



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'Autorité environnementale a délibéré sur les dossiers suivants :

(lors de la séance du mercredi 22 juillet 2020)

La Défense,
le vendredi 24 juillet 2020

L Nombre d'avis : 5

1. [La carrière de Bois-Blanc au lieu-dit Ravine du Trou à Saint-Leu \(974\) – Actualisation de l'avis Ae n°2018-13;](#)
2. [La restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard \(75\) - Actualisation des avis n°2015-38 et n°2018-98 ;](#)
3. [La transformation et création de la route forestière du Châtelard - Col de Voza \(74\) ;](#)
4. [L'aménagement de l'écluse de Brégnier-Cordon et le balisage d'un chenal de navigation entre Brégnier-Cordon et Sault-Brénaz \(01,38\) ;](#)
5. [La liaison Est-Ouest \(LEO\) au sud d'Avignon \(84\).](#)

2 réponses à un recours gracieux relative à :

- Construction d'un immeuble de bureaux sur l'îlot 8.6 de la ZAC de Saint-Jean Belcier à Bordeaux (33)
- Projet de création d'une voie de tourne à droite directe entre le périphérique de Nantes (RN 844) et la RN 444 (44).

[Retrouvez le communiqué de presse en ligne](#)



AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
Conseil général de l'Environnement et du
Développement durable

Service presse

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

Avis

Les avis délibérés 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 leur sont ni favorables, ni défavorables et ne portent pas sur l'opportunité du projet, du plan ou du programme.

La carrière de Bois-Blanc au lieu-dit Ravine du Trou à Saint-Leu (974) – Actualisation de l'avis Ae n°2018-13

L'Ae est saisie une seconde fois, sur la base du même dossier, du projet de carrière de roches massives de Bois Blanc au lieu-dit La Ravine du Trou à Saint-Leu (974). Cette carrière est potentiellement la principale source d'approvisionnement en matériaux de la nouvelle route du littoral, dont les travaux sont aujourd'hui quasiment à l'arrêt faute de remblais et d'enrochements. Cette seconde saisine est suscitée par l'évocation, dans l'ordonnance du tribunal administratif de la Réunion suspendant la dérogation à l'interdiction de défricher et l'autorisation d'exploiter, de l'absence, dans le premier avis de l'Ae, de la mention explicite d'une prise en compte de la demande de dérogation à l'interdiction de défrichement.

L'étude d'impact, son addendum et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au premier avis de l'Ae décrivent les incidences de la carrière de manière complète pour la plupart des sujets. Il subsiste toutefois une ambiguïté sur l'origine des matériaux nécessaires à la construction de la nouvelle route du littoral (NRL) à laquelle contribue l'absence d'actualisation de l'étude d'impact de la NRL, pourtant déjà recommandée par l'Ae. L'Ae réitère cette recommandation, qui découle du fait que la carrière est une composante du projet de la NRL au sens de la directive européenne « projets ». L'Ae recommande aussi d'actualiser les besoins en matériaux de la nouvelle route du littoral et le potentiel de production de la carrière de La Ravine du Trou.

L'Ae observe que les impacts potentiels sur les espèces protégées présentes sur le site, du fait notamment de la destruction de leurs habitats liée à la création de la carrière, relèvent d'une demande de dérogation à l'interdiction édictée à l'article L. 411-1 du code de l'environnement. L'Ae indique qu'il conviendra de la saisir à nouveau, puis de consulter le public, sur la base d'un dossier complet comprenant tous les compléments attendus en réponse aux termes de l'ordonnance du tribunal administratif de La Réunion du 29 avril 2019.

La restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard (75) - Actualisation des avis n°2015-38 et n°2018-98

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) a pour projet de restructurer les ateliers ferroviaires de Vaugirard¹ sis au 222-224 rue de la Croix-Nivert dans le 15^{ème} arrondissement de Paris (75). Articulé en deux phases, le projet a fait l'objet de deux premiers avis de l'Ae, qui concernaient la phase 1. Les travaux de la première phase sont en cours. Ce nouvel avis concerne la phase 2, qui prévoit la reconfiguration de l'atelier de maintenance des trains, ainsi que la création d'un quatrième lot de logements en surplomb, un cinquième lot ayant finalement été abandonné au printemps 2020. Pour l'Ae, cet abandon constitue une mesure d'évitement significatif de nombreux impacts (risques, nuisances).

L'actualisation de l'étude d'impact apporte des compléments substantiels. Toutefois, le dossier reste incomplet et imprécis sur la description des installations du projet classées pour la protection de l'environnement au prétexte qu'elles font l'objet de procédures en parallèle. L'Ae rappelle que la nécessité d'engager d'autres procédures n'exonère pas le maître d'ouvrage de présenter l'ensemble des incidences du projet et les mesures qu'il mettra en œuvre afin de les éviter, les réduire et, si nécessaire, de les compenser.

L'Ae recommande en conséquence de présenter la localisation des installations et équipements qui présentent des risques et les raisons de leur choix en cohérence avec la programmation immobilière et de présenter un retour d'expérience des travaux de la phase 1, en particulier pour ce qui concerne les sols pollués et la gestion des déblais.

