



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 07/10/2022

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants concernant 6 avis lors de la session du jeudi 6 octobre 2022.

1. [Autoroute A69 entre Verfeil et Castres et mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil – « LACT » Liaison autoroutière Castres-Toulouse \(31-81\) – Actualisation de l'avis n° 2016-62 du 5 octobre 2016](#)
2. [Modification n°2 du schéma d'aménagement régional de Guyane](#)
3. [Zac Saint-Jean-Belcier à Bordeaux \(33\) – 3ème avis et lot 8.3 D](#)
4. [Schéma de cohérence territoriale de la communauté de communes Maine Saosnois \(72 et 61\)](#)
5. [Création de la voie verte Port d'Atelier - Plombières-les-Bains et Corbenay – Le Val d'Ajol \(70 - 88\)](#)
6. [Cadrage préalable de la révision de la charte du parc naturel régional de la Montagne de Reims 2024 – 2039 \(51\)](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

Contacts presse du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : presse@ecologie.gouv.fr

Service presse de l'IGEDD/AE

Karine Gal

Tél : 01 40 81 68 11/Mél : karine.gal@developpement-durable.gouv.fr

Contacts Autorité environnementale

Philippe Ledenvic

Tél : 01 40 81 23 14/Mél : philippe.ledenvic@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Françoise Facon

Tél : 01 40 81 23 03/Mél : marie-francoise.facon@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.

Autoroute A69 entre Verfeil et Castres et mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil – « LACT » Liaison autoroutière Castres-Toulouse (31-81) – Actualisation de l'avis n° 2016-62 du 5 octobre 2016

Le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse implique un doublement de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil par mise à 2x2 voies de l'autoroute existante, la création d'une autoroute à 2x2 voies en tracé neuf entre Verfeil et Castres et la reprise des déviations existantes à Puylaurens et Soual. Il a fait l'objet en 2016 d'un [premier avis de l'Ae](#) préalablement à sa déclaration d'utilité publique (DUP). Le dossier comprend une étude d'impact unique. L'avis de l'Ae reprend les éléments du dossier de 2016, dont certaines thématiques sont partiellement actualisées.

L'étude d'impact comporte encore de nombreuses lacunes en ce qui concerne les impacts sanitaires, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. L'analyse des variantes ne prend en compte que le seul mode routier, sans exploration suffisante de solutions de substitution raisonnables moins carbonées et moins consommatrices d'espace. De façon générale, ce projet routier, initié il y a plusieurs décennies, apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels de sobriété, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de pollution de l'air et des risques sanitaires associés, d'arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire ainsi qu'avec l'évolution des pratiques de mobilité et leurs liens avec l'aménagement des territoires. La justification de raisons impératives d'intérêt public majeur du projet au regard de ses incidences sur les milieux naturels apparaît limitée.

L'analyse socio-économique, dont seul un résumé est présenté, ne semble pas avoir été actualisée : elle repose sur des données de trafic et des hypothèses d'émissions de polluants désormais obsolètes. L'étude de trafic l'a été partiellement, mais ses résultats actualisés n'ont pas été repris dans l'étude d'impact, en particulier pour l'évaluation des gains de temps et des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, lesquelles reposent encore sur des facteurs d'émissions des véhicules déclarés par les constructeurs avant [l'affaire des émissions falsifiées des véhicules diesel](#) et non sur des données réelles d'émissions.

L'Ae recommande de reprendre la modélisation du trafic à l'aide d'un modèle pour prendre en compte des modes de transport non routier et de mettre à jour le chapitre traitant des variantes afin de tenir compte des objectifs nationaux relatifs à la transition énergétique et à l'absence d'artificialisation nette, et de vérifier si le choix retenu reste pertinent. L'Ae recommande aussi de calculer et actualiser les émissions lors de la mise en service et à long terme, et d'adosser l'évaluation des risques sanitaires sur les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé les plus récentes. Enfin, l'Ae recommande de reconsidérer les mesures d'évitement, réduction et compensation proposées à l'aune des objectifs d'absence de perte nette de biodiversité et d'artificialisation nette.

