



AGIR pour la  
**BIODIVERSITÉ**  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis de la Ligue pour la Protection des Oiseaux  
pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative,  
concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris**

La LPO a vocation à protéger la biodiversité. L'étude des oiseaux, en tant qu'éléments du vivant participant au bon équilibre de la nature, est essentielle puisque ces espèces jouent un rôle majeur dans la biodiversité et sont de véritables indicateurs de l'état de l'environnement.

La LPO constate que la disparition chaque année des espaces naturels et agricoles due à l'urbanisation progressive du plateau de Saclay est nuisible pour son écosystème. Cette urbanisation porte en effet atteinte aux ressources en eau, ainsi qu'à la flore et la faune. Vis-à-vis de la biodiversité, elle est également la cause de la disparition d'habitats, produit des nuisances sonores, des vibrations, génère de la pollution lumineuse (éclairage la nuit), etc.

Cette situation préoccupante a déjà été remarquée lors des enquêtes publiques par les habitants et des associations qui, dès la première enquête en 2010, ont dénoncé la destruction d'espaces boisés classés (EBC) comme étant un risque majeur pour la bonne conservation de la biodiversité. A l'occasion d'une enquête publique ultérieure, il a aussi été constaté que près de 2 hectares d'espaces boisés classés ont été détruits pour le service de maintenance à Palaiseau.

La mise au sol avec modification du tracé de la ligne 18 va provoquer la disparition d'une zone boisée à l'ouest, côté Guyancourt. Il est évident que la construction d'une gare au sein d'une zone boisée classée à Saint-Quentin sera particulièrement délétère, entre autres, pour les populations d'oiseaux. Dans son avis l'Autorité environnementale (Ae) constate « *que ces modifications conduisent à des impacts supplémentaires significatifs notamment sur les surfaces boisées... La surface totale des boisements, au sens du code forestier, affectés par le projet est estimée à 12,3 ha, soit une augmentation de 6,8 ha par rapport à la version précédente du projet* ».

Il n'est pas acceptable que la mesure de compensation pour ces déboisements consiste en des travaux de boisement dans la forêt de Pierrelaye-Bessancourt (95) pour des oiseaux vivant dans la zone de Guyancourt (78). D'autre part, l'artificialisation d'un EBC qui implique la disparition du sol naturel ne peut pas se compenser par un simple reboisement. La LPO s'interroge donc sur la procédure de mise en œuvre effective de la séquence « éviter, réduire compenser ». Au vu du caractère EBC de l'espace, cette zone devrait être écartée de la zone de projet. Dans le cadre de l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » du Plan Biodiversité, ce projet de ville est obsolète et en complète contradiction avec les enjeux sociétaux et écologiques auxquels nous faisons face, comme le changement climatique. Les récentes inondations meurtrières en Europe témoignent de la nécessité



absolue de préserver les sols vivants et plantés. Les EBC sont une richesse qui doit être sanctuarisée.

La LPO demande à la commission d'enquête pour quelle raison l'avis délibéré de l'Ae s'avère particulièrement faible concernant la prise en compte de la problématique de biodiversité, et tout particulièrement pour les oiseaux. Alors que l'étude initiale montre des enjeux importants pour l'avifaune, l'Ae exprime ainsi son avis sur ce sujet (page 14) en phase chantier *« Parmi les 31 nouvelles espèces recensées, le Martin-pêcheur est la seule présentant un enjeu fort »*. *« Concernant les oiseaux, les incidences pour le Martin-pêcheur sont un risque de destruction temporaire d'habitat de chasse et un dérangement en phase travaux au niveau du Golf national. L'espèce ayant été observée à l'écart de la zone de travaux, l'incidence est jugée faible. »* (page 15). La LPO considère que les destructions temporaires pourraient être définitives en raison des fortes perturbations induites par la mise au sol du métro et demande donc que ce point soit mieux étudié.

L'Ae indique certes que, en phase d'exploitation, *« dans la zone d'intérêt écologique du golf national, le passage au sol implique une augmentation des emprises au sein du golf dans la partie Nord. Ceci engendre un impact sur la bande herbacée et les formations arborées et arbustives présentes au nord de la RD36. Ces milieux constituent un habitat pour des espèces d'oiseaux et d'insectes à enjeux associés aux milieux herbacés ouverts à semi-ouverts (Bruants, Linotte, Fauvette des jardins, Tarier pâtre, Verdier, Demi-Deuil, Criquets, Conocéphale gracieux, Grillon d'Italie, etc.) »*. L'Ae recommande des mesures de compensation. Mais l'Ae ne répertorie pas l'ensemble des nuisances qui vont affecter les oiseaux en phase d'exploitation, hormis un *« risque de collision ... déjà identifié »*.

