

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 22/11/2021

### **AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants. Elle a rendu 8 avis lors de la session du mercredi 18 novembre 2021.

1. [Projet de démantèlement de la base chaude opérationnelle du Tricastin \(INB n°157\) sur la commune de Bollène \(84\)](#)
2. [Aménagement de la RN2 – Contournement d'Avesnes-sur-Helpe entre l'échangeur d'Avesnes-nord et le giratoire d'Étrœungt \(59\)](#)
3. [Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur - « Le projet des phases 1 & 2 » \(06-13-83\) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet](#)
4. [Programme d'actions national sur les nitrates d'origine agricole](#)
5. [Cadrage préalable d'un atelier de maintenance des trains de la ligne 7 de la RATP à La Courneuve \(93\)](#)
6. [Cadrage préalable de la mise en concession autoroutière de l'itinéraire Poitiers – Limoges \(86-87\)](#)
7. [Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs 2021-2025](#)
8. [Nouveau programme national de renouvellement urbain \(NPNRU\) du quartier prioritaire \(QVP\) du Val-Fourré sur la commune de Mantes-la-Jolie \(78\) - Constat de retrait](#)

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](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.

### **Projet de démantèlement de la base chaude opérationnelle du Tricastin (INB n°157) sur la commune de Bollène (84)**

La base chaude opérationnelle du Tricastin (BCOT), installation nucléaire de base (INB) n°157 exploitée par EDF, est implantée sur le complexe du Tricastin, situé dans la Vallée du Rhône, entre les villes de Montélimar à 23 km au nord et Orange à 23 km au sud, dans la plaine de Pierrelatte. La BCOT s'étend sur 1,94 ha. Elle est localisée au sein du site de l'entreprise Orano. Les activités réalisées à la BCOT lors de son exploitation étaient de deux types : le traitement des outillages utilisés lors des opérations de maintenance du parc nucléaire et le découpage des tubes guides de grappe<sup>1</sup> pour envoi en site de stockage.

L'objectif du démantèlement est la restitution à Orano, le plus rapidement possible à l'horizon 2025, du site de l'INB une fois déclassée. Pour cela, une série d'opérations doit être réalisée : le démantèlement et l'évacuation des outillages obsolètes, le décapage suivi, le cas échéant, de la démolition des structures internes et le décapage de la structure externe afin d'éliminer la pollution surfacique, notamment radiologique.

Les principales remarques de l'Ae concernent des besoins de précisions pour la bonne compréhension du dossier par le public, en illustrant par exemple les outillages traités et les opérations effectuées en phase d'exploitation de la BCOT. Par ailleurs, l'Ae recommande de préciser, dans la mesure du possible, pour les déchets sans filière, les différents traitements qui pourraient leur être apportés, la durée de leur stockage sur le site et les filières de sortie attendues qu'elles devraient rejoindre avant le déclassement de l'INB.

### **Aménagement de la RN2 – Contournement d'Avesnes-sur-Helpe entre l'échangeur d'Avesnes-nord et le giratoire d'Étrœungt (59)**

Le projet d'ensemble, déclaré d'utilité publique en mars 2003, consiste à aménager trois tronçons (nord, central et sud) d'une vingtaine de kilomètres en site propre de la route nationale n°2 entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe dans le département du Nord, sous maîtrise d'ouvrage de l'État. L'opération nord a été mise en service en 2011. Le dossier est présenté en vue de l'obtention de l'autorisation environnementale de l'opération « sud » (contournement d'Avesnes-sur-Helpe) d'environ 8 km de long et 180 ha d'emprise.

La variante retenue en 2003 évite les zones urbanisées et traverse une zone moins sensible aux pollutions des eaux du point de vue hydrogéologique. Elle nécessite la plantation de 21 km de haies et des mesures de compensation à la destruction de zones humides et d'espèces protégées sur plus d'une centaine d'hectares. Dès lors qu'une dérogation relative aux espèces protégées sera nécessaire pour l'autorisation de l'opération « sud », l'Ae rappelle que la justification de raisons impératives d'intérêt public majeur est aujourd'hui une condition nécessaire à l'octroi d'une telle dérogation.

