



AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Communiqué de presse

Lundi 24 février 2020,

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :

(lors de la séance du mercredi 19 février 2020)

6 avis

- 1 [Modification de la déclaration d'utilité publique \(DUP\) de la ligne 18 Est du réseau de transport public du Grand Paris Express \(78-91-92 et 94\)](#)
- 2 [Révision de la charte du parc naturel régional \(PNR\) de Chartreuse \(38-73\)](#)
- 3 [Rénovation du système d'assainissement d'Yport \(76\)](#)
- 4 [Reconstruction du pont de Fleurville sur la Saône – RD 933a \(01 – 71\)](#)
- 5 [Opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade \(33\)](#)
- 6 [Cadrage préalable du projet de révision de la charte du Parc naturel régional \(PNR\) Loire-Anjou-Touraine \(2023-2038\)](#)

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.

Modification de la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne 18 Est du réseau de transport public du Grand Paris Express (78-91-92 et 94)

Le dossier soumis par la société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage, porte sur des modifications limitées du projet de la ligne 18 du Grand Paris Express (GPE), tel que la déclaration d'utilité publique (DUP) l'a entériné par décret n° 2017-425 du 28 mars 2017. Ce nouvel avis constitue le troisième de l'Ae sur le dossier de la ligne 18. Il ne reprend donc pas le contenu des [avis n°2015—63 du 21 octobre 2015](#) et [avis n°2017-73 du 21 février 2018](#).

Les deux modifications apportées portent sur l'inclusion de la gare CEA-Saint-Aubin dans le projet et sur l'évolution du tracé et de son profil en long entre les gares d'Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, comprenant notamment le déplacement des ouvrages annexes OA4 et OA5 sur la commune de Wissous et l'ajustement du tracé dans le quartier Camille Claudel à Palaiseau.

L'Ae note l'amélioration, par rapport à des dossiers antérieurs, de l'identification des modifications apportées depuis la DUP initiale. Il reste toutefois à mieux mettre en évidence certains éléments précisés dans l'avis détaillé (notamment les passages supprimés par rapport à l'étude d'impact initiale et les modifications relevant de son actualisation).

L'Ae recommande d'insérer dans le dossier le courrier de l'autorité compétente indiquant que l'emplacement de la gare CEA Saint-Aubin ne se trouve plus dans la zone de danger liée au CEA.

L'Ae recommande par ailleurs de prendre en compte, dans l'évaluation socio-économique, la valeur tutélaire du carbone en vigueur et, pour l'estimation des émissions de gaz à effet de serre évitées, l'objectif de neutralité carbone défini dans la loi énergie-climat du 8 novembre 2019 confirmant le plan climat de juillet 2017.

Révision de la charte du parc naturel régional (PNR) de Chartreuse (38-73)

La révision de la charte du parc naturel régional (PNR) de Chartreuse est portée par le syndicat mixte du parc naturel régional de Chartreuse, dans les départements de l'Isère et de la Savoie, en vue du renouvellement de son label pour la période 2020-2035.

Le périmètre qui concernait 60 communes en 2008 est élargi à 74 communes. Dans ce contexte, l'intégration du lac d'Aiguebelette constitue un nouvel enjeu en termes de biodiversité et de conciliation des usages, qui justifierait des actions spécifiques, au-delà de ce qu'évoque le dossier.

L'Ae recommande de fournir le plan prévisionnel de financement, établi à partir d'une analyse des moyens nécessaires à la réalisation des objectifs.

Le dossier fait ressortir la richesse des partenariats entre le syndicat mixte et les acteurs du territoire. La montée en compétence des intercommunalités nécessite toutefois la mise en place de nouveaux modes de gouvernance, permettant au Parc d'affirmer son rôle d'« *assembler* » des politiques locales. L'ambition de développer des visions transversales, s'appuyant sur des approches intégratrices comme le paysage et élargissant le champ des interventions aux enjeux climatiques, est à souligner. Ce souci de transversalité peut cependant affecter la lisibilité et la dimension opérationnelle de la charte, ce qui va à l'encontre du besoin de mobiliser le public sur la base d'une meilleure appropriation de celle-ci, souligné par l'évaluation *ex post* de la charte 2008-2019.

