



AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Communiqué de presse

Jeudi 05 mars 2020,

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :

(lors de la séance du mercredi 04 mars 2020)

6 avis

- 1 [Modification, sur la commune de Porte du Ried \(68\), du plan de prévention des risques d'inondation \(PPRI\) du bassin versant de l'III ;](#)
- 2 [Schéma régional biomasse des Pays de la Loire ;](#)
- 3 [Aménagements sur la RN10 dans la Vienne au sud de Poitiers \(86\) ;](#)
- 4 [Extension des installations T1 de l'aéroport Marseille Provence \(13\), actualisant l'avis de l'Ae 2019-62 du 24 juillet 2019 ;](#)
- 5 [Mise à deux fois trois voies du contournement nord d'Angers – A11 \(49\) ;](#)
- 6 [Opération Archipel 2 \(projet Wacken Europe\) à Strasbourg \(67\).](#)

Modification, sur la commune de Porte du Ried (68), du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) du bassin versant de l'III

Elaboré par la direction départementale des territoires (DDT) du Haut-Rhin, le projet de modification, sur la commune nouvelle de Porte du Ried (68), du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) du bassin versant de l'III, répond à une demande de la commune déléguée de Riedwahr. Il vise à permettre l'urbanisation sur cette dernière de 2,34 hectares aujourd'hui inconstructibles, sur la base de données topographiques récentes qui ont montré que l'aléa devait être considéré comme faible.

Bien conduite, l'évaluation environnementale jointe au dossier permet d'exclure que des impacts directs élevés sur les enjeux identifiés seraient connus du fait de la modification envisagée. Toutefois le projet de modification du PPRI, et partant son évaluation environnementale, s'appuient sur un postulat contestable selon lequel tous les secteurs nouvellement identifiés comme d'aléa faible cesseraient automatiquement d'être inconstructibles de ce simple fait.

Ce faisant, il omet de s'interroger sur le caractère de « champ d'expansion des crues » du secteur concerné dont la « stricte préservation » est réaffirmée par la stratégie nationale pour la gestion du risque d'inondation (SNGRI) et le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Rhin-Meuse. Le projet participe d'une logique préjudiciable de réduction du champ d'expansion des crues par grignotage progressif. L'Ae recommande de considérer la totalité des secteurs non effectivement urbanisés de la zone d'étude comme contribuant à l'expansion des crues, et de réexaminer le projet de modification en conséquence.

Avec notamment l'implantation de quelques maisons en bordure immédiate du cours d'eau, la même logique a entraîné, sans doute antérieurement au PPRI, la dégradation progressive de la ripisylve. La poursuite de l'urbanisation de ce secteur ne peut conduire qu'à l'aggravation de ce processus, alors que les enjeux en présence, liés notamment au site Natura 2000, devraient au contraire conduire à privilégier des alternatives de développement sur d'autres secteurs, alors qu'il n'est fait état d'aucune contrainte empêchant de telles alternatives.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale par une présentation des solutions de substitution raisonnables et d'exposer les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, le projet a été retenu (article L. 122-6 du code de l'environnement).

L'Ae recommande, dans l'hypothèse d'une levée de l'inconstructibilité du secteur par le PPRI, que la commune garantisse par son PLU une bande continue non ouverte à l'urbanisation, d'une largeur suffisante pour préserver l'espace de bon fonctionnement du cours d'eau, permette la reconstitution des habitats naturels ainsi que l'amélioration de la richesse floristique et faunistique de la ripisylve.

Schéma régional biomasse des Pays de la Loire

Le schéma régional biomasse (SRB) des Pays de la Loire est porté conjointement par la présidente du conseil régional et le préfet de région.

L'objectif du schéma est de développer les filières bois énergie et méthanisation, notamment pour produire de la chaleur et du biogaz, en veillant à une exploitation raisonnée de la biomasse. Dans ce contexte, il prévoit de valoriser à des fins énergétiques, en Pays de la Loire, deux fois plus de biomasse en 2030 qu'en 2016, soit 719 ktep (kilo tonnes équivalent pétrole). Pour atteindre cette valeur, il analyse trois ressources : la biomasse agricole, la biomasse forestière et la biomasse issue des déchets.

Le schéma présenté est de qualité. Son évaluation environnementale ne décrit cependant pas suffisamment les impacts négatifs liés aux objectifs de mobilisation supplémentaire de biomasse et l'apport des mesures, en particulier de gestion durable, intégrées au plan d'action pour y remédier. Les actions proposées ne sont pas priorisées et leurs coûts et financements ne sont pas renseignés. Ses possibles impacts négatifs et l'attention à porter en conséquence aux actions mises en place pour les éviter ou les réduire n'apparaissent pas clairement. Le risque d'une mise en œuvre partielle du plan d'action n'est pas évalué non plus. Les modalités de suivi du schéma nécessitent d'être consolidées.

