



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**COMMUNIQUÉ DE PRESSE**



La Défense, le 13/12/2021

**AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants. Elle a rendu 7 avis et 1 réponse à un recours gracieux lors de la session du jeudi 9 décembre 2021. Elle ne rendra pas d'avis sur 2 dossiers faute de les moyens pour les instruire (cf. communiqué de presse du 4 novembre 2021)

1. [Création de deux centres de données, Les Ulis \(91\)](#)
2. [Amélioration de la bretelle de sortie A51 de l'échangeur n°17 de Cadarache \(13\)](#)
3. [Extension de la zone de stockage de l'usine d'assemblage de nacelles pour les éoliennes sur la commune du Havre \(76\)](#)
4. [Pôle gare de Melun \(77\)](#)
5. [Plan stratégique 2020-2025 de Haropa Port](#)
6. [Aménagement à deux fois deux voies de la route nationale 124 entre Gimont et L'Isle-Jourdain \(32\)](#)
7. [Aménagement d'un sentier littoral au quartier Désert à Sainte-Luce \(972\)](#)
8. [Contrat d'avenir Etat-Région Provence-Alpes-Côte d'Azur](#)
9. [Programme Interreg Océan indien 2021-2027](#)

1 réponse à recours gracieux relative à :

- [Projet de mise en sécurité de l'échangeur du Rouillen à Ergué-Gabéric – RN 165 \(29\)](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

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

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : [presse@ecologie.gouv.fr](mailto:presse@ecologie.gouv.fr)

**Service presse du CGEDD/AE**

Karine Gal

Tél : 01 40 81 68 11

Mél : [karine.gal@developpement-durable.gouv.fr](mailto:karine.gal@developpement-durable.gouv.fr)

Bruno Hémon

Tél : 01 40 81 68 63

Mél : [bruno.hemon@developpement-durable.gouv.fr](mailto: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.

## **AVIS**

### **Création de deux centres de données, Les Ulis (91)**

Le projet « Digital Les Ulis » prévoit la création de deux centres de données informatiques, parmi les plus importants de France, sur le parc d'activités de Courtabœuf (91), à proximité de l'autoroute A10. Deux bâtiments comprendront des salles informatiques, des bureaux, les installations permettant la gestion du flux et la conservation de données 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Les centres de données exigeront une puissance électrique élevée (plus de 100 MW) pour le refroidissement des salles informatiques et l'intégration de 64 groupes électrogènes d'une puissance thermique totale de 423 MWth pour la sécurité de son alimentation électrique.

L'évaluation environnementale est claire et didactique. Elle ne fait cependant pas état de la recherche de variantes du projet plus respectueuses de l'environnement. Ainsi le site d'implantation est prévu sur des espaces naturels et agricoles, dont des habitats d'espèces protégées, et concerne un secteur où la pollution de l'air est déjà importante ; par ailleurs, un retour d'expérience aurait permis de nourrir la réflexion sur des solutions énergétiques et environnementales plus performantes.

Il n'est pas démontré que l'efficacité énergétique du site ne peut pas être améliorée, qu'il s'agisse de la réduction des consommations électriques, notamment du mode de réfrigération, ou de la valorisation de la chaleur fatale, conformément à l'article 28 de la loi du 15 novembre 2021, par exemple dans un réseau de chaleur. L'Ae recommande aux différents acteurs de ce dossier d'engager une concertation autour de cette valorisation.

L'étude d'impact doit être largement complétée sur les bilans d'émissions de gaz à effet de serre et la prise en compte des impératifs de l'économie circulaire, en particulier au regard de la valorisation des déchets liés au renouvellement des équipements informatiques.

Le projet, au moins dans sa configuration actuelle, conduit à augmenter la pollution aux dioxydes d'azote dans un secteur sensible de l'Île-de-France, objet d'un contentieux national et européen pour manquement aux obligations de la directive sur la qualité de l'air au titre de ce polluant, et qui dépasse les nouvelles lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé pour la qualité de l'air. En cas de panne d'électricité et donc d'usage des groupes électrogènes fonctionnant au fioul, ce projet représentera 10 % des émissions d'oxydes d'azote de la région qui viendront s'ajouter à ceux des deux autres projets voisins de centre de données. La compatibilité du projet avec les règles applicables en matière de qualité de l'air ambiant et avec la préservation de la santé publique doit être vérifiée.

