



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 03/12/2020

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants et rendus 6 avis lors de la séance du mercredi 2 décembre 2020

- 1 [La liaison Roissy-Picardie \(60, 80, 95\)](#)
- 2 [Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux \(Sage\) de l'estuaire de la Loire \(révision\) – \(44 – 49 – 56\)](#)
- 3 [La modification du schéma départemental des carrières de La Réunion \(974\)](#)
- 4 [La RN13 – déviation sud-ouest d'Évreux – section Les Fayaux / Cambolle \(27\)](#)
- 5 [La régularisation du remblai des Mercureaux du contournement sud-ouest de Besançon – RN57 \(25\)](#)
- 6 [L'aménagement foncier, agricole et forestier \(AFAF\) lié à la déviation de Richelieu \(37- 86\)](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

**Contacts presse du ministère
de la Transition écologique**

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : presse@ecologie.gouv.fr

Service presse du CGEDD/AE

Maud de Crépy

Tél : 01 40 81 68 11

Mél : maud.de-crepy@developpement-durable.gouv.fr

Bruno Hémon

Tél : 01 40 81 68 63

Mél : bruno.hemon@developpement-durable.gouv.fr

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage ou la personne responsable et sur la prise en compte de l'environnement par les projets, les plans ou les programmes. Ils visent à permettre d'améliorer leur conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Les avis ne leurs sont ni favorables, ni défavorables et ne portent pas sur leur opportunité.

Liaison Roissy-Picardie (60, 80, 95)

SNCF Réseau est, avec SNCF Gares et connexions, maître d'ouvrage d'un projet de liaison ferroviaire dit Roissy-Picardie entre le réseau des lignes à grande vitesse et la ligne classique entre Paris et Amiens par Creil, permettant de faire circuler à la fois des trains régionaux et des trains à grande vitesse entre la plateforme aéroportuaire de Roissy et Amiens ou Compiègne. Le projet est constitué d'un barreau de ligne nouvelle, d'une longueur de sept à onze kilomètres selon les hypothèses de tracé, entièrement situé dans le Val d'Oise, et d'aménagements connexes dans les départements du Val d'Oise, de l'Oise et de la Somme. La durée des travaux est estimée entre trois et quatre ans.

Ce projet a été retenu dans tous les scénarios du Conseil d'orientation des infrastructures, en vue notamment de mieux raccorder à la plateforme de Roissy le sud de la Picardie et le nord-est du Val d'Oise (gare de Surveilliers-Fosses) et de favoriser ainsi le report modal sur le rail de déplacements domicile-travail. Le dossier présenté à l'Ae est riche et bien présenté.

Très anthropisés, les milieux naturels traversés ne présentent pas une forte sensibilité, d'autant que les espaces et sites protégés ne sont pas à proximité de la ligne nouvelle. Celle-ci peut cependant être source de discontinuités écologiques, notamment au niveau du ru de la Michelette, un cours d'eau intermittent au fond largement bétonné. L'état initial devrait être complété sur les nuisances sonores et la qualité de l'air.

Le dossier est elliptique sur la quantification des effets du projet sur l'urbanisation ou l'artificialisation. Il présente une matrice d'évaluation des services écosystémiques dont il serait utile de renforcer l'étalonnage et dont les pré-supposés mériteraient d'être explicités pour une meilleure information du public. La réduction des nuisances sonores induites par le projet pourrait être améliorée pour favoriser l'acceptabilité du chantier.

L'analyse socio-économique paraît insuffisamment précise et comprend quelques incohérences quant aux calculs de temps de trajet. Elle ne permet pas de conforter la justification du choix de tracé retenu, notamment par rapport à une variante qui permettait deux arrêts en Val d'Oise. Il conviendrait d'étudier plus précisément cette dernière compte tenu de la non réalisation de la liaison ferrée entre le RER B et le RER D dite « barreau de Gonesse ».

Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'estuaire de la Loire (révision) – (44 – 49 – 56)

La révision du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'estuaire de la Loire a été décidée en 2015, dans la foulée de la création du Syndicat Loire aval (Syloa), syndicat mixte qui porte ce projet. Le projet intègre que les enjeux identifiés (qualité des milieux aquatiques, qualité des eaux, risques d'inondation et d'érosion du trait de côte, gestion quantitative et alimentation en eau potable) doivent être abordés spécifiquement pour l'estuaire et le littoral, et introduit les effets du changement climatique de manière transversale. Il a également significativement augmenté ses ambitions, traduites par un nombre plus conséquent d'objectifs et de dispositions. Les règles sont en nombre réduit par rapport au Sage de 2009 mais sont plus complètes, plus précises et plus prescriptives.

De manière générale, l'Ae relève la faiblesse du rapport d'évaluation environnementale, qui ne permet pas de comprendre comment les indicateurs et les mesures de la directive cadre sur l'eau (DCE) ont été exploités pour passer du Sage de 2009 au Sage révisé. Il n'analyse pas l'articulation du projet de Sage avec d'autres plans et programmes pourtant importants (projet stratégique du Grand port maritime de Nantes – Saint-Nazaire, plan d'actions nitrates, plan d'action pour l'adaptation au changement climatique du bassin Loire-Bretagne). Aussi, il ne permet pas de hiérarchiser les efforts nécessaires à l'atteinte du bon état ou du bon potentiel des masses d'eau dans les délais requis par la DCE.

Pour autant, marquant un travail de qualité et une réflexion précise, l'état des lieux, le diagnostic et la stratégie du Sage ont permis l'établissement d'un plan d'aménagement et de gestion durable et de règles ambitieuses, couvrant l'ensemble des problématiques attendues pour un Sage estuarien. L'Ae signale

toutefois la nécessité de définir des échéances les plus rapprochées possibles pour les mesures visant à mieux connaître les milieux, dont le résultat conditionne la redéfinition des programmes d'action opérationnels nécessaires à l'atteinte du bon état ou du bon potentiel en 2027, ce qui pourrait nécessiter de poursuivre la réflexion pour mieux cibler les actions sur les moyens effectivement mobilisables.

Les recommandations de l'Ae portent sur la clarification des compétences (Gemapi, estuaire) dans les meilleurs délais, ainsi que l'articulation avec le document stratégique de façade et le plan de gestion des risques d'inondation. L'Ae recommande également de renforcer la portée des dispositions qui visent les économies d'eau et de définir un programme d'actions pour améliorer l'état de l'estuaire, de l'amont à l'aval, en cohérence avec le projet stratégique du Grand port maritime de Nantes – Saint-Nazaire.

L'Ae recommande également la reprise d'une évaluation globale des pratiques et des mesures prévues pour réduire les apports de nutriments ainsi que la définition de dispositions et de programmes d'actions, adaptés dans chaque sous-bassin et à chaque type d'activité agricole, pour atteindre le bon état au plus tard en 2027 en termes de concentration de nutriments et de pesticides.

Modification du schéma départemental des carrières de La Réunion (974)

La modification du schéma départemental des carrières (SDC) de La Réunion, approuvée en 2010 par le Préfet, vise à inscrire dans le SDC une carrière de roches massives, celle de la Ravine du Trou, à Saint-Leu, à l'ouest de l'île. L'autorisation de cette carrière est l'objet d'une suspension. La modification du schéma permettrait, selon la préfecture de La Réunion, de lever « tout risque apparent d'incohérence » entre le SDC et son autorisation. Le SDC modifié en prévoit l'exploitation (pour 5,7 millions de m³) afin d'approvisionner le chantier de la nouvelle route du littoral (NRL) à l'arrêt par manque de matériaux adaptés à sa poursuite. La modification consiste, outre l'ajout de deux espaces carrière totalisant 40 ha (soit 1,1% des surfaces actuelles des espaces carrière du SDC) au lieu-dit la Ravine du Trou, en des évolutions cartographiques et littérales du SDC pour assurer la cohérence du document et préciser quelques modalités générales relatives à l'exploitation des carrières.

