



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**COMMUNIQUÉ DE PRESSE**



La Défense, le 29/09/2021

**AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants et rendus 10 avis et 1 réponse à recours gracieux lors de la séance du mercredi 22 septembre 2021.

1. [Aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental \(Afafe\) sur les communes d'Amblans-et-Velotte, Genevreville, Pomoy Bouhans-lès-Lure et Mollans \(70\)](#)
2. [Création d'un atelier de maintenance de conteneurs \(AMC2\) sur le site Orano du Tricastin \(26\)](#)
3. [Cadrage préalable du schéma d'aménagement régional de Mayotte \(976\)](#)
4. [Cadrage préalable à la création de la Zac Tarcy dans l'OIN Malgaches Paradis à Saint-Laurent-du-Maroni \(973\)](#)
5. [Opération de modernisation de la voie mère SNCF du port de Calais \(62\)](#)
6. [Reconstruction à 225 000 volts du tronçon à 63 000 volts de la ligne électrique Vandières-Void \(54-55\)](#)
7. [Création du poste de transformation 400 000/63 000 volts « Les-îles », ses raccordements au réseau public d'électricité et la suppression de la liaison aérienne à 63 000 volts Froges-Verney \(38\)](#)
8. [Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan - LNMP \(11-34-66\)](#)
9. [Réaménagement du domaine skiable de Saint-Lary Soulan \(65\)](#)
10. [ZAC « Cogneau-Larivot \(OIN n°5\) » à Matoury \(973\) - Constat de retrait](#)

1 réponse à recours gracieux relative à :

- [Construction d'un atelier de maintenance automoteurs à Chalindrey \(52\)](#)

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**

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.

## **Avis**

### **Aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (Afafe) sur les communes d'Amblans-et-Velotte, Genevreville, Pomoy Bouhans-lès-Lure et Mollans (70)**

L'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (Afafe) concerne la section centrale Calmoutier-Amblans de l'itinéraire Langres-Delle (frontière Suisse) de la route nationale 19 entre Vesoul et Lure (23,6 km). Il a été ordonné le 30 juillet 2014 par arrêté du président du Département de la Haute-Saône. L'aménagement routier, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, traverse les cinq communes concernées par l'Afafe (Amblans-et-Velotte, Genevreville, Pomoy, Bouhans-lès-Lure et Mollans) sur 13,6 km avec une emprise de 87 ha. Le périmètre de l'opération est de 1 700 ha.

L'infrastructure et l'Afafe faisant partie du même projet d'ensemble au sens du code de l'environnement, l'Ae recommande de considérer l'Afafe et le contournement routier comme constitutifs d'un même projet et d'en tirer les conséquences pour l'étude d'impact. Elle recommande d'améliorer la forme et la lisibilité de celle-ci et de mieux distinguer dans l'analyse des incidences du projet d'ensemble, les travaux connexes relevant de l'Afafe de ceux de l'opération routière. L'Ae recommande de prévoir l'actualisation de l'étude d'impact dès que la décision de réaliser l'infrastructure sera prise.

Une analyse formelle du respect par l'Afafe des prescriptions de l'arrêté préfectoral du 8 juillet 2014 manque.

L'Ae recommande de corriger systématiquement l'étude d'impact pour requalifier les cours d'eau, improprement appelés fossés, de préciser en quoi consiste le nettoyage des fossés et d'en tirer les conséquences pour ce qui concerne les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation. L'Ae recommande également de reprendre l'identification des zones humides en se fondant sur la législation en vigueur et de revoir l'évaluation d'incidences Natura 2000 pour mieux apprécier les éventuelles incidences directes ou indirectes du projet sur les objectifs de conservation des oiseaux.

L'Ae recommande enfin de reconsidérer la nécessité de couper les arbres et vergers, de prévoir des mesures adaptées pour éviter, réduire et compenser ces incidences, d'engager dès maintenant la rédaction du cahier de bonnes pratiques, et de mettre en place le programme de suivi des mesures compensatoires et celui de l'occupation du sol pendant les 10 années qui suivront l'Afafe.