### **Amélioration de la bretelle de sortie A51 de l'échangeur n°17 de Cadarache (13)**

Le maître d'ouvrage Escota, concessionnaire de l'autoroute A51, projette de réaliser un aménagement de l'échangeur de Cadarache (n°17), situé sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance, dans le département des Bouches-du-Rhône. Il comporte l'élargissement de la barrière de péage d'une voie supplémentaire, la création d'un tourne-à-droite direct sur le giratoire existant et la création d'un giratoire sur la route départementale RD 952.

Ces nouvelles infrastructures routières visent à résorber les saturations existantes principalement dues à l'accès contrôlé au site du CEA, à Iter et aux entreprises du secteur, et celles à venir liées à leur développement. L'opération présentée n'analyse pas les autres solutions possibles comme le développement de transports en commun, alors que le site industriel vise à recevoir, à moyen terme, près de 10 000 employés, dont l'accès, sans mise en œuvre volontariste d'une nouvelle stratégie de déplacement à l'échelle du secteur de Cadarache, continuera de se faire principalement en voiture individuelle.

L'Ae recommande de revoir le contenu de l'étude d'impact pour l'inscrire dans une approche plus globale de l'organisation des déplacements sur le secteur d'activités de Cadarache, abordant en particulier les solutions alternatives à l'autosolisme, et de finaliser un plan de déplacement inter-entreprises à l'échelle de ce secteur.

S'agissant des milieux naturels, un ensemble de mesures permet de minimiser les incidences sur le « Ravin de la bête » en contre-bas de la gare de péage, mais celles-ci ne prendront pleinement leur ampleur que si la traversée de ce « cours d'eau », actuellement non reconnu comme tel, par un canal exploité par EDF, est améliorée. Elle recommande par ailleurs de considérer que les travaux des sites Escota 1 et 2 s'analysent comme l'entretien courant de dépendances routières et, par conséquent, de définir de nouvelles mesures compensatoires.

### **Extension de la zone de stockage de l'usine d'assemblage de nacelles pour les éoliennes sur la commune du Havre (76)**

La réalisation, sous maîtrise d'ouvrage de Haropa Port – Le Havre, d'un terre-plein pour permettre le stockage de pales d'éoliennes produites dans l'usine de Siemens Gamesa Renewable Energy (SGRE) fait partie du projet de construction de l'usine et de réalisation des aménagements portuaires nécessaires à son fonctionnement, pour lequel l'Ae a déjà rendu deux avis. L'étude d'impact est claire et bien illustrée.

L'Ae recommande d'ajuster le planning figurant dans l'étude d'impact à la chronologie des travaux envisagée, de suivre la performance épuratoire des géotextiles mis en place pour traiter les hydrocarbures et de compléter le bilan des émissions de GES en indiquant celles liées à la construction de l'usine et aux aménagements portuaires et celles liées à leur exploitation.

L'Ae recommande également de mieux décrire la zone de compensation située au sud de l'extension projetée, son état d'avancement, et les précautions prises pour éviter qu'elle ne subisse des incidences négatives pendant la phase travaux.

L'Ae recommande enfin de préciser si le choix du mode d'acheminement des matériaux est fait et, s'il n'est pas encore effectué, de tenir compte dans le choix de l'entreprise des conséquences environnementales de la fourniture et de l'approvisionnement des matériaux et d'indiquer qui est chargé de l'entretien et du suivi des espaces de compensation.

### **Pôle gare de Melun (77)**

Le projet de réaménagement du pôle gare de Melun (Seine-et-Marne) s'inscrit dans un projet de développement urbain porté par la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) qui requalifiera les quartiers Centre Gare à Melun et du Clos Saint-Louis à Dammarie-les-Lys. Le projet confortera l'attractivité et l'intermodalité, améliorera la qualité de service et vise à inscrire le pôle dans la dynamique du quartier. Il regroupe quinze aménagements comprenant notamment la création d'un nouveau passage souterrain, la reconfiguration des parvis et des gares routières au nord et au sud de la gare, la construction d'un nouveau parc de stationnement régional, des aménagements pour les vélos et la construction d'un bâtiment tertiaire. La mise en accessibilité de la gare est prévue en 2027 et la mise en service du pôle d'échanges en 2029.

L'étude d'impact est d'une lecture agréable et abondamment illustrée. L'analyse des incidences est néanmoins trop générique. Elle conclut trop souvent au caractère positif du projet sans démonstration suffisamment étayée et renvoie, pour davantage de précisions, aux phases à venir du projet. L'évaluation des incidences et des mesures ne peut être considérée comme suffisamment complète à ce stade. Certaines incidences doivent être approfondies dès le stade du dossier de déclaration d'utilité publique.

