



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Conseil général de l'Environnement et du
Développement durable

La Défense, le jeudi 9 juillet 2020

L'Autorité environnementale a délibéré sur le projet suivant :

(lors de la séance du mercredi 8 juillet 2020)

Nombre d'avis : 5

- 1) [Aménagement de la porte de Gesvres – Autoroute A11 – périphérique nantais \(44\) ;](#)
- 2) [Extension du port de Dégrad-des-Cannes \(973\) ;](#)
- 3) [Création de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express entre la gare Le Bourget - RER \(non incluse\) et la gare Le Mesnil-Amelot \(93, 95, 77\) - Actualisation de l'avis n°2017-71 ;](#)
- 4) [Plan stratégique de la prolongation de la concession du Rhône \(01, 07, 13, 26, 30, 38, 42, 69, 73, 74, 84\) ;](#)
- 5) [Terminal 4 de l'aéroport Charles de Gaulle, équipements et infrastructures associés \(77, 93, 95\).](#)

1 réponse à un recours gracieux relative à :

La modification du plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) de la commune de Sérignan (34)

[Retrouvez le communiqué de presse en ligne](#)

Service presse 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

Avis

Les avis délibérés 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 leur sont ni favorables, ni défavorables et ne portent pas sur l'opportunité du projet, du plan ou du programme.

Aménagement de la porte de Gesvres – Autoroute A11 – périphérique nantais (44)

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire est maître d'ouvrage de la mise à 2 x 3 voies du périphérique Nord de Nantes entre les portes d'Orvault et de Rennes, dont la mise en service est prévue en 2020. L'aménagement de l'échangeur de la porte de Gesvres, à l'intersection avec l'autoroute A11, constitue une deuxième phase de la modernisation du tronçon du périphérique entre l'A11 et la route nationale 165 ; la maîtrise d'ouvrage a été confiée à Cofiroute. Les deux aménagements conduisent, de fait, à élargir à 2 x 3 voies l'ensemble du tronçon de la porte d'Orvault à la porte de La Chapelle, sauf à la hauteur de l'échangeur de la porte de Gesvres. L'Ae recommande principalement d'organiser l'étude d'impact du dossier comme une actualisation de l'étude d'impact réalisée pour l'aménagement de la section Nord du périphérique de l'agglomération nantaise.

Les éléments relatifs à l'eau et aux milieux naturels sont globalement de bonne facture et didactiques. La deuxième phase a fait l'objet d'une démarche d'évitement et de réduction qui vise à limiter le plus possible les incidences sur les milieux naturels. L'Ae recommande de préciser la localisation des installations de chantier et de traiter leurs impacts complémentaires, et de compléter les mesures de compensation concernant les milieux boisés.

Aucun des deux dossiers présentés n'a abordé le projet dans son ensemble, ceci au détriment des questions de fond liées aux effets des déplacements, qui n'ont de sens qu'à cette échelle, et qui pâtiennent en conséquence de cette approche segmentée. En particulier, l'analyse des impacts sonores du projet conduit à ne prévoir des mesures de protection que pour un nombre très limité de maisons, alors que les effets devraient être analysés globalement pour l'ensemble des secteurs habités le long du périphérique Nord, en particulier pour les trois immeubles, points noirs de bruit dans l'état initial, qui connaîtront les niveaux sonores les plus importants une fois les deux opérations réalisées.

Au regard de l'importante augmentation des trafics sur ce tronçon par rapport à l'état initial, que l'on peut estimer à 35 %, l'Ae recommande de reprendre l'analyse des impacts du projet dans son ensemble en termes de bruit, de qualité de l'air et de santé humaine, d'envisager une réduction à la source, comme par exemple la limitation de vitesse sur le périphérique Nord et de prévoir des mesures de protection pour toutes les habitations qui dépassent les seuils de la période diurne ou de la période nocturne. L'analyse devrait également concerner les émissions de gaz à effet de serre.

Le dossier n'aborde pas suffisamment les interactions entre le projet et l'urbanisation de la métropole. Des mesures complémentaires devraient être définies pour réduire la part des modes motorisés individuels, objectif fixé par le plan de déplacements urbains, et pour maîtriser les effets et les incidences environnementales de l'urbanisation induite par le projet.