Le dossier est d'ampleur limitée et adaptée aux enjeux. L'état initial apparaît complet si ce n'est l'absence, dommageable à la compréhension du projet engagé, d'un bilan détaillé de la mise en œuvre du schéma depuis 2010 qui ne permet en particulier pas de comprendre en quoi les espaces carrière de roche massive prévus initialement sont inadaptés aux besoins. L'évaluation des incidences est effectuée à deux échelles : celle des nouveaux espaces carrière, qui conclut à des effets négatifs ou incertains de l'exploitation de ceux-ci sur l'environnement, toutes thématiques confondues, et celle du schéma modifié, qui conclut à des effets positifs de celui-ci sur l'environnement. En l'absence d'un scénario de référence bien défini, cette conclusion n'est pas démontrée. Aucune analyse multicritères (incluant volumes, délais, coûts et aspects environnementaux), comparant notamment des solutions « viaduc » et « caisson », qui permettraient de limiter les besoins en matériaux à l'origine de la modification du SDC, à la solution « digue » actuellement prévue pour la NRL n'est en outre fournie.

Le dossier renvoie enfin à l'étude d'impact et à la future autorisation du projet de carrière de la Ravine du Trou pour la prise en compte et la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ses incidences sur l'environnement. Il ne présente pas de mesures générales permettant de s'assurer de leur mise en œuvre et de leur efficacité et ne joint pas le résumé non technique de l'étude d'impact de la carrière ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux avis de l'Ae la concernant, ce qui aurait permis de décrire leur prise en compte.

RN13 – déviation sud-ouest d'Évreux – section Les Fayaux / Cambolle (27)

Le projet concerne la réalisation de la dernière section de la déviation sud-ouest d'Évreux, infrastructure de 7,3 km de voie express à 2x2 voies limitée à 110 km/h qui relie la déviation sud-est (RN1013) depuis sa terminaison actuelle au sud de l'agglomération (giratoire des Fayaux) et la déviation de Parville à l'ouest (8,9 km de longueur avec le contournement de Parville). Cette opération s'inscrit dans le contournement sud de l'agglomération ébroïcienne par la RN1013.

La demande d'autorisation environnementale s'inscrit dans un contexte particulier découlant de l'annulation de l'autorisation délivrée en 2013 au titre de la « loi sur l'eau ». Les travaux commencés ont été interrompus. La nouvelle étude d'impact est une actualisation partielle de celle présentée pour la déclaration d'utilité publique (DUP) en 1998. L'état initial retenu est celui de 2014 (avant travaux) et la situation d'aujourd'hui est bien décrite. Toutefois, de nombreux éléments datent de plus de vingt ans,

ce qui conduit à un dossier disparate reposant sur des données qui ne sont pas toujours cohérentes. L'Ae émet un certain nombre de recommandations sur ce point.

En raison de l'interruption du chantier, l'Ae recommande d'analyser les impacts éventuels supplémentaires dus à la situation transitoire ainsi créée. Elle recommande aussi au pétitionnaire, de s'engager clairement à mettre en œuvre toutes les mesures décrites dans l'étude d'impact, de respecter complètement les préconisations de l'agence régionale de santé concernant la protection des aires de captage pour l'alimentation en eau potable et plus généralement, de démontrer que le projet respectera les normes de qualité environnementales s'appliquant aux rejets des eaux.

L'Ae recommande d'améliorer la caractérisation de la valeur ajoutée des mesures compensatoires en matière de zones humides et d'en accroître la superficie, notamment afin de tenir compte des impacts de la phase travaux. L'Ae recommande aussi d'améliorer la transparence de l'infrastructure pour la faune, de reprendre l'analyse des incidences Natura 2000 sur la perte de connectivité du réseau, de définir des mesures pour assurer une meilleure intégration paysagère du projet dans la vallée de l'Iton, voire d'envisager le prolongement du viaduc pour réduire l'impact visuel.

L'Ae recommande enfin de fournir des simulations de trafic à jour et mieux étayées, avec des projections à la mise en service en 2026 et à long terme en 2046, qui serviront de base unique pour l'évaluation des impacts qui en découlent (bruit, émissions de polluants et de gaz à effet de serre, énergie, temps, santé, accidentalité...) en incluant la déviation de Parville et en intégrant les émissions de la phase travaux.