L'Ae recommande, dès le stade du dossier de DUP, de préciser les incidences sur les eaux superficielles et souterraines et de compléter l'évaluation socio-économique du projet en prenant en compte le report modal et en évaluant les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine. L'Ae recommande de prévoir une actualisation de l'évaluation environnementale sur l'ensemble des thématiques environnementales, l'ensemble des incidences devant être étudié à la fin du processus décisionnel.

L'Ae recommande aussi de compléter l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre en prenant notamment en compte les évolutions attendues du trafic ferroviaire et routier, et de définir et mettre en œuvre des mesures acoustiques pour l'ensemble des bâtiments soumis à une augmentation de plus de 2 dB(A) du fait de la réalisation du projet.

### **Plan stratégique 2020-2025 de Haropa Port**

Le conseil de surveillance de Haropa Port, établissement public fluvio-maritime nouvellement créé par la fusion des grands ports maritimes du Havre, de Rouen et du port autonome de Paris, a validé en juillet 2021 son premier projet stratégique, pour la période 2020-2025, présenté par son directoire.

Haropa Port constitue aujourd'hui le 5<sup>e</sup> ensemble portuaire à l'échelle nord-européenne. Son objectif est d'accroître les volumes et la part de marché des ports de l'axe Seine, en transformant l'offre foncière pour attirer de nouveaux industriels, renforcer les synergies entre les entreprises implantées, développer des plateformes logistiques multimodales en Seine aval pour approvisionner le marché francilien et capter de nouvelles lignes maritimes de courte distance.

L'absence de consolidation des bilans environnementaux des projets stratégiques 2014-2019 des Ports de Rouen (GPMR) et du Havre (GPMH)<sup>1</sup> et 2015-2020 de Ports de Paris et de leurs actions conjointes empêche de comprendre comment ils ont contribué au choix des orientations retenues, aux échelles de chacun des trois territoires comme à celle de l'axe Seine. La façon dont le principe de subsidiarité s'est exprimé lors de l'élaboration du projet stratégique et s'exercera dans sa mise en œuvre et son suivi n'est pas explicitée.

Pour l'Ae, la création de l'établissement public Haropa Port doit être, dès ce stade, l'opportunité de placer la protection de l'environnement au cœur de sa stratégie. Elle recommande à Haropa Port, qui légitime sa faible ambition environnementale par la jeunesse de l'établissement, de relever le niveau d'ambition de son projet stratégique 2020-2025 en se fondant sur la conciliation des différents enjeux environnementaux et en prenant en considération l'accroissement de la fréquentation de l'axe Seine générée par son projet stratégique, de doter ce dernier d'objectifs volontaristes en particulier en matière de préservation et de reconquête de la biodiversité et de décrire sa trajectoire pour atteindre l'objectif zéro carbone en 2050.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des incidences du projet stratégique en s'appuyant sur une méthodologie plus rigoureuse, prenant en compte les poids respectifs de ses actions, l'ensemble de leurs incidences sur l'environnement en qualifiant de façon plus précise leur niveau et de revoir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence.

L'Ae formule par ailleurs plusieurs recommandations visant à compléter l'étude d'impact et mieux justifier certains choix : incidences environnementales du projet stratégique sur les trafics maritimes et mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser ; mesures de compensation des aménagements réalisés ou en cours de réalisation au sein des circonscriptions portuaires ; mesures pour éviter toute nouvelle incidence sur le fonctionnement hydromorphosédimentaire de l'estuaire ; évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, mesures d'évitement et de réduction prévues et suivi de l'efficacité des mesures déjà mises en œuvre vis-à-vis de ces sites ; bilan carbone du projet stratégique et absence d'augmentation de la vulnérabilité du territoire au changement climatique ;

L'Ae recommande de présenter un dispositif de suivi des engagements environnementaux de Haropa Port éclairé par le retour d'expérience de ceux des projets stratégiques antérieurs et de décrire la trajectoire retenue pour contribuer à l'atteinte des objectifs de décarbonation des transports en 2050 et d'absence d'artificialisation nette fixée par la loi climat-résilience.

### **Aménagement à deux fois deux voies de la route nationale 124 entre Gimont et L'Isle-Jourdain (32)**

L'opération portée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Occitanie, maître d'ouvrage, est relative à la réalisation de la dernière section de mise à deux fois deux voies de la RN124 entre Gimont et L'Isle-Jourdain (32), d'une longueur de 13 km. Il s'inscrit dans le cadre de la réalisation de la mise à deux fois deux voies de cette infrastructure entre Auch (32)

---

<sup>1</sup> Qui avaient fait l'objet d'avis de l'Ae : le 8 octobre 2019 pour le GPMH et le 22 octobre 2019 pour le GPMR.

et la RD 65, à l'ouest de Toulouse (31), aménagement déclaré d'utilité publique (DUP) en 1999. Cette DUP a fait l'objet d'une prorogation en 2009 puis en 2019.

