe à 840 M€.**

**Remarque pour les deux scénarios : Il était précisé dans les documents de l'enquête publique de la phase 1 (2013), que le taux de rentabilité sera de 5,5 à 7% pour le projet T10 après prolongement de la ligne. Il est aussi précisé que les premières estimations du coût du prolongement s'établissaient entre 100 M€ et 180 M€. Nous pouvons raisonnablement douter qu'avec les coûts actuels des scénarios 1 et 2, le projet T10 dans sa globalité aura le taux de rentabilité annoncé en 2013. Nous rappelons que la non-atteinte d'un taux de rentabilité proche de 8 % est une des raisons pour laquelle la DUP a été annulée.**

**Nous avons analysé le dépliant IDF M « Le projet en bref ».**

- En surface : 3,9 km de Tram, 5 stations, pour un coût de 795 M€ (hors matériel roulant) et 48 000 nouveaux voyageurs/Jour.

- En tunnel : 3,1 km de Tram, 2 stations (+ 2 ouvrages annexes) pour un coût de 700 M€ (hors matériel roulant) et 50 000 nouveaux voyageurs/jour : malgré une incertitude forte sur la réalisation, et l'approximation du coût (+ ou - 20% : coût à 840 -M€).

**Remarque ACPE : Les projets alternatifs ne sont pas mentionnés dans ce dépliant.**

*Les alternatives non retenues par IDF Mobilités :*

1. *Le renforcement du réseau de bus local et du tram T6*
2. *Le renforcement du tram T6 et la création d'un bus à haut niveau de service (BHNS) dans le prolongement du tram T10*
3. *Le prolongement du tram T10 vers la gare d' « Issy RER »*
4. *D'autres options en tracé en surface vers la gare de Clamart*

## CONCLUSIONS

Tout d'abord, dans sa lettre de mission du 13 juillet 2022, Madame la Présidente de la CNDP indiquait qu'au regard du dossier de saisine et de son instruction, la question se posait notamment de la **« clarification du contexte contentieux en cours portant sur la première phase de construction du tramway et son articulation avec la poursuite du projet du tramway »**. Force est de constater que le dossier de concertation, qui ne porte que sur la





**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

phase 2 du projet, sans tenir compte, notamment, des impacts environnementaux de la phase 1, n'apporte aucun élément de clarification sur ce point.

Ensuite, comment donner un avis sur le prolongement du T10 alors que les études ne sont pas toutes finalisées et parfois dans un contexte prospectif inconnu ?

Nous nous étonnons du manque d'anticipation des différents acteurs.

Nous demandons la communication :

- des informations (même approximative) de la rentabilité du projet du point de vue socio-économique sur cette prolongation et sur la globalité du tracé. En effet, le 1er tracé a été modifié de 8,6 km à 7,2 km. Il resterait à prolonger entre 3,1 km et 3,9 km sur la phase 2.

- de la source concernant le « nombre voyageurs/jour », quels sont les hypothèses et quelles sont les lignes de bus qui ont été retenues, quels sont les outils ?

Nous demandons également que les communes d'Antony et de Châtenay-Malabry soient incluses dans le périmètre d'étude de la concertation et à ce que les études d'impact soit faites sur la globalité du tracé.

Deux scénarios sont proposés par IDFM sur le dépliant « Le projet en bref », avec une préférence affichée pour celui en tunnel. Pour cette solution avec tunnel, il subsiste une incertitude forte sur la réalisation. Les coûts sont très approximatifs avec une marge de 20%, qui peut porter le coût à 840M€. Le prolongement en tram est-il la meilleure solution ?

Ce découpage en deux phases ne permet pas au public d'avoir toutes les informations.

Les incertitudes fortes sur plusieurs points techniques et financiers, exposés dans le document de concertation T10 pour la phase 2, sont trop nombreuses.