Modification n°2 du schéma d'aménagement régional de Guyane

La modification du schéma d'aménagement régional (SAR) de Guyane est nécessaire en réponse à l'urgence de créer une nouvelle installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) pour trois intercommunalités du littoral de Guyane. La communauté d'agglomération du centre littoral (CACL) assure la maîtrise d'ouvrage de cette nouvelle installation. Après l'abandon d'un premier site autorisé en 2014, la CACL a conduit une analyse multicritères (principalement environnementaux) sur 29 sites. Le site retenu concerne une parcelle forestière de 112,5 ha, détenue par l'État, sur la commune de Macouria. Le classement de cette parcelle, actuellement « espace forestier de développement », en « espace naturel de conservation durable » est l'objet du projet de modification n°2 du SAR.

Le dossier s'appuie notamment sur le projet d'étude d'impact de l'ISDND en cours d'élaboration. Ce dossier est bien conçu et bien proportionné à l'échelle d'un schéma comme le SAR, mais plusieurs biais importants doivent être corrigés pour fiabiliser son analyse : plusieurs volets de l'analyse de l'état initial (milieux naturels, eau, paysage, transports et incidences environnementales induites) sont

incomplets, l'analyse de l'articulation de la modification avec les principaux autres plans et programmes potentiellement concernés fait défaut et le dimensionnement de l'installation devrait s'appuyer sur des flux de déchets revus à la baisse pour tenir compte de l'objectif réglementaire de diminution des capacités de stockage aux horizons 2030 et 2035.

Les analyses multicritères comparant les différents sites envisagés devraient être jointes au dossier, et complétées en faisant porter l'analyse sur les projets correspondant à chaque site non incompatible avec le trafic aérien, en y intégrant toutes leurs composantes. Elles devraient aussi prendre en compte les quais de transfert des déchets ainsi que les déplacements induits pour le calcul du « *barycentre de la production des déchets* » sur lequel s'appuie l'évaluation et l'analyse des déplacements entre ces quais et les sites analysés. Un autre projet d'ISDND similaire ayant récemment fait l'objet d'un avis de la mission régionale d'autorité environnementale de Guyane, l'analyse le concernant devrait être particulièrement détaillée, la planification régionale n'envisageant la réalisation que d'un seul projet.

L'analyse des incidences est plus lacunaire que les autres volets du dossier. Elle devrait déboucher plus systématiquement sur les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi, à traduire le cas échéant en prescriptions, de nature à garantir le respect de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires, la cohérence avec les autres plans et programmes et avec les objectifs régionaux et nationaux, ainsi qu'à définir un cadre de référence pour l'évaluation environnementale du projet d'ISDND.

Zac Saint-Jean-Belcier à Bordeaux (33) – 3^{ème} avis et lot 8.3 D

L'Ae a été saisie à la fois sur la demande d'autorisation environnementale pour la Zac Bordeaux Saint-Jean-Belcier, portée par l'établissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique, et sur la demande de permis de construire de l'ensemble immobilier Tribequa sur le lot 8.3 D de la Zac.

L'étude d'impact de la Zac, récemment actualisée, n'a été modifiée qu'à la marge par l'intégration de certains éléments du mémoire en réponse à l'avis de Ae [n°2022-04 du 7 avril 2022](#). Les deux demandes comportent en revanche des compléments substantiels pour plusieurs enjeux majeurs (risques d'inondation, pollution des sols et des eaux souterraines, etc.). L'Ae rappelle que ces compléments ont vocation à être intégrés dans une nouvelle actualisation de l'étude d'impact de la Zac.

La plupart des remarques du précédent avis de l'Ae font l'objet de réponses argumentées et, le plus souvent satisfaisantes. Les autres restent des pistes de progrès.

Pour *l'ensemble de la Zac*, l'Ae recommande de consolider la compréhension de l'évolution de la pollution des sols (état actuel de la pollution, transferts latéraux dans les remblais) et de ses conséquences pour les eaux souterraines, et de retenir des mesures cohérentes pour tous les lots de la Zac. Elle recommande également de relever les ambitions en matière de réduction des risques d'îlots de chaleur, d'économies d'énergie et de production d'énergie renouvelable.