Régularisation du remblai des Mercureaux du contournement sud-ouest de Besançon – RN57 (25)

La déviation de Besançon contribue à la continuité de l'axe routier rapide nord-sud que constitue la RN57 qui relie le Luxembourg et la Suisse. La voie des Mercureaux est le premier tronçon de cette déviation à quatre voies au sud-est. La partie la plus à l'ouest de cette voie est construite sur le remblai dit des Mercureaux, d'une longueur de 500 m et d'une hauteur de 3 à 6 m. Terminé en 2011, ce remblai est implanté dans le lit majeur du Doubs. Son autorisation n'avait pas prévu la compensation des volumes d'expansion de crue et a été annulée par le juge administratif. Le maître d'ouvrage, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Bourgogne-Franche-Comté, a déposé un dossier de régularisation qui fait suite à une longue procédure contentieuse.

La régularisation de l'ouvrage prévoit la réalisation de deux mesures de compensation hydraulique, situées à Roche-Lez-Beaupré et à Rang, respectivement à dix et soixante kilomètres à l'amont sur le Doubs. Sur la commune de Roche-Lez-Beaupré, les travaux consistent en un décaissement d'environ 9 800 m³ de matériaux de berge et l'amélioration de la fonctionnalité hydraulique d'un bras mort. Sur la commune de Rang, une haie transversale permettra de ralentir les eaux des crues du Doubs et de surinonder la plaine.

L'Ae recommande d'étendre le périmètre du projet à une partie fonctionnelle de la déviation de Besançon et de présenter et d'analyser le bilan environnemental de ce projet et le cas échéant, de proposer des mesures complémentaires de réduction et de compensation de ses impacts effectifs.

L'étude d'impact initiale, qui date de 1990, n'est pas actualisée mais simplement complétée d'une étude hydraulique de 2006 et de l'étude d'incidence de la création des deux sites de compensation des volumes d'expansion de crue. Elle ne comprend ni analyse de l'état initial, ni démarche « éviter-réduire-compenser », si ce n'est sur les projets de compensation hydraulique.

L'Ae recommande de poursuivre l'entretien de la haie prévue à Rang au-delà des dix années prévues et de proposer des solutions garantissant cet entretien sur la durée de vie du remblai des Mercureaux. De plus, l'Ae recommande de poursuivre la recherche de solutions de compensations complémentaires et pérennes, sans négliger l'intérêt d'une remise en état des sites déjà anthropisés et en prenant en compte les impacts éventuels de l'infiltration des eaux du Doubs.

Aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) lié à la déviation de Richelieu (37 - 86)

Le Département d'Indre-et-Loire (37) est maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) avec inclusion de l'emprise correspondant à la déviation de Richelieu (RD749) récemment mise en service. Il se développe sur les communes de Richelieu, Braye-sous-Faye et

Champigny-sur-Veude en Indre-et-Loire (37, région Centre-Val-de-Loire) et sur celle de Pouant dans la Vienne (86, région Nouvelle-Aquitaine).

Le projet d'AFAF vise à remédier aux effets sur le parcellaire agricole du prélèvement de surfaces lié à la construction de la déviation de Richelieu et à restaurer la fonctionnalité du parcellaire sur le territoire des communes concernées. Le périmètre de l'aménagement couvre une superficie cadastrale d'environ 290 ha. Le projet comporte une restructuration parcellaire et un programme de travaux connexes. Ceux-ci comprennent principalement environ 2 km de suppressions et 2,8 km de créations de chemins, des criblages pour ôter les pierres de champs, des arasements de talus et l'apport de terre végétale sur certaines parcelles, des curages de fossés, des créations et suppressions de fossés (quasiment équilibrées) et le remplacement ou la pose de nombreuses buses.

Le dossier est clair et bien présenté, avec de nombreuses illustrations, mais avec différentes descriptions des travaux connexes qui doivent être mises en cohérence dans l'ensemble du dossier, les dimensions des opérations variant parfois d'une partie à l'autre.

Les principales recommandations de l'Ae visent à présenter dans le dossier la déviation de Richelieu, qui constitue avec l'AFAF un projet d'ensemble, ses impacts, les mesures et le suivi correspondants, à mieux caractériser les éventuelles zones humides et à en tenir compte, à mieux justifier les travaux de curage et à mieux prendre en considération dans l'analyse Natura 2000 la présence de l'Outarde canepetière dans le périmètre du projet.

L'Ae recommande aussi de justifier les travaux connexes qui dérogent aux principes énoncés dans l'arrêté préfectoral de prescriptions environnementales et de renforcer la fréquence du suivi sur les premières années.

Désinscription ici