### **Création d'un atelier de maintenance de conteneurs (AMC2) sur le site Orano du Tricastin (26)**

L'atelier de maintenance des conteneurs (AMC) sur le site Orano du Tricastin (26) a pour rôle principal la recertification quinquennale, après lavage, des cylindres utilisés pour le transport de l'hexafluorure d'uranium (UF6) au sein du site du Tricastin. Suite à la réévaluation de la sûreté de l'installation en 2014, sa mise à l'arrêt mi-2024 a été décidée. Orano prévoit de créer un nouvel atelier (AMC2), au sein du même site, mais sur un autre emplacement, à proximité d'une vaste plateforme d'entreposage de cylindres. Le procédé de lavage sera modifié. Il conduira en particulier à transférer pour recyclage l'intégralité des effluents uranifères, actuellement traités dans un premier temps par l'INB 138 du site du Tricastin, sur le site de Malvés à Narbonne, à l'exception de ceux que ce site ne pourrait pas accepter. L'Ae recommande de préciser l'évolution des capacités de lavage permises par l'atelier AMC2 ainsi que l'origine des cylindres qui y seront traités, et de mieux justifier le dimensionnement de la demande de modification.

L'étude d'impact présente trois problèmes de méthode :

- elle ne compare pas les incidences des ateliers AMC et AMC2. L'Ae recommande de présenter en parallèle les opérations conduites dans l'atelier AMC et celles prévues dans l'atelier AMC2, en faisant ressortir les différences et en précisant où seront mises en œuvre les opérations qui ne se feront plus dans l'atelier AMC2 ainsi que leurs incidences ;

- elle ne tient pas compte des effets positifs de l'arrêt de l'atelier AMC ;
- l'analyse des incidences s'attache à démontrer l'absence d'incidences significatives pour la qualité des milieux ; elle reste toutefois largement théorique puisqu'elle fait l'hypothèse du traitement de tous les effluents dans la station d'épuration des eaux uranifères de l'INB 138 et n'évoque pas les incidences de l'augmentation des volumes traités sur le site de Malvési.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse des incidences environnementales liées à l'augmentation prévue des effluents traités sur le site de Malvési, cette augmentation faisant partie intégrante du projet.

L'Ae recommande de compléter l'estimation des émissions de gaz à effet de serre en prenant en compte l'ensemble des sources d'émission et de prévoir des mesures d'évitement et de réduction complémentaires.

### **Cadrage préalable du schéma d'aménagement régional de Mayotte (976)**

L'autorité chargée d'élaborer un schéma peut consulter l'autorité environnementale sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport environnemental de ce schéma. L'Ae a été saisie par le président du conseil départemental de Mayotte sur le projet de schéma d'aménagement régional (SAR).

Après le rappel de considérations générales sur l'évaluation environnementale d'un tel document, l'avis répond à des questions relatives au degré d'approfondissement du SAR, à la prise en compte des continuités écologiques (préservation, restauration, prise en compte par les projets d'urbanisation), aux enjeux paysagers, à l'identification de sites de compensation, à la qualification de certaines incidences et de certaines mesures d'évitement, de réduction ou de compensation. Plusieurs questions concernent la réhabilitation de secteurs dégradés.

### **Cadrage préalable de la création de la Zac Tarcy dans l'opération d'intérêt national (OIN) Malgaches Paradis à Saint-Laurent-du-Maroni (973)**

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 le directeur général de l'Établissement public foncier et d'aménagement de Guyane d'une demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale de la Zac Tarcy dans l'OIN Malgaches Paradis à Saint-Laurent-du-Maroni.

L'avis répond à des questions concernant les compléments à apporter à l'analyse de l'état initial (aire d'étude, milieux naturels, diagnostic archéologique), la réalisation d'une étude préalable agricole, l'actualisation régulière de l'étude d'impact, à commencer par l'opération Montoute.

Il précise également quelques questions importantes : mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur la biodiversité et sur le paysage, articulation entre le projet et les autres projets voisins et plus généralement le développement de l'urbanisation incluant le report de l'« urbanisation spontanée ».