Extension du port de Dégrad-des-Cannes (973)

L'objectif du Grand port maritime de Guyane (GPMG) est d'aménager 17,5 hectares de foncier disponibles sur son site de Dégrad-des-Cannes, à Rémire-Montjoly au sud de l'île de Cayenne, le long du fleuve Mahury, pour y accueillir de nouvelles activités et plus précisément de nouvelles filières d'économie portuaire circulaire. En zone inondable, au sein et à proximité immédiate de zones d'inventaire de milieux naturels ou protégées, le site du projet encadre des installations portuaires et industrielles ainsi qu'une zone d'habitations informelles. Le projet s'inscrit dans le cadre du projet stratégique du GPMG aux côtés d'autres projets ou opérations dont les caractéristiques, les impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation devraient être rappelées dans le dossier, tout comme les modalités de suivi de ces dernières, individuellement et à l'échelle du site. L'Ae relève en outre que les incidences des pollutions et nuisances et les risques pour les riverains résultant du projet dépendent en premier lieu de la solution à apporter pour les occupants de la zone d'habitat informel située au cœur du domaine portuaire.

L'étude d'impact est bien documentée pour ce qui concerne les milieux naturels, la biodiversité et le risque d'inondation mais témoigne en revanche d'un manque de données quantitatives et de suivis pour toutes les autres thématiques environnementales ; la caractérisation des zones humides et des zones de danger est en outre incomplète. Elle n'évalue pas les incidences, à l'échelle de l'ensemble du projet, des activités ou entreprises qui s'installeront sur les secteurs aménagés, la majeure partie d'entre elles étant pourtant déjà connues. Elle renvoie sur ces futurs aménagements, sans définir de cadre commun, la responsabilité d'éviter, réduire ou compenser leurs impacts, sans mutualiser ni coordonner la définition ou la mise en œuvre des mesures afférentes. Ceci concerne tout particulièrement les ressources en eau potable et en énergie, ainsi que l'assainissement. L'Ae relève

également une prise en considération insuffisante d'autres projets susceptibles de présenter des effets cumulés avec le projet.

Pour les aménagements prévus, la détermination des surfaces à remblayer et le choix des zones de compensation hydraulique ne sont pas justifiés ; les volumes, la nature, et l'origine ou la destination des matériaux (remblais et déblais) ne sont pas fournis.

Le choix de retenir comme site de compensation un secteur au sein du marais Tigami plutôt que le secteur 3 du projet, que sa forte sensibilité écologique n'a pas permis de retenir pour réaliser le projet, n'est pas justifié, tout comme l'absence de mesure de compensation aux atteintes à l'espèce *Guadua macrostachya*.

Création de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express entre la gare Le Bourget - RER (non incluse) et la gare Le Mesnil-Amelot (93, 95, 77) - Actualisation de l'avis n°2017-71

Le projet de liaison en métro automatique entre les gares Le Bourget – RER (non incluse) et Le Mesnil-Amelot constitue le tronçon nord de la ligne 17 du réseau de transport public du Grand Paris express (GPE). Ce tronçon a été déclaré d'utilité publique par décret en février 2017, puis a fait l'objet d'une autorisation environnementale par arrêté inter-préfectoral en octobre 2018. Le présent dossier « de régularisation » de l'autorisation environnementale soumis à l'avis de l'Ae a été établi à la suite d'un jugement du tribunal administratif de Montreuil du 15 novembre 2019. Le jugement retient deux illégalités affectant l'autorisation environnementale et donne un délai de douze mois pour les régulariser.

Seul le premier vice, à savoir l'insuffisance d'analyse des effets cumulés du projet avec la zone d'aménagement concerté (ZAC) Triangle de Gonesse, a motivé une modification du dossier sur la base duquel il est prévu de procéder à une nouvelle enquête publique.

Quant au deuxième vice, à savoir l'absence de base suffisante pour évaluer les gains de biodiversité attendus des mesures compensatoires, le dossier indique qu'il s'agit d'un vice de fond et en tire comme conséquence que l'éventualité de mesures complémentaires ne relève que d'une modification de l'arrêté d'autorisation. Les compléments sur ce point seront apportés en fin d'été, selon ce qui a été indiqué à l'Ae. À ce stade, aucune participation du public ne serait prévue et l'avis de l'Ae ne serait pas sollicité sur ce point pourtant essentiel.

