



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 06/11/2020

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants et rendus 5 avis lors de la séance du mercredi 4 novembre 2020

- 1 [Complément du demi-échangeur de la Varizelle à Saint-Chamond \(42\) ;](#)
- 2 [Zone d'aménagement concerté \(ZAC\) Lallier – gare Trois communes à L'Haÿ-les-Roses \(94\) ;](#)
- 3 [Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur Seine - « Projet Bray-Nogent » \(77 - 10\) ;](#)
- 4 [Projet Flocryl « Monomères phase 1 » à Gravelines \(59\) - Actualisation de l'avis Ae n°2019-19 ;](#)
- 5 [Aménagement de la liaison RN42-A26 \(62\).](#)

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.

Complément du demi-échangeur de la Varizelle à Saint-Chamond (42)

Le projet de demi-échangeur de la Varizelle, situé sur la commune de Saint-Chamond (42), porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes, consiste en la création de deux bretelles d'entrée et sortie de la RN 88 (depuis et vers Lyon) afin de désengorger le réseau viaire local et d'améliorer la qualité de vie du quartier de la Varizelle et la desserte de l'est de la commune.

L'étude d'impact est relativement claire et bien présentée, mais comporte des limites, avec notamment une liste de mesures d'évitement, de réduction et de compensation comportant des dispositions n'ayant pas de caractère environnemental.

Le secteur de projet étant en zone rouge du plan de prévention des risques d'inondation et en zone sensible du plan relatif aux risques miniers, l'Ae recommande de préciser les engagements du maître d'ouvrage pour assurer la protection des populations, ne pas aggraver la vulnérabilité du territoire et de mieux analyser la compatibilité du projet et celle la modification du PLU avec ces deux plans.

L'Ae recommande de reprendre largement les prévisions de trafics et l'étude acoustique, en prenant pour principe d'améliorer la situation des riverains vis-à-vis des nuisances sonores issues de la RN 88 et du réseau viaire local.

L'Ae fait d'autres recommandations sur le renforcement des continuités écologiques aquatiques et terrestres, sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre (avec notamment des mesures de réduction en phase chantier) et sur les impacts cumulés avec le projet de halle des sports, contigu.

Zone d'aménagement concerté (ZAC) Lallier – gare Trois communes à L'Haÿ-les-Roses (94)

La création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Lallier – gare Trois communes, porté par l'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre, en association avec la ville de L'Haÿ-les-Roses, concerne un secteur de 7 ha à l'est de la commune. Ce projet de renouvellement urbain vise l'accueil de nouvelles populations dans une perspective de densification, la création d'une nouvelle centralité urbaine et le désenclavement du quartier, tout en offrant aux habitants et aux usagers un cadre de vie agréable et des espaces publics conviviaux pour tous les usagers.

L'étude d'impact, abondamment illustrée, est didactique et de bonne qualité en dépit de quelques incohérences. Les enjeux sont traités de manière proportionnée, au niveau de précision attendu pour un dossier de création de ZAC.

L'Ae recommande de clarifier et compléter les informations relatives à la concertation du public et de procéder à une analyse approfondie de la capacité des formes urbaines retenues et à optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux.

L'Ae recommande de vérifier la cohérence des hypothèses de trafic et de stationnement et de compléter le dossier pour ce qui concerne les performances énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre des bâtiments conservés et des bâtiments neufs.

Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur Seine - « Projet Bray-Nogent » (77 - 10)

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) est maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement de la Seine sur une longueur de 28,5 kilomètres, entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10) et en amont hydraulique de la vallée de la Bassée qui accueille une réserve naturelle nationale.

Le projet Bray-Nogent prévoit de mettre ce tronçon au gabarit européen « Va » pour assurer une offre de fret fluvial massifié de l'amont de Paris jusqu'au port du Havre, et ainsi favoriser le report modal de

la route vers la voie d'eau pour le transport de marchandises. Il comprend la réalisation d'un nouveau chenal à grand gabarit en remplacement de l'actuel canal de Beaulieu et la modification du lit de la Seine sur une vingtaine de kilomètres. Le nouveau canal réutilisera des plans d'eau formés par l'extraction de matériaux alluvionnaires autrefois utilisés pour bâtir la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine.

Si les incidences du projet sur l'environnement sont pour la plupart abordées, leur analyse et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues ne sont pas précisées et seules quelques mesures de suivi sont évoquées. Or, une partie de ces mesures nécessiteraient de l'être dès le stade de la demande d'utilité publique, sans attendre celui de la demande d'autorisation environnementale.