La question du devenir des matériaux de déblais excédentaires (452 000 m<sup>3</sup> de déblais non réutilisés en remblai) n'a pas été complètement étudiée. Le maître d'ouvrage ne dispose, pour leur réutilisation, que des délaissés routiers pour y proposer un modelage.

Sur l'opération sud, l'étude d'impact pâtit d'une évaluation trop faible des surfaces de zones humides affectées. Alors que l'enquête publique et le démarrage des travaux sont déjà programmés, le dossier présente en effet à ce stade moins de la moitié des mesures compensatoires nécessaires à la délivrance de l'autorisation. L'Ae rappelle que les mesures compensatoires doivent être réalisées avant le démarrage des travaux. L'Ae recommande de préciser comment le projet prend en compte l'objectif d'absence d'artificialisation nette fixé par la loi climat et résilience.

---

<sup>1</sup> Éléments des centrales nucléaires qui guident les « grappes de contrôle » dans les réacteurs, les grappes de contrôle étant des ensembles de tiges qui absorbent une part des émissions radioactives, réduisant ainsi l'effet de chaîne dans le processus de fission et permettant ainsi de piloter le processus de manière rapide.

La mise en place des mesures contre les points noirs du bruit doit également être réalisée sans attendre la réalisation du projet.

### **Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur - « Le projet des phases 1 & 2 » (06-13-83) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet**

SNCF est maître d'ouvrage d'un ensemble d'opérations principalement ferroviaires regroupées sous l'appellation « Projet des phases 1&2 de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) ». En réponse à une attente forte de développer des transports à usage quotidien en même temps que la desserte rapide des grandes métropoles de la région (Marseille, Toulon, Nice), l'infrastructure se compose de sections de lignes conçues pour des vitesses inférieures à 200 km/h, de voyageurs comme de fret, et de sections de lignes à grande vitesse. Les tronçons de lignes nouvelles initialement envisagés ne sont pas retenus par le projet.

Le projet prévoit de créer de nouvelles gares ou haltes et de transformer des gares existantes pour renforcer leur intermodalité, en lien avec des projets urbains structurants, en s'appuyant sur la régénération en cours des installations de signalisation. Il comprend de nombreux ouvrages d'art dont une traversée souterraine de Marseille de plus de 8 kilomètres.

L'étude d'impact, constituée d'une étude générale et de treize cahiers territoriaux, est très lisible, et parfois novatrice comme sur l'évaluation des gaz à effet de serre, la vulnérabilité au changement climatique, ainsi que l'utilisation de l'analyse socio-économique dans l'appréciation des variantes, même si les analyses présentées ne sont pas toujours convaincantes. Au stade d'une déclaration d'utilité publique, elle reste cependant assez incomplète sur d'autres aspects importants, notamment la prise en compte des risques géologiques, la gestion des déblais et l'appréciation correcte des nuisances sonores à terme. Les cahiers territoriaux sont de qualité inégale; celui de la gare Nice aéroport TGV devrait être intégralement repris.

L'Ae recommande principalement de compléter l'étude d'impact en y incluant toutes les opérations pouvant être considérées comme des « travaux associés » à la LNPCA ou préalables à sa réalisation, notamment certains projets urbains, et en réévaluant le cumul des incidences (inondations, bruit, paysage) du projet dans son ensemble avec celles des projets voisins importants. Elle recommande en particulier de renforcer la cohérence du projet avec les programmes de travaux routiers, à l'échelle régionale et au voisinage de chaque gare, en particulier pour renforcer leur accessibilité en transports en commun et modes actifs, et ainsi les incidences positives du projet sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Elle recommande également de prendre en compte l'ensemble des services (voyageurs et fret) rendus possibles par le projet pour en apprécier les incidences à court, moyen et long terme (2050), notamment en termes de nuisances sonores. Elle recommande enfin d'intégrer dans l'analyse des variantes, puis celle des incidences, les effets sur l'urbanisation et l'artificialisation des sols.