**L'ACPE ne peut qu'émettre un avis défavorable sur le projet en l'état**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE CERGY-PONTOISE**

**N° 1611603**

---

**ASSOCIATION SUD ENVIRONNEMENT  
ASSOCIATION CHATENAY PATRIMOINE  
ENVIRONNEMENT**

---

Mme Delamarre  
Présidente-rapporteure

---

Mme Garnier  
Rapporteure publique

---

Audience du 11 juin 2021  
Décision du 20 juillet 2021

---

34-01-01-01-01  
34-02-01-01-01-01  
34-02-02-02  
44-045

Code publication : C

Vu la procédure suivante :

Par une requête, quatre mémoires et un mémoire récapitulatif, enregistrés respectivement le 12 décembre 2016, le 27 février 2017, les 28 juillet, 19 septembre et 12 octobre 2018 et le 24 février 2020, l'Association Sud Environnement et l'Association Châtenay Patrimoine Environnement, représentées par Me Salon, demandent au tribunal, dans le dernier état de leurs écritures :

1°) d'annuler l'arrêté DRE/BELP n° 2016-174 du 11 octobre 2016 par lequel le préfet des Hauts-de-Seine a déclaré d'utilité publique le projet de construction de la ligne de tramway « T10 », emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony, de Châtenay-Malabry, du Plessis-Robinson et de Clamart, la cessibilité immédiate au profit du département des Hauts-de-Seine et du syndicat des transports d'Île-de-France des parcelles nécessaires à la réalisation du projet de tramway désignées sur les plans et états parcellaires et le transfert de gestion au profit du département des Hauts-de-Seine et du Syndicat des transports d'Île-de-France de ces parcelles ;

2°) de mettre à la charge de l'État la somme de 4 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise

1<sup>ère</sup> Chambre

Elles soutiennent que :

- leur requête est recevable ;
- l'arrêté attaqué est illégal dès lors qu'il ne mentionne pas les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui seront mises en œuvre ;
- la consultation de l'autorité environnementale effectuée en prévision de cet arrêté est irrégulière ;
- l'étude d'impact effectuée dans le cadre de la procédure est insuffisante ;
- le projet déclaré d'utilité publique est incompatible avec le schéma directeur de la région Île-de-France ;
- le projet déclaré d'utilité publique ne prend pas en compte le schéma régional de cohérence écologique ;
- le projet n'est pas d'utilité publique.

Par deux mémoires en défense et un mémoire en défense récapitulatif, enregistrés respectivement les 13 juillet et 19 septembre 2018 et le 20 février 2020, Île-de-France Mobilités, venant aux droits du syndicat des transports d'Île-de-France, représenté par Me Ceccarelli-Le Guen, conclut, dans le dernier état de ses écritures, à titre principal, au rejet de la requête, à titre subsidiaire au prononcé d'une annulation différée d'un délai de douze mois et, en tout état de cause, à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge des associations requérantes sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il fait valoir que :

- la requête est irrecevable ;
- les moyens soulevés par la requête ne sont pas fondés.

Par deux mémoires en défense et un mémoire en défense récapitulatif, enregistrés respectivement les 19 juillet et 20 septembre 2018 et le 21 février 2020, le département des Hauts-de-Seine conclut au rejet de la requête.

Il fait valoir que :

- la requête est irrecevable ;
- les moyens soulevés par la requête ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense et un mémoire en défense récapitulatif, enregistrés respectivement le 13 août 2018 et le 10 février 2020, le préfet des Hauts-de-Seine conclut au rejet de la requête.

Il fait valoir que :

- à titre principal, la requête est irrecevable ;
- à titre subsidiaire, les moyens invoqués ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense et un mémoire en défense récapitulatif, enregistrés respectivement le 20 septembre 2018 et le 11 février 2020, la commune du Plessis-Robinson, représentée par Me Cazin, conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 2 000 euros soit mise à la charge des associations requérantes.

Elle fait valoir que :

- à titre principal, la requête est irrecevable ;
- à titre subsidiaire, les moyens invoqués ne sont pas fondés.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code de l'urbanisme ;
- le schéma directeur de la région Île-de-France ;
- le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Delamarre, présidente-rapporteuse,
- les conclusions de Mme Garnier, rapporteure publique,
- les observations orales de Me Salon pour les associations requérantes,
- les observations orales de Me Chevallier pour Île-de-France Mobilités,
- et les observations orales de M. Collignon pour le département des Hauts-de-Seine.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté du 11 octobre 2016, le préfet des Hauts-de-Seine a déclaré d'utilité publique au profit du département des Hauts-de-Seine et du Syndicat des transports d'Île-de-France le projet de ligne de tramway « T10 » reliant la Croix de Berny, à Antony, et la place du Garde, à Clamart, et traversant les communes d'Antony, Châtenay-Malabry, le Plessis-Robinson et Clamart. Par cet arrêté, emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces communes, le préfet des Hauts-de-Seine a également prononcé la cessibilité immédiate des parcelles nécessaires au projet et décidé le transfert de gestion de ces parcelles au profit du département des Hauts-de-Seine et du syndicat des transports d'Île-de-France. Par la présente requête, l'Association Sud Environnement et l'Association Châtenay Patrimoine Environnement demandent l'annulation de cet arrêté.