Le dossier présente clairement les liens existant entre le SRB, le programme régional forêt-bois (en cours d'élaboration) et le plan régional de prévention et de gestion des déchets (approuvé en octobre 2019). Il ne présente en revanche pas de liens de même ordre avec le plan régional d'agriculture durable, ce qui nécessite d'être reconsidéré, et sa sensibilité à l'absence d'objectifs stabilisés de valorisation du bois à des fins énergétiques dans le PRFB n'est pas évaluée. Un pilotage coordonné et en partie commun de ces plans, programmes et schémas, incluant le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, apparaît indispensable pour mener à bien leurs objectifs respectifs et optimiser leurs interactions. La territorialisation de leurs actions, et en premier lieu de celles du SRB, y contribuerait également.

L'Ae formule d'autres recommandations pour compléter l'évaluation environnementale (évaluation des incidences Natura 2000 ; émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de consommation énergétique, que ce soit en termes de qualification des enjeux, ou d'estimation des incidences du schéma dans ces domaines). En outre, pour les prochaines révisions et évaluations environnementales du SRB, des éléments de bilans énergétiques et environnementaux des différentes technologies de valorisation énergétique de la biomasse citées dans le projet de SRB et des éléments relatifs à l'enjeu du cycle de l'azote, sont attendus.

Aménagements sur la RN10 dans la Vienne au sud de Poitiers (86)

Selon les termes du dossier, le projet portant sur trois aménagements de la RN10 est motivé par la volonté de l'État « *d'amélior[er] la sécurité par la suppression des carrefours à niveau moyennant leur report sur des points d'échanges aménagés existant ou à créer, [et de mettre] à 2x2 voies la RN10 à Croutelle avec réaménagement de l'échangeur de Ligugé avec la RD611, section accidentogène, aménagement qui améliorera également les conditions de circulation des usagers* » et « *de [la mettre] aux normes environnementales par des aménagements de traitements des eaux* ». La mise aux normes ne concerne que l'assainissement des sections routières qui seront aménagées.

L'étude d'impact a fait l'objet de compléments significatifs entre l'automne 2018 et la fin 2019 qui la conduisent à traiter de façon désormais approfondie la plupart des principaux enjeux. Faute de préciser explicitement dans tous les volets concernés que le projet prévoit le relèvement de la limitation de vitesse de 90 à 110 km/h, de nature à induire une augmentation des trafics et des nuisances associées, l'ensemble de l'analyse des impacts en exploitation est trompeuse, ne se situant, de surcroît, qu'à l'horizon de mise en service de l'infrastructure en 2025 et sans démontrer les bénéfices attendus pour la sécurité routière.

Parmi les variantes étudiées, le maître d'ouvrage n'a pas retenu les plus favorables à l'environnement ; pour le secteur de Ruffigny-Vivonne, il retient la variante la plus défavorable et aussi la plus coûteuse. Seul le réaménagement de l'échangeur de Croutelle-Ligugé, incluant la dernière mise à 2x2 voies d'un tronçon de la RN 10 entre Poitiers et Angoulême, est intégralement financé. L'analyse des variantes pour les autres aménagements conduit pourtant le maître d'ouvrage à choisir les options les plus onéreuses pour un gain de sécurité routière incertain et des rétablissements de voirie qui ne concernent que le parcours de quelques centaines de véhicules par jour sur des distances limitées.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation socio-économique du projet en réalisant le calcul socioéconomique sur la période 2025-2045, en ne prenant en compte que les effets du projet par rapport au scénario de référence, à expliciter, et en tenant compte du relèvement de la limitation de vitesse. Elle recommande en outre d'explicitier et justifier les sources de gains, voire de pertes en matière de sécurité routière et de les mettre en regard des coûts des différentes variantes retenues.

L'Ae recommande également de mieux justifier certains choix (localisation du bassin d'assainissement de l'échangeur de Croutelle-Ligugé, périmètre d'amélioration de l'assainissement de la RN10...), de reprendre la caractérisation des zones humides et l'analyse des impacts du projet les concernant, de compléter l'analyse des matériaux nécessaires, les modalités de gestion des déblais ainsi que le volet paysager (état initial, analyse des impacts).

Extension des installations T1 de l'aéroport Marseille Provence (13), actualisant l'avis de l'Ae 2019-62 du 24 juillet 2019

Le projet d'extension du terminal 1 de l'aéroport Marseille Provence a déjà fait l'objet d'un avis délibéré de l'Ae. L'étude d'impact a été sensiblement améliorée depuis la première version et témoigne d'une volonté de prise en compte des recommandations de l'Ae. Elle est de bonne facture et didactique.

Les scénarios ont été corrigés par rapport à la version précédente et permettent dorénavant de disposer d'une vision non biaisée des impacts de l'extension du terminal. La vision globale des impacts de la plateforme et de leur évolution ne sera cependant disponible que lors de l'évaluation environnementale du schéma de composition générale (SCG) de l'aéroport. Il importe en effet de comprendre comment le développement de la plateforme sera compatible avec la santé des habitants du territoire et l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050. Les questions de biodiversité, au sein de l'espace ouvert que constitue la plateforme, située au bord de l'étang de Berre, méritent également une attention soutenue.