La charte identifie l'enjeu de la pression foncière et de l'artificialisation des sols. Elle a toutefois sur ces sujets des ambitions limitées. L'évaluation environnementale s'intéresse d'ailleurs peu à la cohérence entre la charte et les documents d'urbanisme, bien que ceux-ci soient des leviers essentiels de sa mise en œuvre. Il présente d'autres insuffisances sur des sujets comme le scénario de référence ou la séquence « éviter réduire compenser ». L'évaluation ne semble pas être considérée comme un outil utile pour l'élaboration de la charte et pour la conception du suivi de la prise en compte de l'environnement, valorisant le système d'information performant du Parc. Les indicateurs retenus manquent dans de nombreux cas de pertinence et révèlent parfois un manque d'ambition.

Rénovation du système d'assainissement d'Yport (76)

Le syndicat intercommunal d'adduction en eau potable et d'assainissement (SIAEPA) de Fécamp sud-ouest est maître d'ouvrage de la restructuration du système d'assainissement collectif de onze communes. Ce projet a pour objectif d'améliorer la qualité des eaux de baignade de la plage d'Yport et de diminuer la pollution bactérienne affectant les moulières avoisinantes. Les travaux consistent notamment en la création d'une nouvelle station d'épuration à Yport, en remplacement des stations actuelles d'Yport et des Loges, et d'une canalisation de transfert des effluents de la station des Loges vers cette nouvelle station, en la mise en séparatif d'une partie du réseau d'assainissement d'Yport et en la réalisation d'un nouvel émissaire de rejet en mer.

Le projet et les choix opérés lors de son évaluation environnementale devraient améliorer significativement la qualité des milieux aquatiques tout en présentant peu d'impact sur la plupart des autres composantes de l'environnement. L'étude d'impact est didactique mais parfois répétitive et devrait être actualisée pour prendre en compte les dernières données connues et les choix les plus récents du maître d'ouvrage. Le dossier a également vocation à être complété sur plusieurs volets requis par la réglementation, en particulier, les demandes de dérogation pour la réalisation de travaux au titre de la loi Littoral et en site classé.

Le volet « milieux naturels » est incomplet et ne permet pas d'appréhender l'ensemble des impacts du projet en phase travaux, alors que c'était l'une des motivations de la soumission du projet à

évaluation environnementale. Des mesures de réduction, voire d'évitement restent à définir pour cet enjeu.

Les autres recommandations de l'Ae portent sur la réévaluation et une meilleure justification du dimensionnement de la nouvelle station d'épuration au regard de différents critères (communes prises en charge, évolution démographique, périodes de pointe) et sur l'actualisation de la description du point de rejet et des études afférentes. L'Ae recommande également d'apporter des compléments sur les enjeux et impacts paysagers du projet et les modalités de gestion des déchets de déconstruction des deux stations d'épuration existantes et des boues d'épuration de la nouvelle station ainsi que sur les modalités de suivi de la moulière référencée 470.

Reconstruction du pont de Fleurville sur la Saône – RD 933a (01 – 71)

Le pont de Fleurville est un pont sur la Saône à ossature métallique et poutres latérales qui relie les communes de Pont-de-Vaux (Ain) et Fleurville (Saône-et-Loire) par la route départementale 933a. Présentant des fragilités, il a fait l'objet de restrictions d'usage depuis 2013 : circulation en alternance, limitation de vitesse à 50 km/h, limitation du tonnage à 26 tonnes. Le dossier de reconstruction est présenté par le seul Département de l'Ain mais le projet relève des deux Départements. Les objectifs sont de rétablir une circulation à double sens à une vitesse accrue (70 km/h) et d'y autoriser le transit de poids lourds jusqu'à 44 tonnes.

Différentes alternatives étaient ouvertes. L'analyse des variantes présente des incohérences et des *a priori* qui ne permettent pas de convaincre des raisons des choix du projet. Par ailleurs, fondée sur le postulat que le remplacement d'une infrastructure existante n'emporte aucune conséquence ni qualitative ni quantitative sur les flux de circulation, elle fait l'économie d'une évaluation des nuisances sonores et des émissions de polluants ou de gaz à effet de serre induits, se concentrant sur les seuls aspects relatifs à l'eau et aux milieux naturels. Elle est dès lors incomplète. L'option retenue, qui consiste à réaliser un nouvel ouvrage en amont immédiat de l'actuel, minimise la coupure de circulation pour les véhicules motorisés et correspond à un gain hydrologique, mais présente l'impact sur le milieu naturel le plus important et le coût le plus élevé. L'Ae recommande de reprendre l'ensemble de l'analyse des variantes sur des bases actualisées et cohérentes, et motiver le choix du projet eu égard à ses incidences sur l'environnement.