### **Programme d'actions national sur les nitrates d'origine agricole**

La directive n°91/676/CEE du 12 décembre 1991 vise la réduction et la prévention de la pollution des eaux par les nitrates d'origine agricole. Elle a notamment instauré des « zones vulnérables », dans lesquelles doivent être mis en œuvre des « programmes d'actions » visant à restaurer la qualité des eaux et des milieux aquatiques.

L'évaluation environnementale est accessible et bien construite. Mais, comme déjà observé par l'Ae dans ses avis précédents de 2011 et 2016, elle se cantonne aux seules modifications apportées au PAN précédent, sans couvrir l'ensemble des programmes d'actions (PAN et PAR), ni la délimitation des zones vulnérables. L'Ae recommande ainsi d'apprécier l'ensemble des éléments du programme d'actions nitrates dans la durée et d'en déduire les voies de progrès. L'utilisation de modèles quantitatifs de transferts d'azote en fonction du contexte pédoclimatique, des pratiques et des systèmes culturels faciliterait cette analyse.

Le PAN devrait être un levier de mise en œuvre de la directive cadre sur l'eau visant à restaurer la qualité des écosystèmes. L'efficacité des précédents programmes d'action n'est ni évaluée ni démontrée. Les progrès sont limités, sans pouvoir les attribuer à ces programmes. Le projet de plan en reste à des évolutions mineures, peu susceptibles de permettre l'atteinte du bon état des eaux,

sans reprendre certaines propositions intéressantes de l'évaluation environnementale. Celle-ci souligne d'ailleurs que certaines mesures sont constitutives d'un risque de « recul environnemental ». L'Ae considère qu'il est impératif de relever significativement les ambitions du PAN.

Ces programmes d'actions ne pourront apporter des avancées plus conséquentes que s'ils s'inscrivent dans une véritable stratégie d'ensemble d'amélioration des performances environnementales de l'agriculture, qui s'appuie sur une approche intégrée prenant en compte le paramètre « nitrates ». Cette stratégie pourrait être portée par le programme stratégique national de la politique agricole commune.

Le suivi des teneurs en nitrates et plus globalement de l'état des masses d'eau, pour lesquelles la directive cadre sur l'eau (DCE) fixe des obligations de résultat, devrait alors jouer un rôle central dans la définition des actions de tous les plans et programmes concernés.

### **Cadrage préalable d'un atelier de maintenance des trains de la ligne 7 de la RATP à La Courneuve (93)**

Un maître d'ouvrage peut demander à l'autorité compétente pour prendre une décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution de son projet de rendre un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact. La RATP a saisi le préfet de Seine-Saint-Denis d'une demande de cadrage préalable pour l'évaluation environnementale de l'atelier de maintenance des trains de la ligne 7 de la RATP à La Courneuve (93).

Cette demande comporte cinq questions techniques relatives à la gestion des eaux souterraines, de l'assainissement, des incidences en phase travaux, du bruit et au projet d'hôtel d'entreprises envisagé sur les mêmes emprises au voisinage de l'atelier. Les réponses apportées s'inspirent largement des études d'impact et des travaux d'autres projets portés par la RATP (prolongement de la ligne 12 à la mairie d'Aubervilliers, atelier Vaugirard), ainsi que des projets portés par la Société du Grand Paris.