Les recommandations de l'Ae concernent le calage des scénarios sur une même année de référence (2019) pour laquelle tous les scénarios fournissent les mêmes valeurs de trafic, la mise en place de mesures de compensation concernant les risques sanitaires, la qualité de l'air et le bruit, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, ces dernières devant être calées sur la trajectoire vers la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Les questions de biodiversité, au sein de l'espace ouvert que constitue la plateforme, située au bord de l'étang de Berre, méritent également une attention soutenue (prise en compte dans le SCG, présentation didactique des enjeux de biodiversité et de péril aviaire et mesures favorables à la biodiversité prairiale).

Mise à deux fois trois voies du contournement nord d'Angers - A11 (49)

Cofiroute, concessionnaire de l'autoroute A 11, propose d'élargir celle-ci de quatre à six voies. Le projet s'inscrit dans un contexte d'évolution de l'urbanisation de la métropole d'Angers et a pour ambition de réduire la circulation automobile en centre-ville, notamment sur l'ancien tracé de l'autoroute A 11 le long des berges de la Maine. Les objectifs affichés pour le projet visent la réduction de la congestion, quasiment inexistante, et l'amélioration du confort des usagers, en particulier lors des périodes estivales et en cas d'interruption d'une voie de circulation.

L'étude d'impact repose sur un postulat contestable. En effet, alors que le projet est justifié, entre autres, par l'anticipation d'une saturation à moyen terme de l'infrastructure et qu'il permet une modification des mobilités en ville, elle repose sur l'hypothèse que le projet sera sans incidence sur le trafic à court, moyen et long termes. Il résulte de ce choix que les écarts entre la situation de référence (« évolution au fil de l'eau ») et la situation avec le projet sont considérés comme négligeables pour le bruit, la pollution de l'air, les effets sur la santé, les consommations énergétiques, etc. Les incidences, fondées sur cette hypothèse erronée, étant jugées *ipso facto* non significatives, très peu de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation sont proposées.

L'Ae recommande de prendre en considération un trafic réduit dans le scénario sans projet pour tenir compte de l'effet dissuasif de la saturation de l'ouvrage actuel et des effets des politiques publiques de transition énergétique et écologique, de revoir l'estimation du trafic induit par le projet, puis modifier, en conséquence, l'analyse des impacts de celui-ci sur la qualité de l'air, le bruit et la santé humaine. L'Ae recommande d'évaluer l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre et de présenter des solutions de substitution raisonnables conformément à ce que prescrit la réglementation.

L'Ae recommande aussi d'appliquer la notion de modification significative à l'échelle des nuisances sonores de l'infrastructure et non à celle des bâtiments et de proposer des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation de l'impact sonore résiduel nonobstant les protections de façade. Elle recommande enfin de garantir la compatibilité du projet avec les réglementations concernant les concentrations de NO₂ et de particules fines dans l'air et de réaliser une évaluation complète des risques sanitaires, y compris pour les retombées au sol.

Opération Archipel 2 (projet Wacken Europe) à Strasbourg (67)

La réalisation du quartier Wacken Europe, situé à moins de 4 kilomètres au Nord-Est de l'hypercentre strasbourgeois, s'organise autour de cinq grandes opérations, dont l'opération Archipel 2. Cette nouvelle opération, non prévue dans le programme initial sur lequel l'Ae avait émis un avis en février 2015, prévoit la création de 134 300 m² de surface de plancher avec une mixité des usages. Archipel 2 devrait ainsi accueillir 1 300 habitants supplémentaires et environ 5 000 emplois.

L'étude d'impact est claire et didactique, mais sa lecture est rendue difficile par un très grand nombre d'annexes, non répertoriées dans un sommaire, l'étude d'impact renvoyant de manière excessive à certaines d'entre elles sur des sujets majeurs comme le bruit ou la qualité de l'air. Des compléments ont été transmis au rapporteur qu'il conviendrait de joindre au dossier présenté au public, notamment en ce qui concerne la pollution des sols. Le dossier devrait être également complété en matière d'insertion paysagère, sujet important du fait de l'implantation d'immeubles approchant les cinquante mètres de hauteur.

Les secteurs de logements sont concentrés sur les parties centrales et nord de l'opération, permettant un certain éloignement des nuisances (bruit et pollution de l'air) liées aux circulations automobiles sur le boulevard de Dresde, artère fréquentée. L'Ae recommande de reprendre les études sur ces deux sujets avec une homogénéisation des prévisions de trafics. L'Ae relève par ailleurs le nombre important de places de parking dans le programme de l'opération, ce qui n'apparaît pas cohérent avec les ambitions nationales et locales en matière de baisse des émissions de gaz à effet de serre. Sur ce même sujet, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de faire preuve d'exemplarité dans la solution retenue pour la production de froid.

Elle formule par ailleurs d'autres recommandations pour la bonne prise en compte des risques d'inondation et des continuités écologiques.

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

Mélanie MOUËZA : 01 40 81 23 73 melanie.moueza@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Françoise FACON : 01 40 81 23 03 marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr