



# AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Communiqué de presse

Vendredi 6 décembre 2019,

### **L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :**

*(lors de la séance du mercredi 4 décembre 2019)*

#### **7 avis**

- 1 Modernisation de la gare d'Austerlitz et construction de l'ensemble immobilier A7A8 (75) ;
- 2 Plateforme logistique de la Société foncière axe nord (SFAN) à Loon-Plage (59) ;
- 3 Programme régional de la forêt et du bois (PRFB) de Martinique (972) ;
- 4 Contournement Ouest de Montpellier (COM) (34) ;
- 5 Extension de la ligne 1 du tramway vers la gare de Montpellier Sud de France (34) ;
- 6 Projet « Port Seine-Métropole Ouest » (PSMO) (78) ;
- 7 Demande de cadrage préalable relative à la liaison routière Fos-Salon (13).

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 gare d'Austerlitz et la construction de l'ensemble immobilier A7A8 (75)**

Ce projet, qui inclut l'aménagement de la gare d'Austerlitz, prévoit sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités, une amélioration de la circulation dans les espaces publics. Il prévoit également le développement, confié à plusieurs aménageurs, de surfaces commerciales nouvelles, ainsi que la réalisation de l'ensemble immobilier A7A8 de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Paris Rive Gauche (situé de l'autre côté de la cour Muséum) et la construction de bureaux, commerces, logements, un hôtel, une résidence étudiante, et enfin des locaux à usage de la SNCF. Le projet intègre également la création d'une voie de liaison routière entre le boulevard de l'Hôpital et l'avenue Pierre Mendès France, sous maîtrise d'ouvrage de la Société d'économie mixte de l'aménagement de Paris (SEMAPA). L'Ae recommande de compléter la description des travaux de modernisation de la gare, de s'appuyer sur les dernières données disponibles et de fournir clairement les hypothèses prises en compte pour décrire les déplacements à échéance 2025, 2030 et 2040.

L'Ae recommande de rendre cohérentes les simulations de trafic dans le dossier, de préciser l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement et d'envisager des solutions intégrées portant à la fois sur le métro et le bâtiment pour limiter les nuisances sonores au niveau du bâtiment traversé par le métro aérien.

L'Ae recommande également de compléter les informations relatives à la consommation d'énergie ainsi qu'à la production et à la consommation d'énergies renouvelables des bâtiments de l'ilot

A7A8, de quantifier les émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation.

L'Ae recommande enfin de montrer comment le projet s'inscrit dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement et de préciser la compatibilité du projet avec les objectifs de tri et de valorisation du plan économie circulaire de la ville de Paris.

### **Plateforme logistique de la Société foncière axe nord (SFAN) à Loon-Plage (59)**

L'opération portée par la Société foncière axe nord (SFAN), consiste en la création d'un entrepôt logistique au sein du projet de plateforme multimodale Dunkerque logistique internationale sud (DLI sud) du Grand port maritime de Dunkerque (GPMD). Le bâtiment, d'une surface de 43 000 m<sup>2</sup>, est destiné au stockage de marchandises telles que des produits banals de grande consommation, des papiers et cartons ainsi que des produits composés de matières plastiques.

Le dossier s'appuie, sur l'étude d'impact de la zone DLI sud présentée à l'Ae pour avis en 2012. L'absence d'actualisation de cette étude ne permet pas de s'assurer de la pertinence des résultats présentés. L'Ae recommande d'actualiser l'étude d'impact initiale pour les prochaines opérations de la zone DLI Sud et de préciser les modalités envisagées pour la desserte ferroviaire du site.

L'Ae recommande également de décrire les mesures effectivement mises en œuvre dans le cadre de l'arrêté préfectoral en vue de l'aménagement de la zone DLI sud relatif à la destruction et à la perturbation de certaines espèces protégées, de réaliser une étude de trafic quantitative et d'actualiser l'étude des polluants atmosphériques à l'échelle de la zone.

Le dossier n'affiche aucune ambition du point de vue de la performance environnementale de l'opération. L'Ae recommande de préciser le niveau de performance énergétique visé pour le bâtiment et de quantifier les émissions de gaz à effet de serre y compris celles liées au trafic routier et maritime. L'Ae recommande aussi de démontrer la validité des hypothèses utilisées pour l'analyse des incidences sur le bruit et, si nécessaire, de mettre à jour l'étude réalisée à l'échelle de la zone.