Ni les évolutions importantes du contexte, notamment avec l'abandon d'Europacity sur la ZAC Triangle de Gonesse, ni les avis de l'Ae, notamment l'avis du 10 janvier 2018, ni ceux du Conseil national de protection de la nature, ni le rapport de la commission d'enquête ne sont pris en compte pour l'actualisation du dossier. Dans le contexte de cette quatrième présentation du projet à l'avis de l'Ae, celle-ci considère que la complète et sincère information du public constitue un enjeu démocratique et environnemental important, surtout pour un projet d'une telle ampleur.

L'Ae constate que le dossier qui sera présenté à l'enquête publique est tronqué et obsolète. Elle recommande en particulier d'actualiser dans l'ensemble du dossier les éléments de contexte et de calendrier et d'en présenter les principales évolutions en justifiant notamment comment il a été tenu compte de l'ensemble des décisions, avis et recommandations issus de la procédure d'autorisation environnementale, tout particulièrement l'analyse des solutions de substitution raisonnables.

L'Ae recommande également de mettre en œuvre une procédure de consultation de l'Ae et de participation du public *ad hoc* leur permettant de s'exprimer sur les réponses aux deux termes du jugement du 6 novembre 2019.

Plan stratégique de la prolongation de la concession du Rhône (01, 07, 13, 26, 30, 38, 42, 69, 73, 74, 84)

La concession du Rhône, confiée par l'État à la Compagnie nationale du Rhône (CNR) depuis un siècle, a permis la production, en moyenne annuelle sur les années récentes, de 14,2 TWh d'énergie électrique renouvelable et un transport de marchandises faiblement émetteur en CO₂. Le concessionnaire conduit une gestion coordonnée à l'échelle du fleuve des 18 aménagements hydrauliques réalisés. Depuis 2003, un schéma directeur élargit les missions historiques de la concession (production d'électricité, navigation, irrigation) à des missions environnementales, complétées par des actions d'accompagnement au développement territorial le long du Rhône.

Le renouvellement de la concession, qui inclut une extension de son périmètre, est sollicité par la CNR pour dix-huit années. Son schéma directeur redéfinit des orientations et des actions qui seront déclinées au travers de « programmes pluriannuels quinquennaux ». Ces derniers entrent dans la catégorie des plans et programmes que la directive 2001/42/CE prévoit de soumettre à évaluation environnementale.

Aménagé sur plus de 85 % de son cours, le Rhône présente un niveau d'artificialisation exceptionnel, avec néanmoins un potentiel de restauration écologique important. La poursuite des actions de renaturation des berges et des annexes fluviales, et en faveur de la continuité écologique, constitue une base de progrès solide. Mais force est de constater que le rapport environnemental ne démontre pas que le plan stratégique permettra de retrouver un écosystème fluvial pleinement fonctionnel.

L'Ae fait plusieurs recommandations visant au renforcement des obligations du concessionnaire de correction de ses incidences défavorables, ainsi qu'à des actions plus soutenues pour l'atteinte du bon état ou du bon potentiel écologiques du Rhône et la reconquête de la biodiversité.

L'optimisation du potentiel productif devra tenir compte de ce contexte de fragilités des milieux naturels et veiller au bon état de conservation des sites Natura 2000 concernés ainsi qu'à la non dégradation de l'état des masses d'eau. L'opportunité et les bénéfices de l'aménagement du Haut-Rhône par une nouvelle centrale et sa mise en navigabilité sont à questionner avec une acuité toute particulière au regard de la sauvegarde d'un des derniers secteurs sauvages du fleuve.

L'Ae recommande que les programmes scientifiques sur le Rhône soient pleinement valorisés dans le cadre de l'élaboration et de l'évaluation des programmes quinquennaux, et mobilisés tout particulièrement sur l'appréciation des conséquences du projet de Saint-Romain de Jalionas.