¹ Le site s'étend sur 2,3 ha entre la rue de la Croix-Nivert, la rue Desnouettes et la rue Lecourbe.

L'Ae recommande aussi de compléter et affiner l'analyse des impacts des travaux de la phase 2 pour les occupants des futurs lots d'habitation et de compléter significativement l'étude d'impact en ce qui concerne les risques liés au projet, en particulier le risque d'incendie (scénarios et mesures).

L'Ae recommande de reprendre la présentation du volet bruit dans l'étude d'impact et de définir explicitement des engagements de résultats pour le bruit et les vibrations lié à l'exploitation des ateliers et de compléter et préciser le dispositif de suivi des principaux impacts.

La transformation et création de la route forestière du Châtelard - Col de Voza (74)

La communauté de communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc (en Haute-Savoie) est le maître d'ouvrage délégué de la transformation et de la création, sur 13,6 km, de la route forestière du Châtelard au col de Voza, dans le massif du Prarion pour partie en site classé. Cette route, inscrite au schéma départemental de desserte forestière, donnera accès par grumier à 560 ha de forêts matures (et à 100 ha d'alpages) qui pourront être exploitées par tracteur et câble. Elle sera interdite à la circulation générale des véhicules motorisés.

L'étude d'impact traite de la construction de la piste et de son usage par les grumiers et engins en phase d'exploitation. Elle retient comme bénéfiques environnementaux et économiques du projet ceux générés par l'exploitation et la gestion forestières rendues possibles par le projet. Cependant, les incidences de ces dernières sur les milieux naturels et les cours d'eau où seront réalisés les coupes et travaux forestiers ne sont pas évaluées. Ce défaut de l'étude d'impact pourrait être comblé en s'appuyant sur les documents d'aménagement forestier et le schéma de desserte territorial en vigueur, ainsi que sur le schéma régional d'aménagement en cours d'approbation.

L'Ae recommande de présenter, en les étayant et les documentant, les effets positifs et négatifs du projet par rapport au scénario de référence (correspondant à l'absence de route d'exploitation et de gestion sylvicole) et d'en évaluer le bilan.

Pour la route elle-même, l'état initial, l'évaluation des incidences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation apparaissent proportionnés aux enjeux, excepté pour la caractérisation des zones humides et des impacts résiduels sur les petites chouettes de montagne et le Tétralyre. Ceux-ci restent à finaliser ; des mesures compensatoires sont potentiellement à envisager et le périmètre de la demande de dérogation relatives aux espèces protégées devra évoluer en conséquence. Enfin, les modalités d'organisation des suivis annoncés ne sont pas présentées.

L'aménagement de l'écluse de Brégnier-Cordon et le balisage d'un chenal de navigation entre Brégnier-Cordon et Sault-Brénaz (01,38)

La compagnie nationale du Rhône (CNR) est maître d'ouvrage de la réalisation, à des fins touristiques, de l'écluse de Brégnier-Cordon et du balisage à son aval du chenal de navigation jusqu'à Sault-Brénaz. L'opération comprend en sus le déplacement de la route départementale RD n°19, la remise en état, au titre de mesure compensatoire, de la parcelle de Saint-Benoît initialement dénaturée par la CNR à l'occasion de la construction de l'usine de Sault-Brénaz dans les années 80. Le balisage du chenal de navigation s'inscrit, ainsi que la parcelle de Saint-Benoît, dans la réserve naturelle nationale (RNN) du Haut-Rhône créée en 2013 et où la navigation à moteur est interdite.

L'opération fait suite à la réalisation en 2010 de deux écluses situées en amont, à Chautagne et Belley ; elle précède la construction prévue d'une quatrième écluse à Sault-Brénaz, elle-même « conditionnée à la continuité avec l'écluse de Cusset » près de Lyon dont la remise en service n'est pas assurée à ce jour. L'ensemble de ces travaux constitue un projet devant permettre la « remise en navigabilité » du Haut-Rhône depuis Lyon. Si la quatrième écluse n'était pas réalisée, l'opération, d'un coût de près de 32 millions d'euros, permettrait l'accès sans transbordement, pour les usagers venant du lac du Bourget par le canal de Savière, à 32 km de fleuve supplémentaires, 38 km étant déjà navigables.

Pour l'Ae, les atteintes résiduelles aux milieux après mise en œuvre des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC), également relevées par les avis du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel et du Conseil national de la protection de la nature, tous deux défavorables à l'opération, sont de nature à remettre en cause le projet. Elle considère qu'il appartient désormais au pétitionnaire et à l'État de prendre en compte ces avis, de ramener ces atteintes à un niveau garantissant l'absence de perte nette de biodiversité et l'intégrité de la réserve.

