



# Conseil général de l'environnement et du développement durable AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Communiqué de presse

Vendredi 23 septembre 2016,

### **L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :**

*(lors de la séance du mercredi 21 septembre 2016)*

#### **8 avis :**

1. Le démantèlement de l'installation nucléaire de base 105 - AREVA NC à Pierrelatte (26),
2. Le schéma départemental des carrières de la Sarthe (72),
3. L'interconnexion électrique sous-marine et souterraine entre la France et la Grande-Bretagne via Aurigny (FAB),
4. La mise à 2X2 voies de la RN 164 sur le secteur de Plémet (22),
5. La requalification de la RN 10 et l'aménagement de surface du plateau urbain à Trappes-en-Yvelines (78),
6. L'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de la RN 12 par mise en concession et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement (27-28),
7. L'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) de Morville-sur-Nied (57),
8. La requalification du quai Southampton de Southampton au Havre (76).

#### **11 décisions après examen au cas par cas :**

1. Le PPRN Vallée du Bastan (65),
2. Le PPRN Secteur Gave-Aval (65),
3. Le PPRN Bassin des Nestes, Genos et Loudenvielle (65),
4. Le PPRN Archamps (74),
5. Le PPRN La Muraz (74),
6. Le PPRN Les Houches (74),
7. Le PPRN Servoz (74),
8. Le PPRN Côte d'Île-de-France (51),
9. Le PPRN Bougival (78),
10. Le PPRN Vallon-Pont-d'Arc (07),
11. Le PPRN Sainte-Foy-de-la-Tarentaise (73).

#### **Démantèlement de l'installation nucléaire de base 105 - AREVA NC à Pierrelatte (26)**

L'INB 105 – située au sein du site nucléaire et industriel du Tricastin et exploitée par Areva NC – avait pour fonction de transformer l'uranium extrait du retraitement des combustibles nucléaires usagés en composés susceptibles d'entrer à nouveau dans le cycle d'enrichissement du combustible nucléaire. Le présent avis porte sur le dossier de démantèlement de cette installation, qui sera remplacée à terme par l'installation Comurhex II.

Le plus souvent les impacts de l'ensemble du site sont rappelés, ce qui permet notamment de constater la part très faible des impacts de l'opération de démantèlement de l'INB 105 par rapport à cet ensemble. L'Ae souligne l'importance de la réalisation d'une étude d'impact complète sur les sols. Elle ne sera possible qu'après dépose des équipements et assainissement des bâtiments. L'exploitant pourra alors prélever des sols et les analyser. Il importera ensuite de prendre en

compte les impacts identifiés et de tenir compte de l'ensemble des solutions de dépollution possibles dans la décision qui sera alors prise quant au devenir des sols pollués, en veillant à continuer à impliquer le public dans le processus décisionnel.

Les autres recommandations de l'Ae portent principalement sur des compléments à apporter dans la présentation du projet (calendrier, coût du démantèlement, actualisation des données datant de 2011), l'évaluation des risques sanitaires (prise en compte des particules très fines et des oxydes d'azote dans les calculs de risque) et des impacts de l'ensemble du site sur les écosystèmes.

## **Schéma départemental des carrières de la Sarthe (72)**

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale de la révision du schéma départemental des carrières (SDC) de la Sarthe, – arrivé à échéance fin 2006, et dont le premier projet a dû être repris pour être mis en compatibilité avec le SDAGE<sup>1</sup> Loire-Bretagne 2009-2015 (puis 2016-2021) – présenté par la préfète de la Sarthe. Le projet de schéma sera mis à la disposition du public pour être consulté avant approbation. Le processus d'élaboration ayant de fait duré plus de dix années, certaines données utilisées sont anciennes et parfois en décalage entre l'évaluation environnementale et le schéma, du fait d'une actualisation différente des informations.

Sur un besoin total annuel estimé de 1 000 000 tonnes de matériaux alluvionnaires, un besoin « incompressible » en granulats alluvionnaires en lit majeur de 600 000 tonnes annuelles est fixé, compatible avec le taux de réduction fixé par le SDAGE. 400 000 tonnes de matériaux sont à rechercher dans des ressources de substitution dont l'une en particulier concerne un aquifère stratégique à l'échelle du bassin Loire-Bretagne. L'atteinte de cet objectif nécessitera d'approfondir les connaissances sur les gisements exploitables dans le respect des enjeux environnementaux.