Sur la recevabilité de la requête :

2. En premier lieu, aux termes de l'article R. 414-1 du code de justice administrative, dans sa version alors applicable : « *Lorsqu'elle est présentée par un avocat, un avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation, une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public, la requête peut être adressée à la juridiction par voie électronique au moyen d'une application informatique dédiée accessible par le réseau internet (...).* » L'article R. 414-2 du même code, dans sa rédaction applicable au litige, dispose que : « *L'identification de l'auteur de la requête, selon les modalités prévues par l'arrêté mentionné à l'article R. 414-1, vaut signature pour l'application des dispositions du présent code (...).* ».

3. Si Île-de-France Mobilités et la commune du Plessis-Robinson font valoir que la requête est irrecevable, faute d'être signée, il ressort des pièces du dossier que la requête a été introduite par l'intermédiaire de l'application « Télérecours » et que son auteur a été identifié par

l'application. Cette identification vaut signature de la requête en application de l'article R. 414-2 précité. Par suite, la fin de non-recevoir opposée sur ce point par Île-de-France Mobilités et la commune du Plessis-Robinson doit être écartée.

4. En deuxième lieu, aux termes de l'article 10 des statuts de l'Association Sud Environnement : « *Le président exécute les décisions de l'Assemblée générale et celles prises en Conseil d'administration ; il peut ester en justice sur décision du Conseil d'administration ou à la requête de l'Assemblée générale.* ».

5. Par une délibération du 6 décembre 2016, le conseil d'administration de l'Association Sud Environnement a décidé, à l'unanimité, d'engager un recours contentieux auprès du tribunal administratif à l'encontre de l'arrêté attaqué. Dès lors, le président de cette association était compétent pour ester en justice en son nom en exécution de la décision de son conseil d'administration. La fin de non-recevoir tirée de son absence d'habilitation, opposée par le préfet, par le département des Hauts-de-Seine et par la commune du Plessis Robinson, doit, par suite, être écartée.

6. En dernier lieu, l'article 2 des statuts de l'Association Châtenay Patrimoine Environnement indique que l'association a pour but notamment de « *présERVER, en le développant harmonieusement, le patrimoine architectural, végétal et naturel, l'environnement de Châtenay et de sauvegarder en particulier le caractère villageois du centre-ville en améliorant la qualité de vie de ses habitants* ».

7. La réalisation de la ligne de tramway « T10 », qui implique des travaux importants, emportera notamment le déboisement de 3,5 hectares de forêt sur le territoire de la commune de Châtenay-Malabry. Dans ces conditions, l'association démontre un intérêt lui conférant qualité pour agir à l'encontre de la décision attaquée, nonobstant la circonstance que son champ d'action se limite au territoire de cette seule commune. Par suite, la fin de non-recevoir opposée pour ce motif par le préfet, le département et la commune du Plessis-Robinson doit être écartée.

#### Sur les conclusions à fin d'annulation :

8. En premier lieu, aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa version applicable aux projets dont l'enquête publique a été ouverte avant le 1<sup>er</sup> février 2017 : « *IV. – La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. / Sous réserve des dispositions particulières prévues par les procédures d'autorisation, d'approbation ou d'exécution applicables à ces projets, cette décision fixe les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi.* » L'article R. 122-14 du même code, également applicable aux projets dont l'enquête publique a été ouverte avant le 1<sup>er</sup> février 2017, dispose que : « *I. – La décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet mentionne : / 1° Les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits (...).* ».

9. Si les travaux, ouvrages ou aménagements que les actes portant déclaration d'utilité publique prévoient le justifient, ces derniers doivent, à peine d'illégalité, comporter, au moins dans leurs grandes lignes, compte tenu de l'état d'avancement des projets concernés, les mesures appropriées et suffisantes devant être mises à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi. Ces mesures sont, si nécessaire, précisées ou complétées ultérieurement, notamment à l'occasion de la délivrance des autorisations requises au titre des polices d'environnement.

