



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 21/12/2020

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 16 décembre 2020

- 1 [La création de deux créneaux de dépassement sur la RN147 à Berneuil et Chamborêt \(87\);](#)
- 2 [La ligne 15 est du Grand Paris express reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre \(93, 94\) – Actualisation des avis n° 2015-93, 2017-33 et 2018-60;](#)
- 3 [La RN57 – déviation est de Vesoul \(70\);](#)
- 4 [Le complément du demi-échangeur d'Heudebouville de l'autoroute A13 \(27\);](#)
- 5 [La restructuration des systèmes d'assainissement de la voie rapide urbaine de Chambéry \(73\)](#)

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.

Création de deux créneaux de dépassement sur la RN147 à Berneuil et Chamborêt (87)

La route nationale (RN) 147 relie Limoges (87) et Poitiers (86). Dans le département de la Haute-Vienne, une analyse comparative a permis d'identifier deux emplacements pouvant accueillir des créneaux de dépassement d'une longueur d'environ deux kilomètres chacun : une zone au nord de Berneuil, une au nord de Chamborêt. Le projet est placé sous la maîtrise d'ouvrage de la Direction interrégionale des routes Centre-Ouest (Dirco).

L'étude d'impact est globalement de bonne facture, avec un volet relatif au milieu naturel très détaillé. Le dossier de déclaration d'utilité publique est toutefois peu précis sur un certain nombre de sujets avec des mesures compensatoires simplement esquissées. L'Ae recommande donc de préciser le contenu du dossier de la future procédure d'autorisation environnementale (loi sur l'eau, espèces protégées) et de compléter l'étude d'impact en conséquence.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des solutions de substitution raisonnables, en intégrant une approche multimodale et une analyse détaillée de variantes fonctionnelles, en présentant l'analyse multicritères qui a conduit le maître d'ouvrage à retenir les deux sections de Chamborêt et Berneuil parmi l'ensemble des localisations de créneaux de dépassement étudiées, et en justifiant l'implantation de la plateforme de la nouvelle infrastructure à l'est de la route nationale actuelle.

Elle recommande de minimiser la consommation d'espaces naturels et agricoles et de porter une attention particulière aux cheminements pour les engins.

L'Ae critique la méthodologie retenue par le maître d'ouvrage en matière de bruit pour le hameau de Le Chatain. Elle recommande de mettre en place les dispositifs de protection des habitations correspondants.

L'Ae formule également plusieurs autres recommandations (« perméabilité » écologique affectée par la mise en place de clôtures, cohérence des prévisions de trafic, analyse d'incidences Natura 2000, paysage).

Ligne 15 est du Grand Paris express reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre (93, 94) - Actualisation des avis n° 2015-93, 2017-33 et 2018-60

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris Express (GPE) comprend la création de la ligne 15. Placé sous la maîtrise d'ouvrage de la société du grand Paris (SGP), le tronçon est de cette ligne doit relier les gares de Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre et compléter l'offre de transport à l'est de Paris. Il a été déclaré d'utilité publique le 13 février 2017, la DUP ayant été modifiée une première fois le 20 juin 2018 pour changer l'emplacement du centre d'exploitation.

Le dossier présenté est celui d'une nouvelle demande de modification de la déclaration d'utilité publique pour trois raisons : augmentation significative du coût du tronçon (+ 50 %, soit une augmentation de 1,9 milliards d'euros), déplacement et réduction de l'emprise de l'entonnement Rosny-Bois-Perrier, déplacement de l'ouvrage annexe du square de La Maladrerie à Aubervilliers et adaptation de onze emprises de chantier.

Pour l'Ae, le principal enjeu de ce dossier est de fiabiliser et de présenter clairement au public l'évaluation socio-économique justifiant l'utilité publique du projet, en démontrant la pertinence des réévaluations des avantages et des coûts qu'elle présente, en cohérence avec l'actualisation des données de l'étude d'impact et en présentant de façon distincte les externalités environnementales.

