



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

Communiqué de presse

Jeudi 22 décembre 2016,

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants : *(lors de la séance du mercredi 21 décembre 2016)*

10 avis

1. Le projet de création d'un terre-plein portuaire sur l'ancien bassin aux pétroles du grand port maritime du Havre (76),
2. Le schéma départemental des carrières de Mayotte (976),
3. La plateforme « Transpolis » d'innovation et de recherche pour les transports et la ville du futur sur le site des Fromentaux (01),
4. La gare nouvelle de Nîmes Manduel, la voirie d'accès depuis le RD 3 et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec ces aménagements (30),
5. La réalisation de la ZAC Part-Dieu Ouest à Lyon (69) - Actualisation de l'avis Ae n°2015-52,
6. La mise à 2x2 voies de la RN 164 – Aménagement du secteur de Merdrignac (22),
7. L'aménagement de voies de garage aux terminus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (78) et de Robinson, à Sceaux et Fontenay-aux-Roses (92), de la ligne B du RER,
8. Le doublet de forages destiné au rafraîchissement des bâtiments du Quartier d'affaires international Wacken Europe, à Strasbourg (67),
9. L'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) de Linars avec extension sur la commune de Saint-Saturnin (16),
10. Les aménagements fonciers, agricoles et forestiers (AFAF) d'Izier et de Genlis, Magny-sur-Tille et Varanges (21).

5 décisions après examen au cas par cas :

1. L'élaboration du plan de prévention du risque de mouvements de terrains (PPR-MT) du Monastier-sur-Gazeille (43),
2. La modification du plan de prévention des risques d'inondation et coulées de boue de Laigny et Voulpaix (02),
3. L'élaboration du plan de prévention des risques d'inondation du Cern (24),
4. La modification du plan de prévention du risque inondation sur la commune de Port (01),
5. L'élaboration du plan de prévention des risques technologiques du site Storengy de Céré-la-ronde (37 et 41).

Projet de création d'un terre-plein portuaire sur l'ancien bassin aux pétroles (Grand port maritime du Havre)

Le projet, porté par le Grand Port Maritime du Havre (GPMH), concerne une demande d'autorisation relative à la réalisation d'un terre-plein portuaire par remblaiement de l'ancien bassin aux pétroles avec des matériaux de dragage non immergeables, compte tenu de leur nature et de leur degré de pollution. Sa réalisation comporte une première phase d'isolement du bassin, par un ouvrage de fermeture le séparant du bassin Bellot ; une phase de remblaiement en eau, par campagnes successives, pour une durée totale estimée à 14 ans ; et une phase finale de

remblaiement via la mise en place de couches de préchargement et de couverture par des matériaux provenant des chambres de dépôt terrestres du GPMH¹ et la pose d'un enrobé.

L'évaluation environnementale du projet présenté n'est pas menée à son terme, car l'état d'avancement du projet laisse encore ouverts de nombreux choix possibles, concernant les modalités de réalisation, sans expliciter les critères de choix.

L'Ae recommande principalement de compléter l'étude d'impact par une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine, d'une part, de l'option retenue de remblaiement d'un ancien bassin portuaire au regard des autres solutions examinées (notamment la création d'un dépôt à terre) et d'autre part, des différentes variantes présentées pour la mise en œuvre du projet, en indiquant les critères qui guideront le choix entre ces variantes.

Schéma départemental des carrières de Mayotte (976)

Le schéma départemental des carrières (SDC) de Mayotte et son évaluation environnementale sont présentés par l'État². Le schéma définit pour dix ans à la fois les conditions générales d'implantation des carrières et la politique d'approvisionnement en matériaux de carrières à Mayotte. Il s'agit du premier SDC pour Mayotte, devenue département et région d'outre-mer depuis le 31 mars 2011, et désormais soumis à l'ensemble des dispositions du code de l'environnement.

Compte tenu de la faible taille de Mayotte et de son éloignement vis-à-vis des territoires voisins, l'Ae considère que le schéma devrait afficher plus clairement un objectif d'auto-suffisance sans importation ni exportation de matériaux. Le schéma devrait également plus clairement mettre en évidence les risques de rupture d'approvisionnement sur la durée du schéma. Par ailleurs, l'Ae estime que le respect des réglementations applicables et l'application des orientations du schéma conditionneront la crédibilité de ce schéma dans la durée.

Une première recommandation de l'Ae porte sur la définition de mesures en faveur de la réhabilitation des filières de la brique de terre et du recyclage des granulats. Pour ce qui concerne le choix des sites de carrières, l'Ae recommande de préciser le statut de certains milieux (parc naturel marin, plages de ponte des tortues, zones importantes pour la conservation des oiseaux, réserves forestières des « Monts et Crêtes de Mayotte »). Pour l'approvisionnement de Petite Terre et du sud de Grande Terre, l'Ae recommande de privilégier les options les plus favorables à l'environnement, après avoir étudié les différentes alternatives possibles.