10. Il ressort des pièces du dossier que la réalisation mais également l'exploitation du projet litigieux sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur les milieux naturels, la faune et la flore. Toutefois, l'acte attaqué ne mentionne, y compris par référence, aucune mesure de nature à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions du IV de l'article L. 122-1 et du I de l'article R. 122-14 du code de l'environnement doit être accueilli.

11. En deuxième lieu, aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa version applicable en l'espèce : « *I. – Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. / Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. (...) / II. – Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2. Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. / III. – Dans le cas d'un projet relevant des catégories d'opérations soumises à étude d'impact, le dossier présentant le projet, comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation, est transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. (...) / IV. — La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public (...).* ».

12. La seule circonstance qu'un projet de construction présente des liens avec d'autres projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ne suffit pas à conférer une unité fonctionnelle à l'ensemble de ces projets pour l'application des dispositions précitées de l'article L. 122-1 II du code de l'environnement, dès lors que peut exister un programme d'ensemble composé de plusieurs projets autonomes. Ainsi, l'étude d'impact ne doit porter sur l'ensemble de ce programme que si les différents travaux, ouvrages et aménagements se conditionnent fonctionnellement les uns les autres et ne peuvent ainsi, par nature, fonctionner indépendamment. Tel n'est pas le cas si chacun des projets comporte une finalité propre ou est autonome. En revanche, constitue un projet autonome celui qui, bien que lié à d'autres projets, peut être réalisé indépendamment de ces projets et présente, dans son exploitation, une fonctionnalité propre.

13. En l'espèce, si le projet déclaré d'utilité publique porte sur la réalisation d'une ligne de tramway entre les stations de la Croix de Berny, à Antony, et la Place du Garde, à Clamart, il est déjà prévu de la prolonger jusqu'à la future ligne 15 du métro, pour une mise en service autour de l'année 2030. Si la défense fait valoir que ces deux projets seraient fonctionnellement indépendants, il ressort des pièces du dossier, d'une part, qu'ils ont vocation à constituer une unique ligne de tramway reliant le RER B et la future ligne 15 du métro et, d'autre part, que des choix structurants pour la détermination du périmètre du projet déclaré d'utilité publique ont été faits, par anticipation, en tenant compte des contraintes inhérentes à la réalisation de son prolongement. En particulier, le choix des dimensions du site de maintenance et de remisage, qui est plus grand que ce qui est nécessaire pour le seul projet déclaré d'utilité publique, tient compte des besoins de la ligne de tramway une fois le prolongement effectué. De même, le recours au tramway de préférence à d'autres modes de transport en commun ainsi que le choix des dimensions des rames se justifient, selon l'étude d'impact, par la fréquentation attendue après ce prolongement. Enfin, alors que, selon les maîtres d'ouvrage, le taux de rentabilité interne du projet est, en l'état, de l'ordre de 2%, l'étude d'impact tient compte du taux de rentabilité de 5,5 à 7% que présentera le projet après prolongement de la ligne, pour en conclure que « *[l]e projet dans son ensemble est un peu en-dessous du taux d'actualisation fixé à 8%, il est donc en limite du seuil de rentabilité socio-économique pour la collectivité* ». Dans ces conditions, ces deux opérations, qui ont une unité fonctionnelle, ne peuvent pas être regardées comme des projets autonomes mais constituent un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages au sens des dispositions précitées.

14. Il résulte de ce qui précède que, si la réalisation des différents éléments du programme en litige peut être échelonnée dans le temps, c'est à la condition que l'étude d'impact de chacun des ouvrages comporte une appréciation de l'impact de l'ensemble du programme. Or, il ressort des pièces du dossier que l'autorité environnementale compétente pour le projet a été consultée sur une étude d'impact qui ne contenait aucune information relative aux impacts du prolongement. Elle n'a, ainsi, pas pu disposer d'une estimation de l'incidence de l'ensemble de ce programme. Elle a d'ailleurs souligné l'insuffisance de l'étude d'impact à ce titre, invitant les maîtres d'ouvrage à reprendre le projet afin d'inclure le prolongement. Par suite, le moyen tiré de l'irrégularité de la consultation de cette autorité au regard des dispositions précitées de l'article L. 122-1 du code de l'environnement doit être accueilli.