Le maître d'ouvrage n'a que très peu actualisé l'étude d'impact, ce qui conduit l'Ae à la considérer comme incomplète sur la plupart des enjeux pour lesquels elle avait formulé, voire réitéré des recommandations dans son dernier avis (développement urbain, gestion des déblais, assainissement, bruit ferroviaire, impacts cumulés autour des gares et des ouvrages annexes). L'Ae recommande de

compléter l'étude d'impact afin d'apporter des réponses pour tous les enjeux pour lesquels les incidences restent encore significatives et le coût des mesures potentiellement important.

La principale faiblesse du dossier réside désormais dans l'absence de réévaluation des émissions de gaz à effet de serre, à l'échelle du réseau et à l'échelle de la ligne, en leur appliquant la démarche « éviter-réduire-compenser ». Les résultats présentés dans l'analyse des incidences pour les émissions et les réductions de gaz à effet de serre ne semblent pas cohérents avec les gains affichés dans l'évaluation socio-économique. L'évaluation de la contribution du projet au respect des engagements pris par la France dans le cadre de l'Accord de Paris s'appuie sur des données contradictoires et nécessite d'être complétée et clarifiée.

RN57 – déviation est de Vesoul (70)

Le projet concerne la déviation de Vesoul (70) par le sud-est, nécessitant la réalisation d'une route à 2x1 voie, avec création d'une infrastructure nouvelle sur environ 6 km comportant plusieurs créneaux de dépassement et réutilisation de la RD919 sur environ 2 km. Ce projet vise à faciliter les échanges nord-sud par la RN57 et à réduire les accidents et les nuisances subies par les riverains des infrastructures en périphérie sud-est et dans le centre-ville. Le dossier présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Bourgogne-Franche-Comté pour le compte de l'État est une demande de déclaration d'utilité publique et une demande d'autorisation environnementale, au titre de la « loi sur l'eau » et permettant de déroger à l'interdiction stricte de porter atteinte aux espèces et habitats protégés.

La voirie nouvelle traverse de nombreux espaces naturels accueillant une riche biodiversité : prairies temporaires et permanentes sur les versants, pelouses sèches calcicoles et massifs forestiers. L'analyse de l'état initial comporte un certain nombre de lacunes auxquelles l'Ae recommande de remédier en renforçant le plan de sondage pour la prospection des zones humides, en réalisant des inventaires de la faune et de la flore sur un cycle biologique complet et en élargissant l'aire d'étude des espèces mobiles, ainsi qu'en rehaussant la qualification des enjeux de certaines thématiques (habitats naturels d'intérêt communautaire, insectes, et plus généralement dans la synthèse sur le milieu naturel).

Les insuffisances majeures du dossier concernent notamment la traversée de sites Natura 2000 et l'atteinte à certains de leurs habitats naturels et espèces d'intérêt communautaire, ainsi que la présence d'aires de captage d'alimentation pour l'eau potable et d'un monument historique classé (la Croix de Saint-Antoine) que le projet impliquerait de déplacer. Ceci conduit à la nécessité de reprendre en profondeur l'étude d'incidences Natura 2000, ce qui impose, compte tenu de la difficulté à justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur et de l'absence de rentabilité socio-économique du projet présenté, d'analyser les contraintes et atouts d'un contournement de Vesoul empruntant des voiries existantes, le cas échéant requalifiées.

Concernant les impacts du projet tel qu'il est actuellement envisagé, l'Ae émet un certain nombre de recommandations, et notamment celle d'augmenter très substantiellement les mesures de compensation, celles actuellement prévues étant insuffisantes pour remédier aux dommages créés par le projet.

Vu l'ampleur des compléments nécessaires pour reprendre le projet et justifier la variante finalement retenue, l'Ae devrait être à nouveau saisie sur l'étude d'impact mise à jour pour rendre un nouvel avis avant mise à l'enquête publique.