La LPO considère que les mesures d'évitement sont absolument indispensables pour préserver la biodiversité de l'avifaune et que la conservation des oiseaux implique des mesures fortes ne pouvant être restreintes seulement à des mesures de compensation qui ne font qu'accompagner la disparition progressive de l'avifaune. La LPO réitère sa demande d'explication sur le choix qui a été fait de ne pas privilégier l'évitement au profit de la compensation.

La LPO demande pourquoi ne sont pas prises en compte d'importantes gênes permanentes qui résulteront de ce nouveau tracé et qui vont détériorer la qualité de vie et de reproduction des oiseaux : disparitions d'habitats, collisions, effets des vibrations, pollutions lumineuses majeures dues à l'éclairage permanent, y compris la nuit. Il est pourtant bien connu que ces pollutions lumineuses créent un déséquilibre quand il n'y a plus de cycle marqué par l'alternance jour-nuit et toutes les espèces qu'elles soient diurnes ou nocturnes sont déstabilisées. La LPO demande pourquoi les enjeux de biodiversité et notamment pour l'avifaune sont insuffisamment analysés.

Si l'on examine l'avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique (DUP) du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération de



Saint-Quentin-en-Yvelines (78) avec le projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris, en date du 8 avril 2021, avis qui figure dans le dossier (pièce I13), on constate notamment que cette instance a relevé des manques dans les analyses :

- S'agissant du chapitre dédié à l'articulation du PLUi avec les documents de rang supérieur, la MRAe note que « *l'évaluation environnementale n'analyse pas la compatibilité des adaptations réglementaires apportées au document d'urbanisme intercommunal avec les orientations du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013.* » La MRAe note en particulier que « *le bois du Trou Berger est identifié au SDRIF comme un espace boisé à préserver, mais que l'évaluation environnementale n'analyse pas la compatibilité de la réduction des protections réglementaires du PLUi sur cet espace avec l'enjeu de préservation du SDRIF précité.* » La MRAe s'interroge sur le niveau d'analyse présenté dans le dossier qui « *n'offre une vision des enjeux environnementaux qu'à l'échelle intercommunale, difficilement exploitable à l'échelle des secteurs destinés à évoluer dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi et notamment pour ce qui concerne l'enjeu de préservation des continuités écologiques dans le bois du Trou Berger à Guyancourt* ». La MRAe rappelle « *que les protections réglementaires instituées sur cet espace par le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur, et réduites dans le cadre de sa mise en compatibilité avec le projet de ligne 18, sont nécessaires au maintien des continuités écologiques* » ;
- La MRAe note (page 10) que « *L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines apparaît donc insuffisante dans sa prise en compte de l'enjeu de préservation des milieux naturels* ».

**En conséquence, constatant les problèmes majeurs posés par la modification du tracé de la ligne 18, la LPO réitère sa requête d'une meilleure analyse de la situation de l'avifaune et demande qu'une solution d'évitement de la destruction de la zone boisée de Guyancourt / Saint-Quentin-en-Yvelines soit garantie à l'issue de cette enquête publique afin de préserver la population d'oiseaux dans les zones concernées.**

En ce qui concerne l'impact du projet sur d'autres tronçons, il faut souligner que 1,2 ha de zones humides sont situés directement dans l'emprise du projet. La France a perdu 50% des zones humides métropolitaines entre 1960 et 1990 et 47 % se sont dégradées entre 2000 et 2010. C'est pourquoi ces espaces doivent absolument être préservés.

Il est inscrit dans le paragraphe « 2.6.2 Impacts et mesures d'évitement, de réduction et de compensation » de l'étude d'impact :

*Les impacts sur les milieux naturels sont principalement liés :*



- à la création du centre d'exploitation, localisé en partie sur des milieux naturels d'intérêt écologique, notamment humides. L'emprise de ce site est par ailleurs directement localisée sur un secteur accueillant ou prévu pour accueillir certaines mesures compensatoires de la ZAC Polytechnique. L'Ae revient en détail sur cette question à la fin de cette partie ;
- aux emprises chantier, et notamment à la base travaux prévue au droit du CEA (base de lancement du viaduc), sur la friche « de la Mare au Cuvier », qui abrite plusieurs espèces et milieux d'intérêt écologique (flore, chiroptères, insectes et avifaune notamment) ;
- à la voie de service le long du viaduc, qui doit notamment franchir la rigole de Corbeville ; en particulier, cette piste présente le risque de créer une rupture de la continuité humide présente le long de la rigole de Corbeville, et est ainsi susceptible d'engendrer des impacts sur le Campagnol amphibie. ».

Le suivi du Campagnol amphibie (*Arvicola sapidus*)<sup>1</sup> indique que « l'enjeu est donc fort pour cette espèce très rare en région Île-de-France et protégée nationalement. [...] La pression foncière importante du secteur représente une menace pour le maintien de cette population. ».

Une mesure de réduction est proposée pour le campagnol amphibie mais le tracé de la ligne et l'intensification de l'urbanisation de cette zone compromettent de fait le maintien de l'espèce dans cette zone.

Une autre espèce à enjeu fort est également concernée dans cette zone, le triton crêté, d'après l'étude d'impact : « le Triton crêté est présent au sein de la ZAC du quartier de l'École Polytechnique. Il a été trouvé dans deux plans d'eau situés hors de l'emprise du projet. Il fréquente toutefois des boisements situés dans l'emprise travaux, et verra ses habitats terrestres partiellement amputés. Cette espèce a également été recensée dans la Rigole de Corbeville, à l'aval de l'emprise travaux : le franchissement de cette rigole est donc susceptible de fractionner son habitat dans ce secteur. L'impact brut est jugé fort localement au regard des pressions sur l'espèce et du déclin apparent des populations locales. ».

Les phases d'urbanisation se succédant sur le plateau de Saclay, les mesures compensatoires deviennent caduques, d'autant plus que l'étude publiée en 2019 dans *Biological conservation* par des chercheurs du Muséum National d'Histoire Naturelle et d'Agroparitech démontre l'inefficacité des mesures compensatoires (*Biodiversity offsetting : Certainly of the net loss but uncertainly of the net gain*). En témoigne cet extrait de l'Ae<sup>2</sup> : « Le projet de ligne 18 vient directement affecter plusieurs milieux accueillant ou prévus pour accueillir des mesures compensatoires de la ZAC Polytechnique. ».

---

<sup>1</sup> Code GED : PN1424\_01\_HPH\_RAP\_002567\_1

<sup>2</sup> Avis délibéré de l'Autorité environnementale du 21 février 2018



AGIR pour la  
**BIODIVERSITÉ**  
ÎLE-DE-FRANCE

Pourtant, les différentes études témoignent de la richesse écologique de ce site dont l'étude « *Étude d'impact, Analyse des impacts et présentation des mesures associées* » : « *Les principaux enjeux liés aux habitats sont donc liés aux mares, bassins et rigoles de la zone d'étude, en particulier dans le secteur de la ZAC du Quartier de l'École Polytechnique.* ».

En outre, l'étude d'impact souligne que (p.156) : « *Les amphibiens sont également bien représentés, avec 10 espèces détectées au sein de l'aire d'étude. Le secteur de Polytechnique constitue une zone d'intérêt majeure pour ce groupe malgré l'urbanisation en cours, en raison de la présence d'un réseau de mares et de mouillères encore fonctionnel.* ».

**C'est pourquoi la LPO demande qu'une étude complète des effets cumulés des opérations d'urbanisation connexes au projet de la ligne 18 soit réalisée et portée à la connaissance du public afin d'évaluer correctement les impacts globaux de ce projet régional sur les milieux.**

Des mesures compensatoires sont prévues sur des sites qui sont déjà végétalisés : le site du parc de Gif et le site de Port aux cerises. De ce fait, le projet va engendrer une perte nette de biodiversité et de surface de sols vivants. Les mesures compensatoires sont calculées sur la base de 100% de la surface du projet ; la LPO s'interroge sur le fait que la compensation ne soit pas de l'ordre de 200% de la surface impactée.

**Pour conclure, en l'état actuel, la LPO ne peut être favorable au projet de modification de la ligne 18 en ce qui concerne ses conséquences sur la biodiversité.**

Emmanuel du Chérimont  
Délégué régional LPO Île-de-France