15. En troisième lieu, aux termes de l'article L. 122-3 du code de l'environnement, dans sa version applicable : « *I. - Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application de la présente section. / II. - Il fixe notamment : (...) 2° Le contenu de l'étude d'impact qui comprend au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, l'étude des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine. / L'étude d'impact expose également une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine ; en outre, pour les infrastructures de transport, elle comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; elle comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessus ; (...)* ». L'article R. 122-5 du même code, dans sa version applicable, dispose : « *I.- Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone*



susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. / II.- L'étude d'impact présente : / 1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé. (...) / 2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ; / 3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ; / 4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. (...) / 5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ; / 6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ; / 7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour : / - éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; / - compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. / La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ; / 8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ; / 9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ; / 10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ; / 11° Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact ; / 12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. / III.- Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : / - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; / - une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la

*consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ; / - une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; / - une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; / - une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. / Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52. / IV.- Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant. (...) ».*

16. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et par suite d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

17. D'une part, ainsi qu'il a été dit au point 14, l'étude d'impact du projet en litige ne contient aucun élément permettant d'apprécier l'impact de l'ensemble de ce programme, incluant son prolongement jusqu'à la future ligne 15 du métro. Cette insuffisance est de nature à nuire à l'information complète de la population et à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. A cet égard, si la défense fait valoir que le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale comprendrait des éléments d'informations sur ce point, ce document recense essentiellement les nombreuses incertitudes relatives au prolongement de la ligne et évoque la nécessité de réaliser de nombreuses études complémentaires. Dès lors, l'insuffisance de l'étude d'impact pour ce premier motif est établie.

18. D'autre part, les requérantes soutiennent que les solutions de substitution relatives à l'implantation du terminus de la ligne à la Croix de Berny n'ont pas été présentées de manière satisfaisante. A cet égard, si le chapitre 5 de l'étude d'impact indique qu'il a été vérifié qu'aucune solution réaliste d'insertion au sud de l'A86 n'existait, il ne fournit aucune précision sur les raisons permettant de retenir l'existence d'une telle impossibilité. La circonstance qu'une telle information figure dans le mémoire en réponse adressé à la commission d'enquête est sans incidence sur ce point dès lors que ce document a été préparé après la clôture de l'enquête publique et n'a, ainsi, pas été porté à la connaissance du public lors de cette enquête. Cette seconde branche tirée de l'insuffisance de l'étude d'impact est, dès lors, fondée.

19. Il résulte de ce qui précède que le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact au regard des exigences posées par les dispositions précitées doit être accueilli.

20. En quatrième lieu, aux termes de l'article L. 123-22 du code de l'urbanisme : « *La déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions du schéma directeur de la région d'Ile-de-France ne peut intervenir que si : / 1° L'enquête publique, réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du schéma qui en est la conséquence ; / 2° La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet est prononcée après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la région d'Ile-de-France, du conseil*

*économique, social et environnemental régional, des départements et des chambres consulaires. (...) ».* Les orientations réglementaires du schéma directeur de la région Île-de-France prévoient en leur point 3.3 : « (...) *Sans préjudice des dispositions du code forestier en matière de gestion durable, les bois et forêts doivent être préservés. Lorsque les dispositions législatives et réglementaires applicables à ces espaces permettent de l'envisager, peuvent être autorisés : / • le passage des infrastructures, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement de continuités conformément au chapitre 3.5 («Les continuités : espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes»), par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin (...) ».*

21. Il résulte de ces dispositions que le projet de ligne de tramway ne pouvait être déclaré d'utilité publique qu'à la condition d'être compatible avec le schéma directeur de la région Île-de-France. A cet égard, il ressort des pièces du dossier et il n'est pas contesté que la forêt de Verrières est un espace boisé reconnu par le schéma directeur de la région Île-de-France et qu'elle a dès lors vocation à être préservée. Or, le projet contesté prévoit le défrichement d'une parcelle de 3,5 hectares de forêt accessible à la promenade, en bordure d'une zone d'urbanisation dense. Dès lors, pour être compatible avec le schéma susmentionné, il devait répondre aux conditions d'autorisation dérogatoire prévues par les orientations réglementaires de ce document.