L'Ae recommande à l'État d'indiquer comment seront conciliés, dans la convention de concession du Rhône, le développement touristique du Haut Rhône et les engagements environnementaux qu'il a pris,

notamment en créant la réserve naturelle nationale. Un réexamen des choix de l'opération apparaît nécessaire au vu des enjeux environnementaux en présence. L'Ae recommande également de démontrer la conformité du projet avec le décret de création de la réserve naturelle nationale qui interdit la navigation à moteur en son sein et de mener une analyse des effets de la navigation, cumulée aux autres usages, sur le dérangement des espèces afin de s'assurer du maintien de l'intégrité de la réserve. L'Ae recommande aussi de revoir la détermination des zones humides et de s'assurer que les mesures compensatoires sont suffisantes pour compenser la totalité des zones humides affectées.

La liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon (84)

Le projet de liaison Est-Ouest consiste en un contournement routier de l'agglomération d'Avignon par le sud, en créant une voie nouvelle de 13 km destinée à fluidifier les trafics au sud de la ville et de l'agglomération, et au nord des Bouches-du-Rhône. Sous maîtrise d'ouvrage de l'État (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes- Côte d'Azur - Dreal), l'infrastructure, constituée de trois tranches dont la première a été mise en service en 2010, devrait comprendre au total deux ouvrages de franchissement de la Durance, en site Natura 2000, un ouvrage sur le Rhône et sept échangeurs. Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en octobre 2003 et d'un arrêté d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en août 2003, modifié en 2018 (sans saisine de l'Ae).

Le dossier présenté à l'Ae est constitué de documents disparates, s'étalant de 2002 à 2020, et notamment d'une étude d'impact obsolète, non conforme aux dispositions de la directive « projet », sans actualisation ni de l'ensemble du projet ni même de la tranche 2, objet de la demande d'autorisation environnementale. Le dossier rappelle les conditions du choix il y a une vingtaine d'années de la variante en cours de mise en œuvre, qui, avec ses deux franchissements de la Durance, apparaît aujourd'hui être celle présentant les incidences les plus importantes sur le milieu naturel. Les dispositions retenues par le maître d'ouvrage pour le viaduc de la tranche 2 en maximisent en outre les incidences : franchissement en biais, présence de six piles dans le lit mineur, construction obstruant les quatre cinquièmes du lit, passage en aval immédiat du seuil 68 qui concentre les zones de frayères, notamment de l'Alose feinte. L'Ae considère nécessaire de rechercher des solutions de substitution permettant de garantir l'absence de perte nette de biodiversité.

L'analyse d'incidences Natura 2000 comporte des lacunes ; elle ignore un certain nombre d'habitats et d'espèces à l'origine de la désignation de la zone spéciale de conservation (ZSC) au titre de la directive « Habitats, faune, flore » et de la zone de protection spéciale (ZPS) au titre de la directive « Oiseaux ». L'Ae rappelle que l'autorité décisionnelle n'est pas en mesure d'octroyer une autorisation environnementale dès lors que les incidences résiduelles sont significatives et qu'il existe un doute sérieux quant à la préservation de l'intégrité du site.

La prise en compte d'un grand nombre de constats, peu usuels à la lumière du retour d'expérience de l'Ae sur les infrastructures routières, apparaît nécessaire pour actualiser l'étude d'impact en conformité avec la réglementation, voire reconsidérer le projet pour tenir compte du contexte actuel et futur.

Le dossier doit par conséquent être intégralement repris, complété et présenté de nouveau à l'Ae avant l'enquête publique.

Décisions au cas par cas

Réponse à un recours gracieux relative à la construction d'un immeuble de bureaux sur l'îlot 8.6 de la ZAC de Saint-Jean Belcier à Bordeaux (33)

Par courrier reçu le 9 juin 2020, GA Promotion a adressé à l'Autorité environnementale (Ae) un recours à l'encontre de la décision n° F-075-19-C-00131 du 15 avril 2020 portant sur la construction d'un immeuble de bureaux sur l'îlot 8.6 de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Saint-Jean Belcier à Bordeaux (33).

L'Ae considère que les éléments nouveaux fournis en appui du recours reçu le 9 juin 2020 représentent bien les éléments requis pour l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Saint-Jean Belcier et qu'ils doivent être joints à cette étude sans nécessité pour le maître d'ouvrage de fournir de nouveaux documents ni d'une nouvelle saisine de l'Ae.

Réponse à un recours gracieux relative au projet de création d'une voie de tourne à droite directe entre le périphérique de Nantes (RN 844) et la RN 444 (44)

Par courrier reçu le 3 juillet 2020, le Préfet de Loire-Atlantique a adressé à l'Ae un recours à l'encontre de la décision n° F-052-20-C-0040 du 5 mai 2020 portant sur la création d'une voie de tourne à droite directe entre le périphérique de Nantes (RN 844) et la RN 444 (44).

Au vu des réponses apportées, en dépit de leur caractère incomplet et de l'absence d'élément démontrant que le projet améliorera la fluidité et qu'il réduira l'accidentalité, l'Ae retire sa décision n° F-052-20-C-0040, considérant la forte probabilité que les incidences négatives pour l'environnement et la santé humaine liées à l'aménagement présenté ne soient pas significatives.