Bien que de lecture assez facile et comportant l'ensemble des chapitres requis, l'étude d'impact présente de nombreuses faiblesses, auxquelles remédie en partie une note complémentaire à joindre au dossier. L'Ae recommande de la compléter d'un état des lieux des flux de navigation et de circulation motorisée et non motorisée et d'une analyse des répercussions du nouvel ouvrage en termes de circulations motorisées induites et de nuisances associées.

Enfin, l'Ae recommande de mieux caractériser les zones de chantier, préciser certains impacts associés à la phase de réalisation de l'ouvrage (habitats naturels, perturbations, itinéraires alternatifs, etc.) et reconsidérer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence, les premières devant être privilégiées pour une meilleure prise en compte de l'environnement.

Opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade (33)

L'opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Inno Campus (BIC) est l'une des trois opérations prioritaires de développement de Bordeaux Métropole. En son sein, le territoire du projet Bordeaux Inno Campus extra-rocade couvre 553 hectares et apparaît comme la porte de la métropole vers le bassin d'Arcachon. Il est situé principalement sur la commune de Pessac, mais aussi sur les communes de Gradignan et Mérignac. Pour l'essentiel, il est constitué de zones d'activités (secondaires et tertiaires) construites au fil de l'eau depuis plusieurs décennies. Seuls quelques secteurs accueillent des logements, majoritairement pavillonnaires. Un périmètre d'action foncière de 153 ha a été défini pour permettre la réalisation, en deux phases, d'équipements publics primaires (routes et pistes cyclables), ainsi qu'une programmation de logements et d'activités sur 12 sites. En plus de ces aménagements, le projet comporte une programmation complémentaire en dehors de ce périmètre d'action foncière.

Le choix de présenter un dossier unique permettant de conduire une démarche à l'échelle cohérente du sud-ouest de l'agglomération de Bordeaux à l'extérieur de la rocade est pertinent. Cette démarche a pris en compte les enjeux liés aux milieux naturels de façon soignée, même si la justification des choix réalisés pour certains sites reste à compléter et si les mesures de compensation sont encore insuffisantes. Par ailleurs, la démonstration que le choix des sites de projet susceptibles de détruire des habitats d'espèces protégées répond à des raisons impératives d'intérêt public majeur et qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante sur l'agglomération bordelaise mérite d'être étayée. L'Ae recommande de compléter les mesures de compensation afin de garantir l'absence de perte nette de biodiversité du projet.

Les informations relatives à l'eau sont peu précises, ce qui soulève la question de la maturité du dossier pour se voir accorder l'autorisation environnementale sur l'ensemble des sites du projet.

En revanche, la démarche n'a pas tiré tout le bénéfice de l'approche d'ensemble, en particulier pour ce qui concerne la gestion des déplacements, des consommations énergétiques, le développement des énergies renouvelables et la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre. Le choix de développer massivement les équipements routiers – y compris le stationnement – contrevient aux ambitions affichées dans les planifications métropolitaines et conduira à une croissance significative des déplacements motorisés et de la congestion, malgré les mesures plus ponctuelles concernant les transports en commun et les modes actifs.

L'étude d'impact apparaît ainsi encore incomplète pour plusieurs enjeux et incidences significatifs (notamment « eau », « mobilité - air - bruit », « énergie » et « gaz à effet de serre »). L'Ae recommande de revoir intégralement avant l'enquête publique les choix en matière de déplacements, obsolètes et incohérents, et de reprendre l'étude d'impact en conséquence. Sans remettre en cause l'approche d'ensemble, elle recommande d'adapter le périmètre et le calendrier des demandes d'autorisation en fonction des compléments correspondants.