Plateforme « Transpolis » d'innovation et de recherche pour les transports et la ville du futur sur le site des Fromentaux (01)

Le projet présenté par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) vise à créer une plateforme d'expérimentation et de recherche dite « Transpolis », dédiée aux transports collectifs urbains de personnes et de marchandises³. Transpolis sera composé du site déjà existant de la Valbonne, inchangé par le projet, et de 70 ha au sud du site des Fromentaux, situé dans la plaine de l'Ain à une dizaine de kilomètres au nord-est de la Valbonne, et qui présente des enjeux en raison des habitats naturels qu'il abrite. La mise en service du projet, dont le coût estimé est de 23 millions d'euros hors taxes, est visée pour fin 2018.

¹ Lieux d'entreposage des matériaux de dragages ou de terrassement réutilisables, provenant en grande partie des travaux de Port 2000 ; les réserves y sont mobilisées utilisées selon les besoins liés aux aménagements du port.

² Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Mayotte

³ « systèmes urbains », portant sur les applications de systèmes de transport en ville ; « architecture et confort », pour l'évaluation de paramètres sur les véhicules et leur intégration dans un environnement périurbain ; « sécurité et sûreté » dédié aux essais de chocs sur des équipements routiers, qui correspond à une plateforme déjà existante, actuellement située près de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et qui doit déménager aux Fromentaux.

L'Ae recommande principalement de compléter l'état initial et l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets sur des périmètres d'études plus étendus, notamment pour le bruit et la qualité de l'air, et de justifier le choix de l'implantation, notamment en le comparant avec la variante d'implantation sur le site de la Valbonne, non retenue.

Pour la phase travaux, l'Ae recommande de préciser les implantations prévues pour les bases chantier et l'ensemble des surfaces affectées pendant cette phase. Pour l'exploitation de la plateforme, l'Ae recommande également de fournir une estimation majorante des sources de nuisances ou de pollution découlant de l'exploitation, de l'utiliser pour quantifier les impacts (notamment sur l'air, l'eau, le bruit...) et de reprendre les mesures compensatoires en ajustant la durée du suivi des mesures à la durée d'exploitation de la plateforme.

Gare nouvelle de Nîmes Manduel, voirie d'accès depuis la RD 3 et mise en compatibilité des documents d'urbanisme (30)

Le projet de pôle d'échange multimodal (PEM) de Nîmes-Manduel constitue le dernier projet, porté par SNCF Réseau, d'un programme d'ensemble comprenant la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier (CNM) et de la gare nouvelle de Montpellier-Odysseum. Les voiries routières d'accès à la gare sont placées sous la maîtrise d'ouvrage de Nîmes-Métropole.

Contrairement à ce qui avait été recommandé dans l'avis de l'Ae⁴ portant cadrage préalable sur ce projet, le dossier ne prend pas en compte le CNM, antérieurement autorisé et en cours de réalisation, sauf pour l'analyse de certains impacts cumulés, et considère des périmètres différents selon les sujets traités. Le dossier ne porte pas non plus sur les développements urbains induits par le projet de gare, sur un périmètre de ZAD⁵ confirmé par arrêté en 2016. L'ensemble des analyses et des recommandations de l'Ae en découlent, également vis-à-vis de l'évaluation socio-économique présentée dans le dossier.

L'Ae observe que le dossier est très complexe et présente certaines insuffisances ou incohérences importantes, notamment en ce qui concerne plusieurs espèces protégées (Outarde canepetière, Oedicnème criard, Lézard ocellé notamment). L'approche retenue par le maître d'ouvrage ne lui permet pas de démontrer que le projet, isolé des autres composantes du programme, relève d'une raison impérative d'intérêt public majeur, et qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante (notamment scénario « sans gare nouvelle », parkings, variante pour la voirie), que ce soit pour les impacts sur les espèces protégées ou vis-à-vis du site Natura 2000.

Les principales recommandations de l'Ae portent donc sur la mise en cohérence de l'ensemble des volets du dossier avec le périmètre du projet et du programme de travaux, et la reprise des volets « espèces protégées », fonctionnement hydraulique, bruit, Natura 2000, y compris en prenant en compte les impacts indirects de la gare liés à l'urbanisation des ZAD de Manduel et de Redessan.