### **Opération de modernisation de la voie mère SNCF du port de Calais (62)**

SNCF Réseau est maître d'ouvrage d'un projet de modernisation de la voie mère SNCF de Calais (62) destinée au fret. Cette voie mère, qui relie le port de Calais et la gare de Calais Ville, supportait en 2017 un trafic de deux trains de fret quotidiens, soit environ neuf à dix allers-retours hebdomadaires et pourrait accueillir sans modification jusqu'à huit allers-retours par jour. Elle ne pourrait pas faire face aux besoins du port à terme, estimés à une vingtaine de trains quotidiens. Le projet, qui comprend l'électrification de la ligne, permettrait la circulation quotidienne de 30 trains de fret (quinze allers-retours) à échéance 2040. L'exploitation de la voie ferrée modernisée devrait être transférée au port de Calais.

La voie mère est une voie ancienne d'environ 3,6 km de longueur, dans un milieu urbain contraint. Le dossier détaille la première phase du projet. Elle porte sur deux tronçons en amont de la voie ferrée qui nécessitent une mise à niveau pour permettre la mise en œuvre de la rénovation de la voie mère avec un trafic accru. Il s'agit notamment d'y réaliser des protections acoustiques identifiées comme nécessaires après réalisation du projet. Les travaux initialement prévus ont été singulièrement amendés suite à la concertation avec les riverains. La deuxième phase du projet, qui comprendra la réfection de

la voie ferrée, est susceptible d'être sensiblement modifiée suite à la concertation de 2018. Celle-ci a fait émerger des tracés alternatifs à étudier. Le choix du tracé définitif n'est pas indiqué dans le dossier. Faute d'un tel choix, il semble difficile d'apprécier l'ensemble des avantages et inconvénients du projet.

L'étude d'impact est claire et bien illustrée. Elle est précise sur les milieux naturels affectés et la démarche éviter-réduire-compenser conduite par le pétitionnaire mais pas sur sa mise en œuvre. Le dossier n'indique pas formellement que l'étude d'impact sera actualisée une fois le projet finalisé, la deuxième phase étant encore largement à définir. Les principales recommandations de l'Ae portent sur la réduction des nuisances sonores ou vibratoires pour les riverains, notamment par la recherche de tracés alternatifs, le suivi de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation portant tant sur les atteintes aux milieux naturels, s'agissant notamment de la flore que sur la réduction des nuisances.

### **Reconstruction à 225 000 volts du tronçon à 63 000 volts de la ligne électrique Vandières-Void (54-55)**

Le projet, présenté par Réseau de transport d'électricité (RTE), a pour objet le renforcement du réseau de transport d'électricité de la ligne électrique Vandières-Void, située au centre de la région Grand Est, dans les départements de la Meurthe-et-Moselle et de la Meuse. Il vise à accroître la capacité d'évacuation de production au poste de transformation de Void dans une région décrite comme très dynamique en termes d'énergies renouvelables.

La ligne est composée de deux tronçons : un tronçon de Lagny au poste électrique de Void, reconstruit en 2002, et un second tronçon de 26 km, du poste électrique de Vandières à la commune de Lagny, construit en 1940, qu'il s'agit de reconstruire. Sur ce second tronçon, le plus ancien, la ligne présente des signes de vieillissement et sa reconstruction en technique aérienne à 225 000 volts permettra de prévenir des risques de coupure de courant et d'anticiper les futurs besoins en alimentation électrique de la région. Le projet prévoit l'ajout d'un transformateur 225 000/ 63 000 volts et la création de barres 225 000 volts dans l'enceinte du poste électrique de Void existant.

Le parti-pris de conserver comme axe « principal » le tracé de la ligne à reconstruire, d'intégrer certaines opportunités de passages préexistants, de s'appuyer autant que possible sur la topographie et d'éviter les sites naturels et sensibles permet au projet d'éviter ou réduire l'essentiel des impacts.

