



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 24/06/2022

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants. Elle a rendu 4 avis lors de la session du jeudi 23 juin 2022.

1. [Modernisation de la ligne SNCF Montréjeau-Luchon \(31-65\)](#)
2. [Création de quatre unités de production de modules de batteries électriques sur les communes de Cuincy \(59\), Lambres-lez-Douai \(59\) et Brebières \(62\)](#)
3. [Cadrage préalable des quatre ports intérieurs du canal Seine-Nord Europe \(59-60-62-80\)](#)
4. [Demande de cadrage préalable du plan climat-air-énergie territorial \(PCAET\) de l'intercommunalité Interco Normandie Sud Eure \(27-28\)](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

Contacts presse du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : presse@ecologie.gouv.fr

Service presse du CGEDD/AE

Karine Gal

Tél : 01 40 81 68 11

Mél : karine.gal@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.

Modernisation de la ligne SNCF Montréjeau-Luchon (31-65)

Suspendue en 2014 suite aux dégâts générés par des intempéries, dans un contexte de vieillissement et de défaut d'entretien de l'infrastructure et n'offrant déjà plus qu'un aller-retour par jour, la reprise de l'exploitation de la ligne entre Montréjeau et Luchon (31) est portée par SNCF Réseau ; sa réalisation et sa gestion seront transférées à la Région Occitanie. Le projet vise à redynamiser le territoire et renforcer l'offre de transports en commun, en limitant les émissions de gaz à effet de serre. L'évaluation fournie démontre cependant que ce deuxième objectif n'est pas atteignable avec la motorisation diesel retenue pour les trains. Elle affirme que le recours à l'hydrogène permettrait d'y remédier, sans en apporter la démonstration ni en préciser les conditions et sans qu'aucun engagement ne soit pris en ce sens. Aucune comparaison avec une liaison par cars à motorisation électrique n'est produite.

L'étude d'impact et plus largement le dossier traitent de façon détaillée des travaux nécessaires à une remise en service de la ligne sans décrire ce qui relève de son exploitation et de ses possibles valorisations, sans s'inscrire dans une perspective plus large, ni s'assurer de la durabilité à long terme des aménagements et de l'exploitation dans un contexte de changement climatique.

Le dossier porte sur un projet trop partiel pour répondre aux objectifs exprimés ; l'appréciation des incidences et des coûts présente les mêmes limites. En outre, les incidences des reprises d'ouvrages sur le fonctionnement hydraulique d'ensemble de la Pique et de la Garonne dont la ligne suit les cours, et leurs conséquences sur les autres infrastructures (routières) présentes, ne sont pas évaluées.

Les recommandations de l'Ae, outre celles relatives à la réduction de la vulnérabilité du projet aux risques naturels et plus largement au changement climatique, portent sur la revue des incidences ou le renforcement des mesures d'évitement et de réduction sur les eaux souterraines, les zones humides, les frayères à poissons, le Vautour percnoptère, l'équivalence écologique des mesures compensatoires, ainsi que l'absence d'incidences du projet sur l'ensemble des sites Natura 2000 situés à proximité. Elles concernent aussi les émissions de gaz à effet de serre que le projet génère, l'analyse socioéconomique du scénario d'une électrification de la ligne et de celui d'une motorisation à l'hydrogène des trains, et plus largement le lien entre la ligne et le projet de territoire en cours d'élaboration.

Création de quatre unités de production de modules de batteries électriques sur les communes de Cuincy (59), Lambres-lez-Douai (59) et Brebières (62)

L'entreprise Envision AESC est le maître d'ouvrage principal d'un projet de construction et d'exploitation d'une usine de composants de batteries pour véhicules électriques au sud-ouest de Douai. Divisé en quatre phases, il vise à produire des batteries permettant d'équiper jusqu'à 600 000 véhicules électriques par an. Le total correspond à une production annuelle de batteries d'une capacité de 31,5 GWh ; l'investissement total est d'environ 2 milliards d'euros pour un effectif total de 3 000 emplois.

Le projet associe l'entreprise Envision AESC, le groupe Renault et l'établissement public foncier Hauts-de-France. L'usine sera implantée sur des terrains de l'usine Georges Besse de Renault libérés par une opération de contraction de ses activités sur ce site. Renault y poursuit la fabrication de véhicules, en particulier des véhicules électriques. Réseau de transport d'électricité (RTE) est également associé au projet pour le renforcement du réseau nécessaire pour les trois dernières phases du projet.