La réduction des exploitations de granulats en lit majeur, 25 % de la production, est un des objectifs majeurs du schéma, en réponse aux dispositions SDAGE Loire-Bretagne. Les secteurs ayant subi de très fortes extractions ont été identifiés via la prise en compte d'un « *indice plan d'eau* » défini selon une méthodologie régionale, qui gagnerait à être explicitée, de même que le niveau d'indice retenu.

L'Ae formule par ailleurs des recommandations sur la portée souhaitable de chaque niveau retenu pour qualifier les enjeux environnementaux des secteurs présentant une sensibilité particulière, pouvant conduire à en réévaluer certains (interdiction stricte de toute modification d'autorisation d'exploiter de nature à augmenter la vulnérabilité d'un site classé en zone de niveau 1, notamment).

De manière générale, le SDC 72 affiche des ambitions vertueuses en matière de recherche d'équilibre entre, d'une part la satisfaction de la demande et le soutien d'une activité économique viable, et d'autre part une préservation accrue de l'environnement. Certaines ambitions pourront être renforcées à l'occasion de l'élaboration du schéma régional des carrières qui doit être adopté avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020. L'Ae estime souhaitable d'instituer un dispositif partenarial de suivi, prévoyant l'instance devant laquelle seraient restitués et discutés les résultats annuels, et un bilan au bout de 3 années de mise en œuvre du schéma.

## **Interconnexion électrique entre sous-marine et souterraine entre la France et la Grande-Bretagne via Aurigny (FAB)**

Le projet consiste en la création d'une interconnexion électrique (dite FAB) de 1,4 GW exploitée en courant continu entre le Royaume Uni (à proximité d'Exeter, dans le Devon) et la France (Menuel, dans le Cotentin), en passant par l'île anglo-normande d'Aurigny, afin de mieux répondre aux besoins de chaque pays en offrant une mutualisation de leurs sources de production, et d'élargir leur marché de l'électricité. Le projet est porté conjointement par RTE – maître d'ouvrage du projet

---

<sup>1</sup> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

depuis le poste de Menuel jusqu'à la délimitation entre les eaux territoriales françaises et celles relevant du baillage de Guernesey (dont dépend Aurigny) – et par FAB Link, société domiciliée à Guernesey qui vise à exploiter le gisement hydrolien d'Aurigny.

Les principaux enjeux environnementaux du projet portent, de manière générale, sur les effets environnementaux potentiellement induits par la création de la liaison FAB sur le système électrique français. Ils portent également sur les milieux naturels traversés (zones humides, paysage, habitats naturels et espèces marines du site Natura 2000).

Le projet comporte encore plusieurs incertitudes importantes, sur lesquelles ont porté les principales recommandations de l'Ae : statut juridique de la portion de ligne sous la responsabilité de FAB Link qui traverse la zone économique exclusive (ZEE) française ; démonstration de l'absence d'incidences significatives du projet sur le site Natura 2000 ; cohérence du projet avec l'évaluation environnementale du schéma décennal de développement du réseau de transport d'électricité (SDDRTE), qui n'a toujours pas fait l'objet d'un avis de l'Ae.

Bien que le dossier spécifie clairement que les techniques mises en œuvre ne sont pas toutes définies à ce jour et dépendront du résultat de la consultation des entreprises pour la réalisation des travaux) et bien que le parti soit de considérer le scénario réaliste le plus défavorable, l'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de s'engager plus clairement sur les mesures d'évitement et de réduction des impacts, à terre comme en mer.

### **Requalification de la RN 10 et aménagement de surface du plateau urbain à Trappes-en-Yvelines (78)**

Le dossier présenté a pour objet, d'une part, la requalification de la RN 10 – dénivellement et enfouissement partiel sur un linéaire d'environ 1,5 kilomètre dans la traversée de Trappes –, réalisé par la DRIEA<sup>2</sup> d'Île-de-France et estimé à 90 millions d'euros TTC (mars 2016), et, d'autre part, l'aménagement de sa couverture en plateau urbain pour rétablir des continuités urbaines, conduit par la ville de Trappes et estimé à environ 12 500 000 € (janvier 2014). Ces deux projets sont présentés par leurs maîtres d'ouvrage respectifs comme relevant d'un même programme de travaux.