L'évaluation environnementale est claire, didactique et bien illustrée. Elle présente toutefois des lacunes. Ainsi son aire d'étude est limitée aux zones de travaux sans englober la dépose de la ligne à 63 000 volts ni les zones susceptibles de connaître des effets induits (bassins d'emplois desservis, entreprises, nombre d'habitants) et l'étude ne présente, ni n'évalue les zones de chantier et pistes d'accès. Les principales recommandations de l'Ae visent à améliorer l'étude d'impact notamment sur la description du contexte électrique dans lequel s'inscrit le projet notamment par la présentation de la justification technico-économique du projet, sur les inventaires faune et flore, en particulier les espèces protégées, les habitats naturels, les nappes d'eau souterraines et les zones humides ainsi que sur l'appréciation de leurs enjeux et le suivi des incidences du projet sur ces milieux.

### **Création du poste de transformation 400 000/63 000 volts « Les îles », ses raccordements au réseau public d'électricité et la suppression de la liaison aérienne à 63 000 volts Froges-Verney (38)**

L'objectif du projet est d'acheminer l'ensemble de la production hydroélectrique actuelle des vallées de l'Eau d'Olle et de la Romanche par le réseau à 400 000 volts existant à partir d'un réseau à 63 000 volts restructuré. Présenté par RTE, il consiste à créer un nouveau poste 400 000 volts/63 000 volts « Les îles » et ses raccordements et à déconstruire 18 km de ligne aérienne à deux circuits 63 000 volts traversant le massif de Belledonne, entre Froges et Verney, en Isère. Le choix de déconstruire la ligne aérienne Froges-Verney annule les incidences de la ligne existante sur le paysage et l'avifaune, ce que relève l'étude d'impact ; celui de positionner le nouveau poste en zone inondable de la Romanche relève d'une analyse multicritère détaillée prenant en compte un ensemble de contraintes.

Les caractéristiques du poste sont cependant insuffisamment détaillées à ce stade du projet pour être assuré de la juste prise en compte du risque d'inondation, et de son évolution du fait du changement climatique, ainsi que de l'absence d'incidences sur les eaux souterraines ; l'étude hydrogéologique n'est pas produite. En outre, l'absence de localisation des plateformes de travaux nécessaires à la déconstruction de la ligne empêche d'analyser l'adéquation entre les mesures présentées et les enjeux,

en particulier en matière de biodiversité et d'eau potable (l'ensemble des captages concernés n'étant en outre pas pris en compte).

Une mise à jour des inventaires habitats-faune-flore avant la réalisation des travaux de déconstruction de la ligne à double circuit 63 000 V, prévue en 2028 et 2029, apparaît indispensable ; de même, au regard de la dynamique actuelle de la végétation sur le site du poste, il est nécessaire de vérifier que les mesures de gestion prévues au titre de mesures compensatoires apportent une valeur ajoutée à la hauteur des compensations requises et, à défaut, de renforcer ces mesures.

Pour l'Ae, les mesures « d'intégration environnementale » présentées par le maître d'ouvrage sont d'ailleurs dès à présent à requalifier en mesures compensatoires. Enfin, il convient de reprendre l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Bourg-d'Oisans.

### **Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan - LNMP (11-34-66)**

Initié en 1995, relancé en 2006, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, a été défini au fil des concertations et de décisions ministérielles successives, pour prendre en compte les enjeux portés par les acteurs des territoires, soucieux d'assurer le développement de ceux-ci. Il comporte la réalisation - en deux phases - de 150 kilomètres de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV), en partie accessible au fret, et de deux gares nouvelles en périphérie de Béziers et Narbonne. Selon le dossier, le projet permet un gain de temps de 38 minutes sur le trajet Paris-Barcelone ainsi que des gains en termes de fiabilité et de ponctualité pour les trajets voyageurs et fret. Il ne vise toutefois pas nécessairement l'augmentation du service Grandes lignes (ainsi la desserte projetée de Sète est de deux allers-retours journaliers au lieu de dix aujourd'hui). Il raccorde deux tronçons de lignes à grande vitesse également accessibles au fret.

Le dossier ne caractérise pas les évolutions que nécessite le confortement de la ligne actuelle ni leurs incidences environnementales. Dès lors que la nouvelle ligne est supposée s'inscrire en complémentarité de la ligne classique, ce confortement est pourtant indissociable de l'atteinte des objectifs du projet : la ligne actuelle est destinée à desservir les centres-villes, accueillir les services infrarégionaux et le fret alors qu'elle reste vulnérable aux perturbations météorologiques.