Le dossier est présenté à l'Ae dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau, incluant une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. L'Ae note que le maître d'ouvrage a fait le choix de limiter strictement l'objet de l'étude d'impact aux incidences du projet sur les domaines relevant du champ de l'autorisation demandée, ne respectant pas ainsi le contenu d'une étude d'impact tel que précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Ne sont ainsi pas traitées les incidences en termes de nuisances sonores, d'émissions de gaz à effet de serre, de développement de l'urbanisation, de prise en compte de la dépollution de l'ancienne décharge située sur le tracé, l'implantation de la base de vie du chantier, ni également les incidences en phase travaux. Les informations demandées spécifiquement pour les infrastructures de transport ne sont pas fournies. Les éléments transmis à l'Ae, postérieurement à la saisine ne répondent que partiellement à ces lacunes.

Il apparaît donc nécessaire de procéder à un complément de l'étude d'impact du projet en conformité avec la réglementation, en analysant l'ensemble des thématiques requises, et de fournir les volets spécifiques aux infrastructures de transports visés au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dont les effets sur le développement de l'urbanisation. Le dossier complété par ces éléments devra être présenté à l'Ae pour nouvel avis pour pouvoir assurer une complète information du public.

L'Ae formule, de plus, plusieurs recommandations relatives aux compléments présentés dans le dossier de saisine qui portent notamment sur la durée des obligations réelles environnementales prévues pour compenser les incidences résiduelles de l'infrastructure et l'aboutissement des démarches de compensation prévues dans le dossier.

#### **Aménagement d'un sentier littoral au quartier Désert à Sainte-Luce (972)**

Le projet concerne l'aménagement d'une section du sentier du littoral au niveau du quartier Désert sur la commune de Sainte-Luce au sud de la Martinique et la modification de la servitude de passage. Il prolonge le sentier existant entre l'Anse Désert (aussi appelée Anse Fonds Larion) et l'Anse Mabouya. Le maître d'ouvrage est la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement et le maître d'ouvrage délégué « l'Agence des 50 pas géométriques » de Martinique.

L'étude d'impact comporte parfois de longs développements peu utiles mais traite de façon satisfaisante des différents enjeux liés au projet. Les paragraphes relatifs à la biodiversité traitent de façon satisfaisante des enjeux du projet et sont suffisamment informatifs. L'Ae recommande de mieux documenter le recul du trait de côte pour améliorer la connaissance du risque d'érosion littorale et d'en tenir compte pour l'analyse des incidences.

Les variantes de tracé ont été comparées sur la base d'une analyse multicritère de façon claire, même si le scénario de référence n'est pas évoqué dans l'étude d'impact. Les incidences brutes du projet sont faibles, parfois modérées. Après application des mesures d'évitement et de réduction, les incidences résiduelles du projet sont majoritairement cotées « sans incidence » et parfois « faible ».

L'Ae recommande de ne pas laisser accéder les engins par la plage et, à défaut, d'envisager des mesures d'évitement ou de réduction plus appropriées permettant de ne pas avoir recours à des travaux de décompactage de la plage de l'Anse Désert.

#### **Absence d'avis de l'Ae sur deux dossiers**

Saisie pour avis sur deux dossiers dont le **contrat d'avenir Etat-Région Provence-Alpes-Côte d'Azur** et le **programme Interreg Océan indien 2021-2027** ayant vocation à être délibérés au plus tard à la session du 9 décembre 2021, l'Ae ne dispose pas des moyens lui permettant d'instruire tous les dossiers inscrits à la séance.

## **Décisions au cas par cas**

### **1 réponse à recours gracieux relative au projet de mise en sécurité de l'échangeur du Rouillen à Ergué-Gabéric – RN 165 (29)**

Par courrier reçu le 26 octobre 2021, la Direction interdépartementale des routes Ouest a adressé à l'Ae un recours à l'encontre de la décision n° F-053-21-C-0097 du 2 septembre 2021 portant sur la mise en sécurité de l'échangeur du Rouillen à Ergué-Gabéric sur la route nationale (RN) 165 (29).

L'Ae a décidé, lors de sa séance du 9 décembre 2021, de retirer la décision n° F-053-21-C-0097 du 2 septembre 2021 et de ne pas soumettre à évaluation environnementale le projet de mise en sécurité de l'échangeur du Rouillen à Ergué-Gabéric sur la RN 165.

Désinscription ici