### **Programme régional de la forêt et du bois (PRFB) de Martinique (972)**

Le programme régional forêt-bois (PRFB) de Martinique constitue la déclinaison régionale du plan national forêt-bois. Avec 48 500 ha, la forêt couvre 43 % du territoire de l'île (un tiers de forêts publiques, deux tiers privées). Le PRFB vise à faire passer la production en forêt publique de 2 000 m<sup>3</sup>/an à 6 000 m<sup>3</sup>/an (y compris bois énergie) et celle en forêt privée d'environ 650 m<sup>3</sup>/an à 1 500 m<sup>3</sup>/an. Pour sa mise en œuvre, quatre axes stratégiques et un plan d'action comprenant 18 fiches-actions ont été définis.

Certains éléments, attendus d'un PRFB, sont manquants. Aussi l'Ae recommande notamment d'indiquer dans quels cadre et délais seront précisées les modalités de financement et la territorialisation des actions. Elle recommande de préciser les modalités de participation du public.

Si la démarche d'évaluation environnementale a été bien intégrée au processus d'élaboration du PRFB, certaines mesures pertinentes d'évitement, de réduction et de compensation ne sont pas reprises dans celui-ci. L'Ae recommande de les mettre en œuvre.

L'Ae recommande de préciser les flux et stockages de carbone et les leviers disponibles dans la filière forêt-bois pour en accroître les effets et de préciser la contribution du PRFB aux objectifs de développement des énergies renouvelables en Martinique.

L'Ae recommande aussi d'améliorer la connaissance de la biodiversité et d'ajuster le cas échéant les secteurs devant être préservés de toute exploitation forestière, en tenant compte du projet d'inscription d'une partie du territoire au patrimoine mondial de l'UNESCO. L'Ae recommande enfin de prévoir des actions ciblées sur la chasse, visant à améliorer la formation des chasseurs et sensibiliser et informer la population sur les espèces protégées.

### **Contournement Ouest de Montpellier (COM) (34)**

Le projet de contournement ouest de Montpellier (COM) vise à aménager des axes routiers existants, pour créer une route à deux fois deux voies d'environ 6 km, reliant les autoroutes A750 et A709. L'infrastructure doit contribuer à la fluidité de la circulation, à la séparation des trafics locaux et de transit, à un meilleur accès au réseau multimodal. Le maître d'ouvrage est l'État, le projet est porté par la DREAL Occitanie.

Les secteurs traversés sont pour partie urbanisés, mais comprennent également des espaces agricoles et forestiers qui constituent une coupure d'urbanisation écologiquement importante. Les deux cours d'eau (la Mosson et le Rieu Coulon) et leurs ripisylves abritent des habitats et espèces de grand intérêt et constituent des corridors de continuité écologique.

Le dossier présenté est globalement bien traité, clair, lisible et de qualité.

Pour l'Ae, le dossier fait insuffisamment ressortir l'enjeu essentiel qui est de transformer les mobilités, de contenir réellement le trafic routier et de maîtriser l'urbanisation induite. L'Ae relève des fragilités sur les données relatives aux trafics et aux déplacements, qui ne semblent d'ailleurs pas intégrer le développement de certains transports alternatifs comme les TER, et sur la description des impacts associés. Elle formule des recommandations visant l'amélioration du dossier sur les impacts liés aux trafics et aux déplacements, notamment : la caractérisation des populations exposées aux nuisances sonores, la méthode d'évaluation des risques sanitaires (meilleure prise en compte de la pollution de fond, des établissements sensibles, des durées d'exposition et analyse dédiée aux gaz à effet de serre de la phase travaux). L'Ae recommande de mettre en place une gouvernance partagée avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés autour de cet enjeu.

Les impacts cumulés avec d'autres projets ne sont pas traités et la séquence « éviter, réduire, compenser » est imparfaitement appliquée. Le dossier renvoie toute mesure compensatoire aux procédures ultérieures, comme celles relatives à la loi sur l'eau et aux espèces protégées alors que certains impacts résiduels pourraient être traités dès le stade de la déclaration d'utilité publique. L'Ae recommande également de compléter les mesures d'évitement, de réduction ou à défaut de compensation, concernant notamment la protection des eaux souterraines, les impacts prévisibles des aménagements de lutte contre les inondations, l'artificialisation des terres, l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre et les impacts sanitaires des polluants.

