



Conseil général de l'environnement et du développement durable AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Communiqué de presse

Vendredi 16 juin 2017,

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :

(lors de la séance du mercredi 14 juin 2017)

5 avis

1. Le plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage de la Lys à grand gabarit, du canal de la Deûle et de la Marque – UHC 5 (59) - *Constat de retrait*,
2. La réouverture au trafic « voyageurs » de la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire (45),
3. Le confortement des berges de la Bléone pour la protection de la RN85 à Aiglun (04),
4. Le projet d'extension du quai de Flandre du Grand port maritime de Dunkerque (59) - deuxième avis de l'Ae,
5. La charte du Parc naturel régional (PNR) de Millevaches en Limousin (19-23-87).

19 décisions après examen au cas par cas

1. La modification du plan de prévention des risques incendies de forêt (PPRIF) de Peymeinade (06),
2. L'élaboration du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de Mougins (06),
3. L'élaboration du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la commune de Le Cannet (06),
4. L'élaboration du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de Grasse (06),
5. La révision du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) d'Antibes (06),
6. La révision du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de Biot (06),
7. La révision du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la basse vallée de la Siagne (06),
8. La révision du plan de prévention des risques naturels (PPRN) de Samoëns (74),
9. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) d'Aime-La-Plagne (73),
10. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune d'Acoua (976),
11. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune de Bandraboua (976),
12. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune de Chiconi (976),
13. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune de Dembeni (976),
14. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune de Dzaoudzi (976),
15. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune de Koungou (976),
16. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune de Mamoudzou (976),
17. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune de Mtsamboro (976),
18. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune de Pamandzi (976),
19. L'élaboration du plan de prévention des risques naturels (PPRN) multi-aléas de la commune de Sada (976).

Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage de la Lys à grand gabarit, du canal de la Deûle et de la Marque – UHC 5 (59) - Constat de retrait

Par courrier en date du 30 mai 2017, le préfet du Nord a informé le président de l'Ae de sa décision de retirer le dossier de demande d'avis sur le projet de plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage de la Lys à grand gabarit, du canal de la Deûle et de la Marque – UHC 5 (59), initialement déposé. L'Ae a donc constaté qu'il n'y avait pas lieu à délibérer sur le dossier.

Réouverture au trafic « voyageurs » de la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire (45)

La réouverture au trafic « voyageurs » de la ligne ferroviaire Orléans - Châteauneuf-sur-Loire, voie unique de 27 kilomètres, offre un mode de transport alternatif au mode routier pour desservir cinq communes situées à l'Est d'Orléans, le long de la vallée de la Loire, représentant une population de 42 000 habitants. Le temps de parcours des trains entre les deux gares terminales sera de 32 minutes. La ligne comportera deux points d'échange avec le tramway urbain. Avec une fréquence de 40 trains par jour (cadencée à la demi-heure en heure de pointe), la fréquentation attendue sur cette ligne est de 8 300 voyageurs par jour.

D'un coût total de 199 millions d'euros hors taxes en valeur 2015, le projet, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, comporte l'électrification de la ligne, la suppression ou le maintien avec sécurisation des passages à niveau et la création ou l'aménagement de cinq haltes ferroviaires. Sa mise en service est prévue pour 2021. Le dossier se contente de renvoyer à des études à venir, sous pilotage des communes traversées et de leurs EPCI, la définition et la réalisation des espaces de stationnement et l'étude des opportunités d'aménagement autour des haltes, sans que l'analyse des effets induits sur l'urbanisation soit très poussée dans l'étude d'impact. L'interaction de ce nouveau moyen de déplacement avec le développement urbain autour des gares, et les impacts qui en découlent, constitue pourtant un enjeu induit par le projet.

L'Ae recommande l'intégration à l'étude d'impact des aménagements urbains aux abords des gares, et au moins des espaces de stationnement, ainsi que l'évaluation des impacts acoustiques du projet, l'évitement du recours aux produits phytosanitaires pour l'entretien de la ligne, l'évaluation et le suivi des collisions des trains avec la faune et la compensation de l'ensemble des boisements et haies qui seront détruits. Elle recommande également de justifier les choix opérés en s'appuyant sur la démarche « éviter, réduire, compenser », cette remarque ayant une portée générale, mais en soulignant plus particulièrement la situation du PN n°103 et de la ZAP de Chécy (PN n°99).

Confortement des berges de la Bléone pour la protection de la RN85 à Aiglun (04)

La direction interdépartementale des routes Méditerranée (DirMed), gestionnaire de la route RN 85, a identifié un secteur d'environ 1 600 mètres, situé sur la commune d'Aiglun (Alpes-de-Haute-Provence), où des anses d'érosion des berges de la Bléone s'approchent progressivement de la plateforme routière.

Présenté pour une autorisation au titre de la « loi sur l'eau » de quatre tranches de travaux prioritaires à réaliser, le dossier est construit selon une approche fractionnée du projet qui ne permet pas de prendre la pleine mesure de ces enjeux. L'Ae recommande de considérer que l'ensemble des travaux récemment réalisés ou nécessaires à court, moyen ou long terme pour la protection de la RN 85 sur la commune d'Aiglun constituent, dans leur globalité, le projet de confortement des berges.

Elle recommande de reconsidérer à cette aune les éléments d'analyse hydraulique et hydromorphologique, et de réévaluer en conséquence les impacts du projet et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires. En particulier, elle relève que l'étude d'impact s'appuie sur des études hydromorphologiques dont la présentation est trop succincte et recommande de reprendre l'appréciation de l'impact des travaux sur l'espace nécessaire à la divagation de la Bléone et de mieux justifier la bonne prise en compte du risque d'érosions en

chaîne. Elle recommande également de reprendre la variante de protection directe de la RN 85 au droit de l'emprise actuelle, et d'en étudier plus précisément les avantages et inconvénients.