### **Cadrage préalable de la mise en concession autoroutière de l'itinéraire Poitiers – Limoges (86-87)**

Un maître d'ouvrage peut demander à l'autorité compétente pour prendre une décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution de son projet de rendre un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact. L'Ae a été saisie par la directrice des infrastructures de transports d'une demande de cadrage préalable en amont du débat public relatif à la mise en concession de la mise à 2x2 voies de la RN147 entre Poitiers et Limoges. La demande comporte une seule question concernant l'état initial et le scénario de référence, plusieurs travaux ayant été déjà réalisés et certains ayant été autorisés.

De façon préalable, constatant que ni le conseil d'orientation des infrastructures ni la loi d'orientation des mobilités, loi de programmation des infrastructures de transports, n'évoquent ce projet, l'Ae rappelle que le préalable à la définition du scénario de référence est d'explicitier clairement comment le projet a vocation à s'inscrire dans le cadre de cette loi.

L'Ae précise ensuite des compléments à prévoir dans la description de l'état initial et de l'évolution tendancielle de l'environnement, et la façon de prendre en compte les opérations déjà autorisées. L'Ae considère également que le scénario de référence doit prendre en compte les réglementations en vigueur, ce qui concerne tout particulièrement l'absence d'artificialisation nette, la neutralité carbone et les incidences du projet sur l'agriculture et le bocage.

En prévision de la réalisation d'une évaluation socioéconomique, l'Ae précise également les informations qui seront nécessaires pour son scénario de référence (trafics routiers, alternatives ferroviaires).

### **Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs 2021-2025**

Le projet de cinquième plan national de gestion des matières et déchets radioactifs (PNGMDR) 2021-2025 est prévu par le code de l'environnement.

Le PNGMDR « dresse le bilan des modes de gestion des matières et des déchets radioactifs, recense les besoins prévisibles d'installations d'entreposage ou de stockage, précise les capacités nécessaires pour ces installations et les durées d'entreposage et, pour les déchets radioactifs qui ne font pas encore l'objet d'un mode de gestion définitif, détermine les objectifs à atteindre ».

Ce cinquième PNGMDR a été élaboré après un débat mené sous l'égide de la Commission nationale du débat public et a bénéficié des apports d'une commission « orientations » rassemblant les parties prenantes. Il est ainsi plus explicitement lié à la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et a la même durée de 5 ans. Il se concentre sur les actions stratégiques, et renvoie à un site internet dédié présentant des informations qui permettent de bien appréhender le plan.

L'Ae réitère plusieurs recommandations qu'elle avait formulées lors du précédent plan, dont elle n'a pas trouvé la prise en compte dans ce projet de plan. Elle recommande en particulier de compléter l'évaluation environnementale par une étude des incidences sur l'environnement des choix du PNGMDR qui conduisent, ou pourraient, conduire à augmenter les rejets dans l'environnement.

Elle recommande de préciser, pour chaque matière et déchet, son activité, sa nocivité et leur évolution dans le temps mais aussi de préciser les volumes de déchets, en particulier ceux liés au démantèlement des centrales.

Elle recommande également de mieux expliciter les principaux choix du plan en comparant les incidences sur l'environnement des différentes options envisagées au cours de son élaboration.

Elle recommande d'expliquer comment les provisions financières seront garanties en cas de défaillance majeure d'un ou des exploitants, s'agissant notamment du projet Cigéo.

Elle recommande aussi de compléter le plan par des informations relatives aux coûts et aux financements de la gestion des matières et des déchets radioactifs et de mettre en place sans délai le site internet d'information associé au PNGMDR.

#### **Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) du quartier prioritaire (QVP) du Val-Fourré sur la commune de Mantes-la-Jolie (78) - Constat de retrait**

Par courrier en date du 18 novembre 2021, le Président de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise a informé le président de l'Ae de sa décision de retirer le dossier relatif au projet du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) du quartier prioritaire (QVP) du Val-Fourré sur la commune de Mantes-la-Jolie (78).

Réunie en séance le 18 novembre 2021, l'Ae a été informée par son président qu'il convenait de prendre acte de ce retrait.

Désinscription ici