L'Ae recommande de compléter le dispositif de suivi, avec une approche globale et le cas échéant spécifique à certains lots. Elle recommande également à la Métropole de Bordeaux d'accompagner les améliorations apportées par la Zac avec des mesures complémentaires d'amélioration de l'assainissement sur les bassins versants en amont de la Zac, de s'engager à pérenniser les aménagements du jardin de l'Ars et de retenir des orientations en matière de déplacement cohérentes avec celles de la Zac, en optant pour les options les plus favorables à l'environnement (modes actifs, air, bruit).

Concernant le *lot de Tribequa*, en dépit d'une évaluation quantitative des risques sanitaires approfondie, le dossier reste inabouti. En effet, des incertitudes importantes persistent sur la caractérisation de la pollution des sols (étendue, migration latérale) et sur les moyens de réduire les risques sanitaires : certains choix de programmation doivent encore être questionnés en l'état actuel des connaissances et de l'évaluation de ces risques sanitaires. Les interactions entre le lot 8.3 D et le reste de la Zac sont insuffisamment abordées. Dès lors, l'Ae recommande dès ce stade et avant toute présentation du dossier au public et avant la délivrance d'une autorisation de détailler les méthodes de dépollution envisagées, de s'assurer de leur efficacité et d'en tirer les conséquences pour la programmation du lot, en particulier pour ce qui concerne le centre des congrès (exposition des visiteurs, évolution des trafics).

L'Ae recommande aussi de développer l'articulation de l'analyse des incidences de la demande de permis de construire avec celles de l'étude d'impact de la Zac et des parcelles voisines, notamment pour la pollution des sols, la gestion des déblais et celle des eaux superficielles et souterraines. Enfin,

l'Ae recommande de renforcer et de détailler les mesures de suivi envisagées et les mesures complémentaires jugées nécessaires si des problèmes sont détectés, notamment pour la pollution des sols, la qualité de l'air et le bruit, ainsi qu'en termes de températures et de consommations d'énergie et d'eau, et d'en rendre publics les résultats.

Schéma de cohérence territoriale de la communauté de communes Maine Saosnois (72 et 61)

La communauté de communes du Maine Saosnois, créée le 1^{er} janvier 2017 par fusion de trois intercommunalités, a arrêté le 19 mai 2022 son projet de schéma de cohérence territoriale à l'horizon 2040 valant plan climat-air-énergie territorial (PCAET), nommé SCoT-AEC, et qui inclut un plan d'actions. Son ambition est de lancer une nouvelle dynamique résidentielle et économique, de valoriser l'identité rurale du territoire et d'y promouvoir une cohésion afin d'améliorer le niveau de services pour les habitants et les acteurs économiques.

Les élus retiennent deux hypothèses structurantes : une croissance démographique moyenne annuelle de 0,18 %, correspondant à la fourchette haute des scénarios de l'Insee et la création de 570 emplois sur 20 ans. L'Ae recommande d'intégrer pleinement ces hypothèses dans l'étude des scénarios alternatifs de développement à 2040, et d'analyser pour chaque scénario les effets sur l'environnement et le paysage, dimensions sur lesquelles le territoire veut construire une partie de son développement. Le volet air-énergie-climat du SCoT reste le plus souvent distinct ; l'exercice est novateur et une meilleure intégration de ces enjeux serait bienvenue.

Dans un territoire qui a connu, comme d'autres territoires ruraux, une artificialisation importante en périphérie des bourgs ces dernières années, le SCoT affiche une perspective de réduction de la consommation foncière évaluant à 77 ha sur 20 ans (alors qu'elle a été de 18,1 ha par an au cours de la période 2010-2020) les extensions nécessaires à son développement économique et résidentiel. Les besoins en matière de développement touristique, énergies renouvelables et circulations actives n'ont toutefois pas été intégrés. L'Ae recommande de définir une enveloppe maximale afin de maîtriser la consommation d'espaces pour l'ensemble des usages programmés dans le projet de SCoT-AEC et d'introduire un objectif de désartificialisation permettant de décliner à l'échelle du territoire l'objectif d'absence d'artificialisation nette.