L'étude d'impact est assez détaillée pour de nombreux volets, intègre les raccordements électriques nécessaires dès la phase 2 et comprend une étude des risques sanitaires complète et convaincante. Néanmoins, sa lecture, comme celle de l'étude de dangers, est entravée par des renvois nombreux à des informations « sous pli confidentiel ». Pour l'Ae, aucun motif ne justifie la confidentialité de

l'étude d'impact et de ses annexes, d'autant plus que leurs informations sont déjà publiques dans d'autres documents ou facilement accessibles. Elles sont nécessaires à l'appréciation objective et précise des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur l'explicitation du scénario de référence, en particulier l'activité du site Renault, et l'apport d'éléments nécessaires à la complète information du public (nature et provenance des matériaux utilisés, choix des technologies, analyse des émissions de gaz à effet de serre avec des hypothèses correspondant au mix énergétique français). Elle recommande de compléter significativement le volet lié au transport des marchandises et des salariés, notamment en reconsidérant les espaces dédiés au stationnement automobile, et de préciser celui relatif au bruit.

L'Ae recommande surtout de compléter l'analyse de dangers en conformité avec la circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, notamment en ce qui concerne les événements initiateurs externes, les mesures de prévention des incendies à l'échelle de l'ensemble du projet, la matrice de criticité des scénarios et plusieurs autres types de scénarios déjà survenus ailleurs (hydrolyse liée au contact du lithium avec l'eau, intervention en cas de dégagement d'acide fluorhydrique, projection de missiles enflammés).

Pour éviter de fragiliser juridiquement l'enquête publique et pour permettre au public d'y participer pleinement, l'Ae recommande par ailleurs à l'État de retirer la note non publiée du 20 février 2018 du directeur général de la prévention des risques qui interprète de façon excessive le principe de confidentialité en contradiction avec une instruction gouvernementale pourtant préexistante. La confidentialité nécessaire de certaines informations ne doit pas être un obstacle à la transparence de la démonstration de la maîtrise des risques.

Cad战略 préalable des quatre ports intérieurs du canal Seine-Nord Europe (59-60-62-80)

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 préfète de la Somme a adressé à l'Ae cinq questions concernant la prise en compte des ports intérieurs dans l'étude d'impact du canal Seine – Nord-Europe, notamment en ce qui concerne la description de l'état initial, l'actualisation de cette étude d'impact, la justification de l'absence de raccordements ferroviaires pour les ports de Noyon et de Péronne, ainsi que les impacts des trafics routiers et ferroviaires.

Ayant constaté que les principales données de référence pour ces questions ne figuraient que dans le dossier de demande de déclaration d'utilité publique initiale en 2006, l'Ae a souhaité développer trois questions préalables compte tenu des évolutions significatives apportées au projet initial : la maîtrise foncière de l'ensemble du projet, les atteintes aux espèces protégées tenant compte de l'évolution de la jurisprudence et l'évolution des volumes de trafic.

En réponse à plusieurs de ces questions, au regard du caractère substantiel des modifications apportées aux trois ports de Marquion-Cambrai, Noyon et Péronne, de leur localisation hors DUP existante, de la remise en cause partielle du fonctionnement multimodal et de leur lien fonctionnel avec le canal, une révision de la DUP existante semble s'imposer. L'Ae a par ailleurs rappelé le besoin de traiter l'actualisation de l'étude d'impact à l'échelle de l'ensemble du projet.

Demande de cadrage préalable du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de l'intercommunalité Interco Normandie Sud Eure (27-28)

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. Le président de la Communauté de communes Interco Normandie Sud Eure a adressé à l'Ae douze questions sur la méthodologie de l'évaluation environnementale de son plan climat-air-énergie territorial.

Les réponses de l'Ae s'appuient sur son retour d'expérience sur un nombre limité d'avis concernant ce type de plans. Pour certaines questions, elles permettent notamment de souligner des risques d'oubli ou de défaut d'ambition, qui ressortent d'une première analyse de la Communauté de communes.

[Désinscription ici](#)