Complément du demi-échangeur d'Heudebouville de l'autoroute A13 (27)

L'opération, portée par la Société des autoroutes Paris Normandie, consiste à compléter l'échangeur n° 18 de l'autoroute de Normandie A13 par la création de deux bretelles tournées vers Rouen et Caen pour desservir les zones commerciales attenantes (Écoparcs 1, 2, 3 et 4).

La bonne prise en compte de l'environnement par un projet repose sur une définition appropriée de son périmètre, ce qui n'est pas le cas dans le projet présenté. L'avis d'autorité environnementale sur la ZAC Écoparc 4 avait déjà mentionné qu'elle constituait un même projet avec les autres Écoparcs et les nécessaires adaptations des infrastructures permettant d'y accéder. L'étude d'impact doit donc être revue en conséquence pour porter sur l'ensemble des Écoparcs et y intégrer l'opération routière. La plupart des recommandations a vocation à porter sur l'ensemble du projet.

L'Ae recommande ainsi de démontrer que les réseaux d'assainissement à l'aval servant d'exutoire aux eaux du projet seront en capacité d'accepter et de traiter celles-ci, de s'assurer à une échelle adaptée que la transparence de l'infrastructure est suffisante pour permettre les déplacements des animaux au regard de la présence des réservoirs de biodiversité recensés dans le schéma régional de cohérence écologique et de présenter un programme cohérent et fonctionnel de mesures pérennes de compensation pour les zones humides, conforme au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie.

L'Ae recommande également, à l'échelle du projet, de revoir l'étude acoustique et de conduire une analyse approfondie des émissions de polluants atmosphériques, des gaz à effet de serre et des consommations d'énergie, assortie de mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Restructuration des systèmes d'assainissement de la voie rapide urbaine de Chambéry (73)

Faute de dispositif d'interception, le transfert d'une pollution accidentelle sur la RN201, dite voie rapide urbaine (VRU) de Chambéry, par les affluents de la Leysse jusqu'au lac du Bourget, dont la rive la plus proche est à environ 5 km de l'extrémité nord de la voie, est très probable. Par ailleurs, une pollution chronique élevée, notamment aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), principal marqueur de la pollution routière dans les eaux, est retrouvée dans les sédiments au sud du lac.

Le projet de restructuration du système d'assainissement de cette voie rapide, mise en service en 1983, qui relie les autoroutes A43 (Lyon-Turin via le tunnel du Fréjus) et A41 (Grenoble-Annecy/Genève), est sous maîtrise d'ouvrage de la direction interdépartementale des routes Centre-Est.

Les effets des travaux prévus ne sont pas quantifiés et l'atteinte des objectifs du projet n'est pas démontrée. Les principales recommandations de l'Ae visent à revoir le périmètre du projet, intégrant notamment les autres travaux en cours sur le réseau autoroutier, et à préciser ses effets sur la qualité des eaux de rejets de la VRU et leur incidence sur les milieux récepteurs, le lac du Bourget et de ses affluents, en cohérence avec l'objectif affiché du projet : en effet, aucune donnée sur la qualité des eaux du lac ne figure au dossier, bien que l'objectif du projet soit de l'améliorer.

Le projet lui-même a évolué dans ses modalités de mise en œuvre au fur et à mesure que disparaissaient les opportunités foncières d'implantation de bassins de rétention ou de décantation le long de la voie urbaine du fait d'opérations intervenues entre les premières esquisses de 2010 et la réalisation du dossier. L'étude d'impact, comportant de ce fait des lacunes nombreuses, devra être complétée et actualisée sur plusieurs aspects. Ainsi, si les secteurs traversés par la VRU sont fortement anthropisés, des zones humides relictuelles, telles celle des Épinettes, initialement en lien fonctionnel avec le lac, présentent encore des enjeux de biodiversité notables dont le dossier ne rend compte que partiellement.