22. D'une part, il ressort des pièces du dossier que le site de maintenance et de remisage doit accueillir des locaux administratifs en plus des infrastructures de maintenance. Ces bureaux, s'ils ont vocation à servir l'exploitation de la ligne, ne peuvent être considérés comme des infrastructures au sens du SDRIF. D'autre part, il ressort des pièces du dossier que si la parcelle retenue pour implanter le site de maintenance et de remisage était la seule à disposer de l'espace nécessaire au regard des capacités d'accueil de voies nécessaires, celles-ci ont été déterminées en prenant en compte les besoins de la ligne de tramway une fois prolongée, laquelle nécessitera, selon les prévisions des maîtres d'ouvrage, l'exploitation de 27 rames de tramway alors que projet tel que déclaré d'utilité publique, peut fonctionner avec 15 rames. Par ailleurs, il ressort de l'étude d'impact qu'une parcelle dite « Noveos », située sur le territoire de la commune du Plessis-Robinson, a également fait l'objet d'études aux fins d'implantation du site de maintenance et de remisage. Si ces études ont conclu que la place offerte par cette parcelle était insuffisante, c'est au motif qu'elle ne permettait l'installation que d'un nombre plus faible de voies de maintenance et de remisage. Or, alors que rien au dossier ne permet d'établir que la superficie de cette parcelle aurait été insuffisante pour les besoins de la ligne telle que déclarée d'utilité publique, la prise en compte de ses besoins une fois prolongée ne saurait être admise pour autoriser une exception à l'obligation de préservation de la forêt dès lors que ce prolongement n'est pas dans le champ de la déclaration d'utilité publique et qu'il n'a fait l'objet d'aucune étude de ses impacts sur l'environnement. Par suite, le moyen tiré de l'incompatibilité de l'arrêté attaqué avec le schéma directeur de la région Île-de-France doit être accueilli.

23. En cinquième lieu, il appartient au juge, lorsqu'il doit se prononcer sur le caractère d'utilité publique d'une opération nécessitant l'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers, de contrôler successivement qu'elle répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social ou économique et la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement, et l'atteinte éventuelle à d'autres intérêts publics que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

24. Il ressort des pièces du dossier que le projet de construction de la ligne T10 du tramway, qui prévoit la construction d'une ligne de tramway entre la station de RER de la Croix de Berny, à Antony, et la place du Garde, à Clamart, a pour objet d'offrir aux habitants des communes traversées par le projet un moyen de transport en commun confortable et de qualité afin d'améliorer leur qualité de vie, de faciliter les déplacements vers les zones d'emploi et d'accompagner les projets de développement du territoire, afin de relier notamment certaines zones d'activités situées à proximité du tramway. Ce projet permet le désenclavement de plusieurs quartiers des communes de Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson. L'opération présente ainsi un intérêt public. En outre, il ressort des pièces du dossier, notamment de l'étude d'impact, que le projet, dont il n'est pas allégué qu'aurait pu être réalisé dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, porte une atteinte limitée à la propriété privée.

25. Toutefois, cette étude d'impact fait également apparaître, d'une part, que le projet, tel qu'il est déclaré d'utilité publique, devrait bénéficier d'un taux de rentabilité interne estimé de 2%, bien inférieur au taux d'actualisation recommandé de 8%. D'autre part, il n'est pas contesté que cette opération, qui implique le défrichement de 3,5 hectares de la forêt de Verrières en bordure de ville et l'aggravation de la coupure due à la route départementale 2, entraînerait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation primaire d'énergie par rapport à la situation qui existerait en l'absence de construction du tramway, qui ne serait pas compensée à l'issue d'une période de trente ans d'exploitation. En outre, tel qu'il est défini dans la déclaration d'utilité publique, le projet, qui ne permet pas de liaison avec la ligne 15 du métro, ne devrait pas entraîner un report significatif de l'usage de la voiture vers celui du tramway. La commission d'enquête relève d'ailleurs dans ses conclusions que le prolongement envisagé vers le métro est essentiel pour réaliser un maillage satisfaisant du territoire. Dans ces conditions, en estimant que les inconvénients économiques et environnementaux du projet porté par le syndicat des transports d'Île-de-France et le département des Hauts-de-Seine n'excédaient pas l'intérêt de l'opération telle que soumise à déclaration d'utilité publique, le préfet a commis une erreur d'appréciation.

26. En dernier lieu, aux termes de l'article L. 371-3 du code de l'environnement, dans sa version applicable au litige : « (...) *Sans préjudice de l'application des dispositions du chapitre II du titre II du livre Ier relatives à l'évaluation environnementale, les documents de planification et les projets de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique et précisent les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces documents de planification, projets ou infrastructures linéaires sont susceptibles d'entraîner. Les projets d'infrastructures linéaires de transport de l'Etat prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique. (...)* ».