Projet d'extension du quai de Flandre du Grand port maritime de Dunkerque (59) - deuxième avis de l'Ae

Le nouveau projet d'extension de 300 mètres du quai de Flandre, élaboré par le grand port maritime de Dunkerque (GPMD), localisé sur la commune de Loon-Plage (département du Nord) vise à permettre l'accueil simultané de deux porte-conteneurs « ultra large container ship » (ULCS) de la nouvelle génération de 18 000 équivalents vingt pieds (EVP¹) sur le terminal du port Ouest de Dunkerque. L'objectif est de doubler les capacités de ce terminal et de les porter à 640 000 équivalents vingt pieds à horizon 2020.

Le projet initial, désormais qualifié de « phase 1 », pour lequel l'Ae a rendu un avis le 16 décembre 2015, ne peut aboutir du fait de la fragilité d'un des quais existants. Le projet qualifié de « phase 2 », sur lequel porte l'avis, prévoit la création d'infrastructures (construction de quai) et superstructures (terre-plein) supplémentaires, ainsi que des opérations d'allongement du bassin de l'Atlantique et de dragage d'une part, de rechargement du littoral avec emploi des matériaux dragués, d'autre part. L'enjeu de la justification de cette « seconde phase » et de sa configuration semble à l'Ae un point crucial, que l'état actuel du dossier ne permet pas de considérer comme traité de manière satisfaisante.

L'Ae recommande en conséquence de présenter de manière détaillée et didactique l'historique et la justification de toutes les décisions du GPMD, depuis que l'expertise du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) a identifié en août 2015 le problème majeur qui affecte le quai SOGEA, y compris la décision de commencer les travaux autorisés correspondant au premier dossier. L'Ae recommande également de justifier le choix d'un allongement de 300 mètres alors que le quai SOGEA, indisponible pour l'accueil des ULCS, ne mesure que 200 mètres et de justifier également le choix de la localisation des sites de rechargement, au vu des études menées dans le cadre du plan de gestion des sédiments et la mention des incertitudes afférentes et des risques liés à la sensibilité forte diagnostiquée.

Charte du Parc naturel régional (PNR) de Millevaches en Limousin (19-23-87)

Le Parc naturel régional (PNR) de Millevaches en Limousin (19-23-87) a été créé par décret le 18 mai 2004. Son classement est échu depuis mai 2016. Le projet de charte 2018-2033 et son rapport d'évaluation environnementale sont présentés par la région Nouvelle Aquitaine. Le Parc s'étend sur 3 437 km² en partie orientale du Limousin et compte 41 527 habitants (au 1^{er} janvier 2016). Il inclut le plateau de Millevaches qui représente la quasi-totalité de la montagne limousine (entre 700 et 1 000 mètres d'altitude). Composé actuellement de 113 communes, le périmètre proposé ajoute 16 nouvelles communes. Certaines communes périphériques au caractère plus urbain (Aubusson, Bourgneuf, Châteauneuf-la-Forêt, Égletons, Ussel) auront le statut de « communes associées ».

Les choix proposés dans la charte s'appuient sur une analyse, notamment environnementale, que l'Ae estime dans l'ensemble pertinente. L'Ae apprécie particulièrement l'effort de hiérarchisation qui a été conduit par le Parc, à la lumière des constats formulés dans l'évaluation de la charte précédente. L'analyse conduite dans le rapport d'évaluation environnementale devrait être mieux ciblée sur les enjeux environnementaux et mieux pondérée en fonction des pressions sur les milieux, à la lumière des données disponibles.

Les principales remarques de l'Ae portent sur l'équilibre auquel cette élaboration a abouti. Cet équilibre la conduit à considérer que certains enjeux et certaines ambitions devraient être mieux hiérarchisés. Pour d'autres, les moyens d'atteindre les ambitions affichées, ainsi que les engagements clairs de tous les partenaires, y compris non signataires de la charte, mériteraient

¹ L'équivalent vingt pieds ou EVP est une unité approximative de mesure de conteneurs. Un conteneur de vingt pieds vaut 1 EVP et un conteneur de quarante pieds en vaut 2.

d'être précisés. L'Ae recommande à cette fin d'identifier, parmi les conventions à établir, celles qui apparaissent déterminantes pour la bonne réalisation des mesures de la charte, tout particulièrement les mesures phares.

Les recommandations de l'Ae portent sur des précisions à apporter sur les orientations qui s'imposeront aux documents d'urbanisme en termes d'occupation de l'espace, en vue d'atteindre à l'échéance de la charte les résultats visés, la présentation d'une analyse croisée des sites Natura 2000 avec les sites d'intérêt écologique prioritaires définis par le Parc pour pouvoir apprécier la cohérence des mesures et des priorités retenues. Ses demandes de précisions portent sur les orientations énergétiques du Parc et la localisation des implantations possibles des installations de production, ainsi que sur la définition des « points noirs paysagers », et sur les mesures et indicateurs les concernant, en les mettant en rapport avec les enjeux paysagers du territoire.

Décisions au cas par cas :

L'Ae a examiné, au cas par cas, la nécessité de soumettre à évaluation environnementale différents plans de prévention des risques (incendies de forêt, inondation et naturels). Au vu des caractéristiques et des enjeux environnementaux de ces plans, l'Ae ne les a pas soumis à évaluation environnementale.

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

Mélanie MOUËZA : 01 40 81 23 73 melanie.moueza@developpement-durable.gouv.fr

Thierry CARRIOL: 01 40 81 23 03 thierry.carriol@developpement-durable.gouv.fr