Les autres recommandations de l'Ae portent sur la présentation et l'intégration dans l'étude d'impact de l'ensemble des projets susceptibles de modifier significativement les déplacements et leur structure à l'horizon du projet (2037), sur la justification du périmètre de la déclaration de projet et des principaux choix retenus (sites de projet, schéma global de déplacements, mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux) et sur l'extension des zones d'étude à l'ensemble des secteurs potentiellement affectés par le trafic généré par le projet.

Cadrement préalable du projet de révision de la charte du Parc naturel régional (PNR) Loire-Anjou-Touraine (2023-2038)

Une personne publique chargée de l'élaboration ou de la modification d'un plan peut consulter l'autorité environnementale sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport environnemental à présenter en vue de son approbation. L'Ae a été saisie en ce sens par le président du Parc naturel régional (PNR) Loire-Anjou-Touraine (LAT) dans le contexte de la révision de la charte du Parc. C'est la première fois que l'Ae est saisie par un PNR d'une demande de cadrement préalable.

Créé le 30 mai 1996, le Parc a été renouvelé par décret du Premier Ministre en date du 22 mai 2008, suite à l'approbation de sa seconde charte pour une durée de 12 ans. Le PNR a demandé une prorogation de 3 ans de la charte actuelle, soit jusqu'en mai 2023, conformément à la possibilité ouverte par la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Le parc est situé sur deux régions, Centre-Val de Loire et Pays de la Loire, et sur les deux départements d'Indre-et-Loire et Maine-et-Loire. Le périmètre du parc a subi des évolutions suite à des modifications institutionnelles. À ce jour, le nombre de communes adhérentes à l'actuelle charte s'élève à 116.

Les questions posées à l'Ae concernent la structure du rapport environnemental, l'articulation de la charte avec les autres plans et programmes, notamment avec les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires des deux Régions concernées et avec les documents d'urbanisme, pour certains récemment approuvés et la sélection des enjeux environnementaux stratégiques. Elles concernent également le contenu de

l'analyse de l'état initial, la justification des choix de la nouvelle charte, l'analyse des incidences ainsi que sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), notamment pour ce qui concerne les sites Natura 2000 ainsi que le dispositif de suivi.

Les réponses apportées au cas d'espèce découlent de l'expérience désormais acquise par l'Ae au cours de l'instruction des avis sur les chartes de parcs naturels régionaux, ce qui conduit l'Ae à décider d'engager l'élaboration d'une note relative aux parcs naturels régionaux et parcs nationaux.

En particulier, sans exclure d'autres possibilités, l'Ae rappelle l'intérêt de respecter la structure prévue par le code de l'environnement et les raisons qui conduisent à cette préférence, explicite les plus-values attendues de l'analyse de l'articulation de la charte avec les autres plans et programmes, et recommande de bien expliciter les raisonnements qui conduisent au choix des enjeux environnementaux prioritaires et aux dispositions de la charte.

Sans définir explicitement de scénario de référence, l'Ae explicite les raisons d'analyser les perspectives d'évolution en l'absence de Parc, mais aussi de présenter l'évolution de l'environnement avec comme hypothèse la poursuite des tendances actuelles pour pouvoir évaluer les effets propres de la révision de la charte. Elle rappelle également les principes de la démarche ERC (identification des incidences environnementales négatives probables et définition de mesures visant à les éviter, les réduire ou, le cas échéant, les compenser).

Retrouvez les avis complets, ainsi que les décisions et les notes de l'Ae sur le site Internet : www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

L'autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable, créée par le décret n° 2009-496 du 30 avril 2009, donne des avis, rendus publics, sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement. La création de l'autorité environnementale répond aux législations européennes et nationales.

Ces dernières prévoient que les évaluations d'impacts environnementaux des grandes opérations sont soumises à l'avis, rendu public, d'une « autorité compétente en matière d'environnement ». Ces prescriptions visent à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent (convention d'Aarhus, charte constitutionnelle), et à améliorer la qualité des projets avant la prise de décision.

Contacts presse CGEDD / Ae :

Maud de CRÉPY : 01 40 81 68 11 maud.de-crepy@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Françoise FACON : 01 40 81 23 03 marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr

Daniel CANARDON : 01 40 81 68 74 daniel.canardon@developpement-durable.gouv.fr