Le développement du transport fluvial, en tant qu'il est favorable au report modal, est moins polluant pour l'air et moins émetteur de gaz à effet de serre que le mode routier. Un projet fluvial participe ainsi à la lutte contre le changement climatique pour autant que le caractère positif de son bilan carbone soit démontré.

Au cas d'espèce, les hypothèses de trafic et les conditions de circulation, utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences, ne justifient pas de l'existence de besoins auxquels l'aménagement actuel ne permettrait pas de répondre. Le dossier ne permet pas d'apprécier l'utilité publique du projet faute d'éléments suffisants pour dresser le bilan entre ses gains et ses incidences négatives importantes pour l'environnement. Le fait que le besoin ou les attentes en matière de fret fluvial ne soient pas étayées pourrait fragiliser la démonstration des raisons impératives d'intérêt public majeur de même que l'intérêt général majeur du projet au sens de la directive cadre sur l'eau. L'ensemble de ces questions ainsi que l'absence de présentation des projets de réserves naturelles nationales en cours et de l'articulation de celles-ci avec le projet conduisent à s'interroger sur la pertinence du dossier présenté, voire sur la maturité du projet. Les principales recommandations de l'Ae portent sur ces points de faiblesse du dossier.

Projet Flocryl « Monomères phase 1 » à Gravelines (59) - Actualisation de l'avis Ae n°2019-19

Par arrêté préfectoral du 17 octobre 2019, la société SNF a obtenu une autorisation environnementale pour une unité de production de polyacrylamides à Gravelines (59). Les travaux de création de cette installation et des voies d'accès ne sont pas encore engagés. Cette installation a vocation à être exploitée par une de ses filiales, Flocryl. Cette société souhaite installer des unités de fabrication supplémentaires pour deux produits nouveaux de chimie organique (ATBS et VIFO), ce qui nécessite une nouvelle autorisation.

Le dossier pour cette seconde demande présente les mêmes caractéristiques que le premier : complet, précis et assorti de nombreuses annexes. Les informations du mémoire en réponse au premier avis de l'Ae sont intégrées dans le dossier et l'étude d'impact explicite les incidences spécifiques liées à cette nouvelle demande par comparaison avec celles de la demande initiale.

En dépit de plusieurs réponses adaptées à certaines d'entre elles, l'Ae réitère plusieurs recommandations, voire les renforce en raison de l'importance des enjeux qui y sont liés, notamment en ce qui concerne la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, la réduction des consommations d'eau, démarche en partie engagée, mais restant à confirmer, la maîtrise des risques sanitaires et le suivi associé.

Les informations sur le risque technologique, reprises de l'étude de dangers et figurant dans le résumé non technique, sont réduites au minimum. L'Ae recommande, pour la complète information du public, d'extraire des informations supplémentaires (nature des scénarios en zone de risque intermédiaire, type de mesures envisagées pour les prévenir) et de présenter plus clairement les effets des nouvelles installations par rapport à celles déjà autorisées.

Aménagement de la liaison RN42-A26 (62)

La société autoroutière Sanef est maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement de la liaison RN42-A26 et de mise aux normes (assainissement et sécurité principalement) de 5 km de la RN42 à l'ouest de l'échangeur. Ce projet s'inscrit dans un ensemble d'opérations visant à transformer la RN42 entre Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer en autoroute A260 : outre la liaison RN42-A26, sont engagées la reprise du nœud autoroutier RN42-A16 à l'est de Boulogne-sur-Mer et la mise à 2x2 voies de la RN42 sur le dernier tronçon qui ne l'est pas encore (au droit d'Escœuilles), l'ensemble de ces opérations permettant de créer

l'A260. L'Ae recommande donc de faire porter l'étude d'impact sur le projet d'ensemble défini par la création de l'A260.

L'étude d'impact est claire, agréable à lire et ne masque pas le fait que le projet comporte certaines faiblesses.

Les principales recommandations de l'Ae visent à améliorer les continuités écologiques, en tenant compte des mortalités de la faune par collision et des ouvrages de franchissement existants au niveau des corridors écologiques, et à mieux décrire les choix et mesures relatifs aux habitats naturels et aux espèces protégées, ainsi qu'aux compensations afférentes.

L'Ae émet aussi des recommandations sur l'organisation du chantier permettant d'éviter les zones sensibles, de tenir compte des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier, de prendre les mêmes hypothèses de trafic dans l'ensemble du dossier et enfin d'étudier les effets du projet sur l'urbanisation.