Chaque projet a fait l'objet d'une étude d'impact distincte, alors qu'ils auraient dû, selon le code de l'environnement, faire l'objet d'une étude d'impact unique. Ayant constaté que chacune d'entre elles permettait bien d'évaluer les impacts des opérations, à l'échelle de l'ensemble du programme, l'Ae a rendu un avis commun pour les deux dossiers.

L'étude de trafic réalisée repose sur une définition de la situation « au fil de l'eau » qui inclut des aménagements ne pouvant être réalisés en l'absence du projet de requalification de la RN 10. L'Ae recommande donc de redéfinir une nouvelle situation au fil de l'eau et de réévaluer les conclusions de l'étude d'impact concernant les trafics, le bruit, la qualité de l'air, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, en complétant par ailleurs ces études sur différents points.

L'Ae recommande également de s'assurer que l'amélioration des conditions de circulation et d'accès sur la RN 10 n'y induira pas de trafic supplémentaire en situation projet (causes de la baisse de la circulation sur la RN 10 depuis 2007, reports sur d'autres voies et modes de transport) et de confirmer l'abandon de la création d'un parking souterrain sous la dalle de l'Hôtel de Ville.

---

<sup>2</sup> Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement

## **Aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de la RN 12 par mise en concession et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement (27-28)**

Depuis 1994, 260 millions d'euros ont été investis sur fonds publics pour aménager la RN 154 en voie express à 2x2 voies entre Rouen et Orléans. Suite à un débat public organisé en 2009/2010, la décision a été prise d'accélérer cet aménagement par recours à la concession.

Le projet, présenté par la DREAL<sup>3</sup> de la région Centre – Val-de-Loire, prévoit, sur quatre sections (Nonancourt-Dreux, Dreux-Chartres, contournement de Chartres, Chartres- A10), la création de plus de 50 km de voies nouvelles et l'intégration dans la concession de plusieurs sections déjà aménagées à 2x2 voies, et la mise à 2x2 voies hors section à péage de la RN 12 au nord de Dreux. La vitesse limite autorisée de 110 km/h sera portée à 130 km/h. Le présent avis porte sur le projet et sur les modifications des documents d'urbanisme des communes traversées.

Le choix de certains scénarios ou variantes privilégie l'intégration la plus large des aménagements dans une concession, ainsi que la « lisibilité de l'itinéraire » consistant, selon le maître d'ouvrage, à retenir le même profil en travers sur l'ensemble du linéaire. Ce choix se fait au détriment des impacts environnementaux.

Constatant que l'analyse du dossier ne permet pas d'apprécier le bilan de l'ensemble des choix possibles (scénarios et des variantes) notamment pour les trois sections que la Commission « Mobilité 21 » avaient classées en « seconde priorité », la principale recommandation de l'Ae porte sur l'analyse des scénarios à la fois sur l'ensemble de l'infrastructure et sur chacune de ses sections, prenant en compte tous les enjeux environnementaux.

L'Ae recommande également de compléter significativement certains volets (déplacements, congestion, sécurité routière notamment), voire de produire des analyses pour l'instant absentes du dossier (émissions de gaz à effet de serre), de faire porter l'analyse de certains impacts (bruit, air, effet de serre, sécurité routière) sur l'ensemble du réseau affecté, d'évaluer également la qualité de l'air à l'année de mise en service et de prendre des mesures appropriées pour les impacts liés au relèvement de la limitation de vitesse à 130 km/h.

Elle recommande enfin de préciser d'autres points (surface des espaces forestiers déboisés et mesures compensatoires ; mesures permettant de promouvoir une approche multimodale, notamment pour la marche et le vélo sur les voiries adjacentes).

## **Mise à 2X2 voies de la RN 164 sur le secteur de Plémet (22)**

Le projet, présenté par l'Etat, représenté par les services de la DREAL Bretagne, concerne la mise à 2x2 voies de la RN 164, en lieu et place de l'infrastructure existante, sur une section de 7,7 km sur le tracé existant, au niveau de Plémet. Selon le dossier, il a pour objectif d'améliorer la sécurité routière, la qualité de service, la compétitivité économique. La vitesse limite autorisée de 90 km/h sera portée à 110 km/h.

La démarche d'évaluation environnementale est bien maîtrisée et exposée. Les recommandations de l'Ae portent sur les mesures de compensation à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et à la suppression des boisements et des haies, ainsi que sur la prise en compte des impacts sonores (définition éventuelle de mesures supplémentaires sur ce tronçon, prise en compte de l'ensemble du programme de mise à 2x2 voies).

---

<sup>3</sup> Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

## **Aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) de Morville-sur-Nied (57)**

Le conseil départemental de la Moselle présente un projet d'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) d'une superficie d'environ 575 ha répartis sur la commune de Morville-sur-Nied, avec extension sur les communes de Bacourt, Baudrecourt, Saint-Epvre et Thimonville, lié à la création de la LGV Est européenne Paris-Strasbourg. Le projet d'AFAF comporte une restructuration parcellaire et un programme de travaux connexes.

Dès lors que le projet limite les travaux connexes et les inscrit dans une démarche « éviter-réduire-compenser » bien conduite collectivement, la principale recommandation de l'Ae porte sur le programme de travaux d'entretien des ruisseaux du grand Etang et du Dideleau, ajouté par décision de la Commission communale d'aménagement foncier en mars 2016 . Elle recommande ainsi d'associer le syndicat des sources de la Nied française à la programmation et à la réalisation de tous les travaux d'entretien prévus sur les cours d'eau, dans un programme d'ensemble cohérent sur le plan hydraulique, et de coordonner les interventions programmées en site sensible pour la protection de l'Agriion de Mercure avec les opérations prévues sur la prairie humide de Pré Collignon.

## **Requalification du quai de Southampton au Havre (76)**

Le projet sous maîtrise d'ouvrage de la ville du Havre et du grand port maritime du Havre (GPMH) consiste en la requalification d'un site de 12 ha autour du quai de Southampton pour le transformer en espace de vie urbaine et favoriser sa fréquentation (voiries, espaces publics - promenades, terrasses, aires de jeux, jardins -, activités commerciales, ...).

L'Ae rappelle la nécessité formelle d'une évaluation des incidences Natura 2000 et formule principalement une recommandation sur le risque de pollution accidentelle en cas d'évènement météorologique majeur pendant la phase chantier.

### **Décisions au cas par cas :**

L'Ae s'est prononcée, après examen au cas par cas, sur l'opportunité ou non de soumettre à évaluation environnementale certains plans.

Au vu des caractéristiques des plans et de leurs enjeux environnementaux, l'Ae ne les a pas soumis à évaluation environnementale.

### **Retrouvez les avis complets, ainsi que les décisions et les notes de l'Ae sur le site Internet :**

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

*L'autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable, créée par le décret n° 2009-496 du 30 avril 2009, donne des avis, rendus publics, sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement. La création de l'autorité environnementale répond aux législations européennes et nationales.*

*Ces dernières prévoient que les évaluations d'impacts environnementaux des grandes opérations sont soumises à l'avis, rendu public, d'une « autorité compétente en matière d'environnement ». Ces prescriptions visent à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent (convention d'Aarhus, charte constitutionnelle), et à améliorer la qualité des projets avant la prise de décision.*

### **Contacts presse CGEDD / Ae :**

Maud de CRÉPY : 01 40 81 68 11 [maud.de-crepy@developpement-durable.gouv.fr](mailto:maud.de-crepy@developpement-durable.gouv.fr)

Mélanie MOUËZA : 01 40 81 23 73 [melanie.moueza@developpement-durable.gouv.fr](mailto:melanie.moueza@developpement-durable.gouv.fr)

Thierry Carriol: 01 40 81 23 03 [thierry.carriol@developpement-durable.gouv.fr](mailto:thierry.carriol@developpement-durable.gouv.fr)