### **Extension de la ligne 1 du tramway vers la gare de Montpellier Sud de France (34)**

Le projet de prolongement de la ligne 1 du tramway de l'agglomération de Montpellier s'inscrit dans le contexte de la mise en service de la gare de Montpellier Sud de France et de l'urbanisation du quartier Cambacérès. L'étude d'impact ne comprend pas l'ensemble des mises à jour nécessaires. Elle ne correspond pas au périmètre d'un projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation du projet d'ensemble dans l'état actuel de sa définition et de son avancement et de reprendre le calcul socio-économique en prenant en compte le projet dans son ensemble (gare Montpellier Sud, ZAC Cambacérès, extension de la ligne 1).

Elle recommande également de le compléter par une étude d'impact actualisée pour ce qui concerne l'extension de la ligne 1 du tramway et la réalisation de la ZAC, en développant notamment l'évaluation quantitative des risques sanitaires et par le résultat du suivi des mesures prises pour éviter, réduire et compenser ces incidences, pour les opérations déjà livrées et en cours de réalisation. L'Ae recommande également d'étayer la présentation du dipôle multimodal constitué autour des deux gares de Montpellier, (notamment les avantages et inconvénients du prolongement de la ligne 1 pour les usagers), de procéder à une nouvelle évaluation des risques sanitaires, de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des risques notamment cancérigènes et d'actualiser les solutions de substitution du projet d'ensemble en matière d'intermodalité ferroviaire et de santé des populations.

L'Ae recommande de fournir le plan en vigueur des aménagements hydrauliques du projet d'ensemble et de l'A9b (ou dédoublement de l'A9), leur état de réalisation et de tenir compte des effets du changement climatique dans l'adaptation à la crue centennale du Nègue-Cats.

### **Projet « Port Seine-Métropole Ouest » (PSMO) (78)**

« Port Seine-Métropole Ouest » (PSMO) est un projet de plateforme portuaire multimodale sur 101 hectares dans le département des Yvelines. Sous maîtrise d'ouvrage de HAROPA – Ports de Paris, il est orienté vers les activités de la construction et des travaux publics. Il s'inscrit dans la plaine inondable d'Achères, face à la confluence Seine-Oise, dont la position stratégique pour une installation portuaire est identifiée depuis près de trente ans.

Près des deux tiers du projet sont situés sur l'emprise d'une carrière alluvionnaire existante. En dépit de la complexité des modalités de phasage du projet et de son imbrication avec l'avancement de l'exploitation et de la remise en état de la carrière, l'étude d'impact est d'une grande lisibilité, facilitée par de nombreuses illustrations. Sa rédaction suit un mode de présentation rigoureux.

Le projet sera implanté sur d'anciens sols agricoles sur lesquels ont été épandues, depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle et jusqu'en 2006, les eaux usées et les boues issues de la station d'épuration d'Achères. Ils sont actuellement pollués (métaux lourds et, localement, polluants organiques). Les dispositions prescrites à la carrière et celles prévues par PSMO sont adaptées à la dépollution du site et à la protection des eaux souterraines.

La création de la darse, bassin portuaire intérieur, permet de libérer un volume à l'expansion des crues. L'Ae recommande notamment de préciser la manière dont a été traitée prise en compte la concomitance des crues de la Seine et de l'Oise.

Concernant les milieux naturels, les mesures prévues sont globalement satisfaisantes au regard des impacts pressentis. La présentation toutefois n'est pas conforme à la démarche « éviter – réduire – compenser » et l'Ae recommande d'exprimer plus clairement si les impacts résiduels vis-à-vis des espèces protégées, après évitement et réduction mais avant compensation, permettent de garantir le maintien de l'état de conservation favorable de ces espèces et de leurs habitats. Elle recommande également d'étendre la durée prévue pour le suivi écologique.

Des précisions sont attendues concernant la liste des projets pris en compte pour la modélisation des trafics routiers à l'état futur, pour clarifier les perspectives en termes de trafic ferroviaire, et pour mieux évaluer l'éventualité de modifications acoustiques significatives sur l'ensemble des axes routiers concernés par une augmentation significative des trafics.