Réalisation de la ZAC Part-Dieu Ouest à Lyon (69) - Actualisation de l'avis Ae n°2015-52

Le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) Part-Dieu Ouest, sous maîtrise d'ouvrage de la métropole de Lyon, a pour point de départ une volonté de rénover le quartier situé en bordure du pôle d'échange multimodal (PEM) de Lyon Part-Dieu – qui fait lui-même l'objet d'un projet de rénovation⁶ comprenant la création d'espaces d'activités (« Two Lyon »), sur lequel l'Ae sera amenée à délibérer prochainement.

L'étude d'impact, tenant compte des recommandations émises par l'Ae dans un premier avis⁷, intègre des éléments concernant les interactions entre le PEM et le projet Two Lyon. Le maître d'ouvrage a choisi de présenter une nouvelle étude d'impact largement amendée.

⁴ Avis n°2015-25 du 10 juin 2015.

⁵ Zone d'aménagement différé, anciennement dénommée pôle urbain multimodal (PUM), notamment dans le dossier de demande de cadrage préalable.

⁶ Sous triple maîtrise d'ouvrage : SNCF réseau, SNCF gares et connexion, métropole de Lyon.

⁷ Avis Ae n°2015-52 du 9 septembre 2015

L'ambition du projet est forte sur le plan de la qualité de vie et de l'environnement. L'étude d'impact est significativement améliorée, du fait de la réalisation d'études complémentaires des nuisances sonores et des impacts sur l'air et la santé. L'Ae considère cependant que les impacts ainsi mis en évidence en termes de bruit et de qualité de l'air, essentiellement liés au trafic routier, justifieraient des efforts supplémentaires d'évitement et de réduction. Elle a bien conscience que seule une partie des solutions se situent au niveau de la ZAC. Néanmoins, eu égard à l'importance du projet et du quartier de la Part-Dieu à l'échelle de l'agglomération, ainsi que des nuisances déjà présentes, l'Ae souligne qu'il serait important qu'un signal fort soit donné en faveur d'une réduction significative du niveau de risque sanitaire auquel est exposé la population.

Mise à 2x2 voies de la RN 164 – Aménagement du secteur de Merdrignac (22)

Le projet, présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne, dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique, consiste à aménager à 2X2 voies les deux sections de la RN 164 – axe routier principal du centre de la Bretagne, sur 162 km – se raccordant à la déviation de Merdrignac, elle-même d'ores et déjà à 2X2 voies, et à assurer :

- sur la section Ouest, la liaison entre le créneau à 2x2 voies de La Lande aux Chiens – La Croix du Taloir à l'Ouest et la déviation de Merdrignac à l'Est (4.5 km),
- sur la section Est, la liaison entre la déviation de Merdrignac à l'Ouest et la déviation de Trémoré – Les Trois Moineaux à l'Est (5 km).

L'Ae recommande, dans un premier temps, de présenter dans l'étude d'impact les différentes solutions envisagées à ce stade pour l'itinéraire de substitution sur la partie centrale, et d'analyser en conséquence les impacts prévisibles de l'itinéraire de substitution dans son ensemble. Elle recommande également de mieux détailler les raisons du choix de la variante retenue pour la section Est.

L'Ae recommande ensuite de reprendre l'évaluation des impacts du projet à long terme (2035) à partir d'un scénario de référence prenant en compte des projets dont la réalisation est à ce jour acquise (travaux en cours, DUP prononcée et financement des travaux acquis), notamment pour ce qui concerne les impacts sonores sur l'ensemble du programme de mise à 2x2 voies de la RN 164 et pour les émissions de gaz à effets de serre. Elle recommande enfin de prévoir des mesures d'évitement ou de réduction du risque sanitaire avéré, notamment à proximité des établissements sensibles affectés.

Aménagement de voies de garage aux terminus de Saint-Rémy à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (78) et de Robinson à Sceaux et Fontenay-aux-Roses (92), de la ligne B du RER

Les deux projets soumis à l'avis de l'Ae, sous maîtrise d'ouvrage de RATP, contribuent à améliorer les capacités de garage de rames de la ligne B du RER. Ces projets s'inscrivent dans le cadre du schéma directeur de la ligne B sud (SDLB Sud) approuvé par le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) le 11 juillet 2013 et dont la consolidation en 2016 devrait être validée en mars 2017. L'amélioration et la fiabilisation de l'exploitation de la ligne passe par différentes mesures dont l'augmentation capacitaire des trains, la modernisation des signalisations de voies et l'aménagement de la gestion des voies de garages.