Le contexte dans lequel s'inscrit le projet est compliqué du fait de la topographie et de la nature des sols, de l'existence de captages d'eau potable et d'une communication directe entre eaux superficielles et souterraines. Il l'est également du fait des risques d'inondations qui concernent une part significative du linéaire, de la très grande richesse des milieux naturels et des enjeux paysagers et patrimoniaux, et de la présence d'infrastructures de transport, notamment autoroutières, qui marquent tant l'ambiance sonore que le paysage. L'ensemble de la zone de projet s'inscrit en outre dans un contexte d'activités humaines variées (zones urbaines, zones d'activités, carrières, centres d'enfouissement techniques, parcs éoliens, centrales photovoltaïques, etc.).

L'Ae recommande principalement de : préciser la vulnérabilité de la ligne actuelle et d'inclure le devenir de celle-ci au projet ; de s'appuyer sur un retour d'expérience de la réalisation de lignes et gares nouvelles ; de mettre en place un dispositif de suivi de la qualité des eaux au niveau des ouvrages réalisés et en général, d'améliorer l'adéquation du dispositif de suivi à la sensibilité des enjeux ; d'évaluer la capacité du territoire à accueillir les mesures compensatoires requises et, si elle n'était pas avérée, de reprendre l'analyse des solutions de substitution. L'Ae recommande en outre à l'État de piloter la mise en place de mesures mutualisées ou coordonnées de réduction de la fragmentation générée par l'autoroute A9 et la ligne nouvelle.

### **Réaménagement du domaine skiable de Saint-Lary Soulan (65)**

Par courrier reçu le 2 mars 2021, l'Ae a été saisie, en application de l'article R. 472-3 du code de l'urbanisme et des articles R.122-2 et R.122-6 du code de l'environnement, d'un dossier relatif au réaménagement du domaine skiable de Saint-Lary Soulan (Hautes-Pyrénées), première « destination ski » des Pyrénées françaises, dont Altiservice, gestionnaire du domaine, assure la maîtrise d'ouvrage.

Si deux modifications ne requièrent pas d'actualisation de l'étude d'impact, l'absence d'explication sur une troisième (« *un complément de débit en G1 Espiaube en attente du télésiège débrayable Forêt* ») a conduit l'Ae à requérir une telle actualisation.

Son contenu sera ainsi cohérent avec celui des demandes d'autorisations relatives au projet (notamment les demandes d'autorisation d'exécution de travaux (DAET) des remontées mécaniques); l'Ae a eu connaissance, de la nécessaire mise à jour de ces demandes au vu des évolutions du projet. Il sera aussi cohérent avec les modifications simplifiées des plans locaux d'urbanisme (PLU) de St-Lary Soulan et de Vignec. L'ensemble sera de ce fait plus compréhensible par le public. L'Ae devra être saisie sur la base du dossier de DAET comprenant l'étude d'impact actualisée.

### **ZAC « Cogneau-Larivot (OIN n°5) » à Matoury (973) - Constat de retrait**

Par courrier en date du 21 septembre 2021, le préfet de Guyane a informé le président de l'Ae de sa décision de retirer le dossier de demande d'avis sur le projet de création de la ZAC « Cogneau-Larivot OIN n°5 » à Matoury. Réunie en séance le 22 septembre 2021, l'Ae a pris acte de ce retrait.

## **Décisions au cas par cas**

### **Réponse à un recours gracieux relative à la construction d'un atelier de maintenance automoteurs à Chalindrey (52)**

Par courrier du 28 juillet 2021, SNCF Voyageurs a adressé à l'Autorité environnementale (Ae) un recours à l'encontre de la décision d'examen au cas par cas n° F-044-21-C-059 du 4 juin 2021 soumettant à évaluation environnementale la construction d'un atelier de maintenance d'automoteurs à Chalindrey (52).

L'Ae a décidé, lors de sa séance du 22 septembre 2021, de retirer cette décision et de ne pas soumettre à évaluation environnementale la construction de cet atelier de maintenance automoteurs.

[Désinscription ici](#)