Même si le Rhône est un fleuve puissant et que les questions de gestion quantitative resteront encore peu prégnantes sur la durée de la prolongation de la concession, il convient toutefois que la CNR soit plus volontariste dans ses actions en faveur de l'agroécologie, pour soutenir une agriculture résolument plus économe en eau et en intrants.

L'Ae recommande que le schéma directeur inscrive formellement la nécessité d'une réflexion sur les conditions d'une révision des allocations de la ressource entre les différents usages de l'eau et avec le milieu naturel, anticipant les conséquences probables du changement climatique.

La prise en compte par le dossier du risque d'inondation est quasiment inexistante. Bien que la protection contre les crues ne constitue pas une mission de la concession, l'étroite imbrication des aménagements dans les systèmes d'endiguements de la vallée et la profonde modification des champs d'expansion de crue exigent une vigilance soutenue et une coordination avec les collectivités qui ne peuvent être éludées.

Terminal 4 de l'aéroport Charles de Gaulle, équipements et infrastructures associés (77, 93, 95)

Selon le dossier établi par Aéroports de Paris (ADP), maître d'ouvrage, l'aéroport Charles de Gaulle devrait être saturé à compter de 2024. ADP prévoit donc d'augmenter sa capacité d'accueil de 50 % afin d'être en mesure de recevoir 120 millions de passagers en 2037. Le projet comprend la création d'un terminal, d'aires pour les avions, de routes, d'un transport automatisé de personnes, d'une centrale thermique frigorifique électrique et l'extension de l'oléoréseau existant.

L'avis relève des éléments de contexte récents liés à la pandémie de la Covid-19. Des prescriptions gouvernementales en matière de trafic aérien (diminution des vols intérieurs en particulier) en découlent. Un retard de trois ans dans la finalisation de la première phase de travaux est annoncé par le maître d'ouvrage. Leurs conséquences sont à intégrer et évaluer dans le dossier.

Le projet repose sur le postulat d'une croissance continue de la demande mondiale en matière de trafic aérien et de la nécessité d'y répondre à hauteur des ambitions économiques et de celles de la France dans ce domaine. L'Ae constate néanmoins que la mobilisation de l'État et d'ADP pour diminuer les risques sanitaires et se mettre en cohérence avec les engagements relatifs au climat n'est pas proportionnée à leur volonté de capter les retombées économiques d'une extension de l'activité aéroportuaire. L'équation à résoudre entre l'augmentation du nombre des passagers, des mouvements d'aéronefs, de la circulation routière et donc des risques sanitaires et des émissions de gaz à effet de serre associés, et le respect des objectifs nationaux et internationaux de la France en la matière n'est pas décrite ni posée de manière complète par le dossier, celui-ci omettant de prendre en compte les impacts climatiques des émissions produites en phase croisière des vols.

Les incidences du projet sur la qualité de l'air et sur le bruit et donc la santé des résidents et riverains de la plateforme aéroportuaire sont incomplètement évaluées. En outre, en matière de bruit, le dossier n'apporte aucune assurance que les aéronefs accueillis sur la plateforme seront bien modernisés dans les délais annoncés et donc que les évaluations fournies sont crédibles. L'efficacité du traitement des eaux rejetées par la plateforme aéroportuaire ne paraît pas assurée. Par conséquent, l'absence d'incidences sur les milieux et sites Natura 2000 situés en aval hydraulique de la plateforme, indispensable à l'autorisation du projet, n'est pas démontrée. Si des suivis sont prévus, le dispositif général de suivi des mesures ERC et de leur efficacité n'est pas décrit.

Décisions au cas par cas

Réponse à un recours gracieux relative à la modification du plan de prévention des risques d'inondation de la commune de Sérignan (34)

Par courrier reçu le 15 juin 2020, le Préfet de l'Hérault a adressé à l'Ae un recours à l'encontre de la décision au cas par cas soumettant à évaluation environnementale la modification du plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) de la commune de Sérignan (34).

L'Ae a décidé, lors de sa séance du 8 juillet 2020, de maintenir la décision n° F-076-20-P-0011 du 16 avril 2020 par laquelle le projet de modification du PPRi de Sérignan (34) a été soumis à évaluation environnementale pour les motifs exposés dans cette décision contestée et rejetée, en conséquence, le recours gracieux présenté.