L'ensemble du dispositif est complexe et les échanges avec les maîtres d'ouvrage ont permis d'apporter des éléments nécessaires à la compréhension du dossier. L'Ae recommande de fournir, pour chacun des dossiers de Saint-Rémy et de Robinson, tous les éléments complémentaires issus de la consolidation du SDLB Sud (évolutions récentes) nécessaires à la compréhension des choix opérés, et de procéder à une appréciation sur l'ensemble de la ligne des modifications apportées à son exploitation afin de vérifier qu'elles ne sont pas considérées comme significatives au regard des impacts acoustiques.

Les recommandations de l'Ae portent principalement sur les nuisances sonores à l'échelle locale et à l'échelle de la ligne (précisions de certaines hypothèses et confirmation des résultats

présentés dans les études acoustiques en annexes) et sur l'insertion paysagère à compléter dans le dossier de Robinson (absence d'éléments liée à l'attente d'une mission de prestations d'architecture à mener).

Doublet de forages destiné au rafraîchissement des bâtiments du Quartier d'affaires international Wacken Europe, à Strasbourg (67)

Dans le cadre du « programme Wacken », porté par l'Eurométropole, la ville de Strasbourg est maître d'ouvrage du quartier d'affaires international (QAI), projet immobilier portant sur 4 ha environ, à proximité du Parlement européen. Le présent projet, sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Chaleur urbaine d'Alsace, consiste en la réalisation d'un doublet de forages permettant d'assurer le rafraîchissement des bâtiments du QAI, sans usage de pompe à chaleur.

L'Ae recommande d'approfondir l'analyse de la gestion des températures de la nappe à l'échelle de la métropole de Strasbourg, des effets du projet sur la température de l'eau captée par le puits du Parlement européen et de l'extension de la pollution aux solvants chlorés présente dans la nappe.

L'Ae note par ailleurs que d'autres projets de géothermie, quoique relevant de techniques différentes, pourraient conduire le public à soulever des questions sur les risques de ce projet. Ceci appelle une rigueur toute particulière du maître d'ouvrage dans la transcription des caractéristiques du projet et du contexte hydrogéologique, notamment dans le résumé non technique.

Aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) de Linars avec extension sur la commune de Saint-Saturnin (16)

Le conseil départemental de la Charente présente un projet d'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) d'une superficie de 211 ha répartis sur la commune de Linars, avec extension sur la commune de Saint-Saturnin, lié à la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique. Le projet d'AFAF comporte une restructuration parcellaire et un programme de travaux connexes (travaux de voirie, reboisements et plantation de haies en compensation de déboisement et de suppression de haies).

L'Ae recommande principalement de compléter la description du projet (superficie cadastrale concernée, répartition de la surface de l'AFAF entre les deux communes) et la présentation des travaux connexes (inclure les reboisements et plantations de haies prévues, mettre en cohérence le plan des travaux et la carte de synthèse environnementale). Elle recommande également d'inclure dans le dossier d'autres informations complémentaires (« *schéma directeur des prescriptions environnementales* », carte permettant de localiser les espèces patrimoniales et exotiques envahissantes recensées).

Aménagements fonciers, agricoles et forestiers (AFAF) d'Izier et de Genlis, Magny-sur-Tille et Varanges (21)

Le conseil départemental de la Côte-d'Or conduit quatre procédures d'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) liées à la seconde phase de la réalisation de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, dont une sur la commune d'Izier pour une superficie de 563 ha, et une sur les communes de Genlis, Magny-sur-Tille et Varanges, pour une superficie de 900 ha,.

Il n'existe pas aujourd'hui de perspective de démarrage des travaux de cette seconde phase de la LGV, et le rapport de la commission Mobilité 21⁸ prône leur report à l'après 2030. L'Ae recommande donc que l'étude d'impact justifie l'aménagement proposé en l'absence de réalisation de la LGV dans l'immédiat, eu égard notamment à ses effets environnementaux, et examine, pour chacun des thèmes étudiés, les effets de l'AFAF sans la LGV.

⁸ La commission « Mobilité 21 » présidée par le député Philippe Duron a remis en juin 2013, son rapport « Mobilité 21 - Pour un schéma national de mobilité durable » au premier ministre qui en a validé les conclusions.

Les recommandations de l'Ae portent principalement sur les précautions à prendre pour prévenir les impacts sur les chiroptères (justification de l'arrachage d'un linéaire arboré dans l'AFAF de Genlis, Magny-sur-Tille et Varanges, inventaires du patrimoine naturel, effets cumulés de la LGV et des quatre AFAF sur le site Natura 2000 « Gîtes et habitats à chauves-souris en Bourgogne ») et pour le captage d'alimentation en eau potable prioritaire du puits de Genlis.

Décision au cas par cas :

L'Ae a décidé, après examen au cas par cas, de la soumission ou non-soumission à évaluation environnementale de différents plans de prévention des risques naturels ou technologiques. 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