27. Il résulte de ces dispositions que les décisions administratives prises dans le champ du schéma régional de cohérence écologique ne doivent pas, en principe, s'écarter des orientations fondamentales de ce schéma sauf, sous le contrôle du juge, pour un motif tiré de l'intérêt de l'opération envisagée et dans la mesure où ce motif le justifie.

28. A cet égard, le plan d'action stratégique du schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France poursuit des objectifs de préservation et de réparation des continuités écologiques, qui sont complémentaires. Les corridors écologiques considérés comme à protéger sont ceux qui apparaissent comme globalement fonctionnels. La restauration doit concerner les corridors dont la fonctionnalité est réduite.

29. En l'espèce, il ressort des pièces du dossier que la forêt de Meudon constitue un réservoir de biodiversité identifié par le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France et que la route départementale 2 est considérée dans ce cadre comme l'un des principaux obstacles induisant une coupure du réservoir. D'une part, le projet déclaré d'utilité publique a pour conséquence d'aggraver la coupure représentée par la route et de rendre plus difficile la réalisation de travaux permettant d'y remédier. Ainsi, si la nouvelle infrastructure ne crée pas la coupure, elle n'introduit aucun dispositif permettant d'y pallier. D'autre part, ainsi que cela a été exposé au point 25, l'intérêt de l'opération telle que déclarée d'utilité publique est limité par le fort impact environnemental de l'opération et l'absence de jonction au nord avec le réseau de métro. Dans ces conditions, il ne saurait justifier que la décision attaquée s'écarte des orientations fondamentales du schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France. Par suite, le moyen tiré de l'absence de prise en compte de ce schéma par l'arrêté en litige doit être accueilli.

30. Pour l'application de l'article L. 600-4-1 du code de l'urbanisme, aucun des autres moyens invoqués n'est susceptible, en l'état du dossier, de fonder une annulation.

31. Il résulte de tout ce qui précède que la décision du 11 octobre 2016 par lequel le préfet des Hauts-de-Seine a déclaré d'utilité publique le projet de construction d'une ligne de tramway entre les communes d'Antony et de Clamart doit être annulée. Par voie de conséquence, les autres décisions incluses dans l'arrêté DRE/BELP n° 2016-174 du 11 octobre 2016 portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony, Châtenay-Malabry, le Plessis-Robinson et Clamart, cessibilité immédiate des parcelles nécessaires au projet et transfert de la gestion de ces parcelles au syndicat des transports d'Île-de-France et au département des Hauts-de-Seine doivent, également, être annulées.

Sur les conclusions tendant au prononcé d'une annulation différée :

32. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce et eu égard aux moyens d'annulation retenus, de différer dans le temps les effets du présent jugement.

Sur les frais de l'instance :

33. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que les sommes demandées par Île-de-France Mobilités et par la commune du Plessis-Robinson soient mises à la charge des associations requérantes, qui ne sont pas les parties perdantes.

34. Il y a lieu en revanche, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de l'État la somme de 4 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, au bénéfice conjoint des associations requérantes.

## D E C I D E :

Article 1<sup>er</sup> : L'arrêté DRE/BELP n° 2016-174 du 11 octobre 2016 du préfet des Hauts-de-Seine est annulé dans toute ses dispositions.

Article 2 : L'État versera à l'association Sud Environnement et à l'association Châtenay Patrimoine Environnement la somme de 4 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Les conclusions présentées par Île-de-France Mobilités et la commune du Plessis-Robinson en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié à l'association Sud Environnement, à l'association Châtenay Patrimoine Environnement, au département des Hauts-de-Seine, à Île-de-France Mobilités, à la commune du Plessis-Robinson et à la ministre de la transition écologique.

Copie en sera adressée à la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Délibéré après l'audience du 11 juin 2021, à laquelle siégeaient :

Mme Delamarre, présidente,  
M. Moine, conseiller,  
Mme Maisonneuve, conseillère.  
Assistés de M. Lux, greffier.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 20 juillet 2021.

La présidente-rapporteuse,

L'assesseur le plus ancien,

signé

signé

A.-L. Delamarre

P.-R. Moine

Le greffier,

signé

F. Lux

*La République mande et ordonne à la ministre de la transition écologique en ce qui la concerne ou à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.*