L'Ae recommande de compléter l'état initial relatif à l'état des masses d'eau, en intégrant les données plus récentes, ainsi que sur les milieux naturels, et de mieux appréhender les enjeux futurs en matière de continuités écologiques au regard du développement prévu du territoire, ainsi que du changement climatique. Elle recommande également de mettre en cohérence, dans le volet air-énergie-climat, les évaluations présentées dans le cadre du diagnostic et du plan d'actions et d'étayer l'affirmation selon laquelle le plan d'actions permet d'atteindre les objectifs nationaux de la SNBC pour 2030. Enfin, l'Ae recommande de compléter la liste des indicateurs de suivi, en particulier concernant la consommation foncière et d'améliorer, pour la bonne compréhension du public, la présentation des informations contenues dans les différentes pièces constituant le dossier du SCoT-AEC.

Création de la voie verte Port d'Atelier - Plombières-les-Bains et Corbenay – Le Val d'Ajol (70 - 88)

Les communautés de communes de la Haute Comté et Terres de Saône au nord du département de la Haute-Saône et du Pays de Remiremont et ses vallées, au sud du département des Vosges se sont associées pour la réalisation d'une voie verte d'environ 60 km entre Port-d'Atelier en Haute-Saône (70) et Plombières-les-Bains dans les Vosges (88) et entre Corbenay (70) et Le Val d'Ajol (88), sur la plateforme d'anciennes voies ferrées. Certains tronçons sont aujourd'hui colonisés par la végétation, d'autres utilisés en chemin de desserte ou en rue. Vingt-et-une aires de repos jalonnent le parcours. La fréquentation est estimée à 26 000 personnes par an.

L'étude d'impact a été réalisée avec soin. Elle analyse finement l'état initial et les impacts potentiels du projet, tout en proposant des mesures adaptées de prévention de ces impacts. Elle souffre cependant du caractère encore inachevé de la définition du projet, par exemple concernant les raccordements en extrémité de voie, le choix définitif du revêtement de surface ou encore les démarches à engager auprès des entreprises pour favoriser les déplacements domicile-travail, ce qui limite l'exercice d'évaluation des impacts, négatifs comme positifs.

L'analyse des variantes manque dans le dossier alors qu'une véritable réflexion a été réalisée pour limiter les impacts sur l'environnement, comme la réduction de 46 à 21 du nombre d'aires d'arrêt et de leur implantation au sein d'espaces déjà artificialisés. Certains engagements des maîtres d'ouvrage

devront en outre être précisés (nombre et emplacement des abris, création de sites de reproduction et de mares pour offrir des habitats à la faune, et en particulier aux chauves-souris, aux reptiles, aux amphibiens et aux oiseaux).

Cadrage préalable de la révision de la charte du parc naturel régional de la Montagne de Reims 2024 – 2039 (51)

L'Ae a été saisie par la Présidente du parc naturel régional (PNR) de la Montagne de Reims d'une demande de cadrage préalable de la révision de la charte du parc en vue de son évaluation environnementale. La demande est accompagnée du bilan de la charte en vigueur (2009-2024), du diagnostic du territoire réalisé en 2020, de l'esquisse de projet stratégique qui structurera la charte. Elle comprend également l'avis d'opportunité de renouvellement du classement du PNR et la note d'enjeux du préfet de région.

La demande de cadrage préalable comporte quatorze « questions », incluant des sous-questions et dont la formulation couvre parfois plusieurs sujets. Les réponses de l'Ae se focalisent sur les principes méthodologiques par domaines de questionnement, regroupant plusieurs « questions » posées. Un tableau de correspondance est fourni dans l'avis. Elles concernent en particulier les plans et programmes à articuler avec la charte, le diagnostic territorial et la qualification des enjeux (notamment pour certains risques et certaines nuisances), la méthode pour évaluer les incidences notamment sa territorialisation pour prendre en compte des secteurs présentant des enjeux spécifiques, le choix des variantes en particulier pour ce qui concerne le périmètre du parc et une question inédite concernant les sites naturels de compensation.

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse sur la page LinkedIn de l'Ae

[Désinscription ici](#)