L'Ae recommande de clarifier la manière dont ont été prises en compte les activités industrielles à l'état futur. Elle relève que seule est fournie une analyse des émissions de polluants atmosphériques et recommande de compléter l'analyse par une estimation des concentrations en polluants à l'horizon 2040, avec et sans le projet PSMO. Concernant les émissions de gaz à effet de serre, l'étude d'impact rappelle avec raison que la production des mêmes matériaux dans un contexte non portuaire, induirait en tout état de cause un trafic ferroviaire ou routier, le premier étant plus avantageux, mais le deuxième pouvant être 6 à 15 fois plus émissif que le fret fluvial.

### **Demande de cadrage préalable relative à la liaison routière Fos-Salon (13)**

L'Ae a été saisie par la ministre de la transition écologique et solidaire, par courrier du 20 août 2019, d'une demande de cadrage portant sur le projet de liaison Fos-Salon afin de « *bénéficier de [son] expertise sur les thématiques qui doivent être approfondies pour éclairer les enjeux du projet ou sur lesquels les acteurs locaux sont susceptibles d'interpeller l'État maître d'ouvrage* ». Au contraire d'autres exercices de cadrage préalable, assortis de questions précises, la lettre de saisine est globale. Selon l'Ae, l'objet du cadrage, qui intervient très en amont du processus décisionnel, est d'apporter un éclairage au maître d'ouvrage, à la commission particulière du débat public (un débat est envisagée d'avril à juillet 2020) aux futurs contributeurs de celui-ci, en abordant l'ensemble des aspects environnementaux du projet.

L'analyse établie par l'Ae est centrée sur la qualité de la démarche d'évaluation environnementale du projet. Il s'agit d'un projet ancien, cadré par l'exposé des motifs de la loi d'orientation sur les mobilités récemment adoptée, qui conforte les orientations données par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI-2018). Si les objectifs du projet sont clairement énoncés, leur hiérarchisation s'avère fluctuante au fil du dossier.

Le projet se développe sur une longueur totale d'environ 25 kilomètres et comprend du nord au sud quatre composantes, la quatrième étant le contournement de Fos-sur-Mer. L'articulation de cette quatrième composante, à fonctionnalité quelque peu différente, avec le reste du projet, gagnerait à être mieux explicitée d'autant plus que le COI n'avait *a priori* pas recommandé sa réalisation. Il apparaît nécessaire de préciser les fonctionnalités de chacune des options

L'analyse de l'Ae vise à présenter les composantes du projet, mais aussi à relever en quoi la présentation faite à ce stade par le dossier ne permet pas de présenter l'ensemble des options possibles, pour le débat comme pour la démarche d'évaluation environnementale. L'Ae considère nécessaire que le public puisse appréhender la palette complète des options correspondant au champ des possibles, avec notamment des options non autoroutières correspondant à plusieurs fuseaux B et C.

L'Ae note la faiblesse, au stade d'un dossier de débat public, de plusieurs volets de l'analyse environnementale du dossier transmis (milieu naturel et qualité de l'air, notamment). Le climat et les gaz à effet de serre, ainsi que la santé, ne font même l'objet d'aucun traitement. L'imprécision actuelle des études environnementales et l'obsolescence de certaines données ne sont pas à même de donner au public une appréhension d'ensemble équilibrée des différents enjeux du projet et d'engager le processus d'évaluation environnementale sur des bases suffisantes.

L'Ae rappelle qu'une réflexion approfondie sur les effets d'une infrastructure sur l'urbanisation induite est à intégrer dans la démarche d'évaluation environnementale. De façon plus générale l'Ae juge opportun que la réflexion ne porte pas simplement sur une infrastructure routière mais qu'elle s'inscrive de façon plus déterminée dans un projet d'aménagement durable du territoire, faisant une part significative à la multimodalité et intégrant les enjeux environnementaux à un niveau de considération élevé.

**Retrouvez les avis complets, ainsi que les décisions et les notes de l'Ae sur le site Internet : [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://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](mailto:maud.de-crepy@developpement-durable.gouv.fr)

Marie-Françoise FACON : 01 40 81 23 03 [marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr)

Daniel CANARDON : 01 40 81 68 74 [daniel.canardon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:daniel.canardon@developpement-durable.gouv.fr)