



AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Communiqué de presse

Vendredi 13 septembre 2019,

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :

(lors de la séance du mercredi 11 septembre 2019)

5 avis

- 1 Schéma régional biomasse de la Guadeloupe ;
- 2 Création de la halte ferroviaire de Sainte-Musse (83) ;
- 3 Parc photovoltaïque de Vallées-en-Champagne, sur les communes de Dormans et Vallées-en-Champagne (02 - 51) ;
- 4 Bus à haut niveau de service (BHNS) - liaison Bordeaux gare Saint-Jean/Saint-Aubin-de-Médoc (33) ;
- 5 Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Roissy - Pays de France (77-95).

Schéma régional biomasse de la Guadeloupe

Le schéma régional biomasse (SRB) de la région Guadeloupe a été élaboré conjointement par le préfet de région et le président du Conseil régional. La stratégie poursuivie reprend les objectifs fixés par d'autres planifications nationales ou locales, notamment : l'autonomie énergétique de la Guadeloupe à l'horizon 2030, l'atteinte de 30 % de biomasse dans la production électrique de Guadeloupe en 2028 (visée par la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)), la valorisation de 317 000 à 330 000 t/an de biomasse supplémentaires d'ici 2030 (visée par la stratégie nationale de mobilisation de la biomasse (SNMB)).

Le document présenté repose sur un état initial et une étude prospective des gisements disponibles et mobilisables de qualité. Il démontre qu'aucun des objectifs cités ci-avant ne pourra être atteint, malgré des hypothèses d'utilisation de la totalité du gisement mobilisable et de développement de nouvelles filières de production de biomasse. Leur atteinte rend le recours à des importations massives de biomasse inévitable, ce besoin étant alors structurel et non temporaire. L'absence de moyens spécifiques dédiés à la mise en œuvre du SRB ne peut que compliquer encore l'atteinte des objectifs fixés.

L'Ae recommande à l'État et au Conseil régional d'indiquer de quelle façon ils comptent assurer la compatibilité des plans régionaux et des orientations nationales. Elle recommande, en outre, de préciser le volume d'importation de biomasse sur la durée du plan et d'exposer les mesures qui seront prises pour éviter, réduire ou compenser les effets des importations.

L'Ae souligne la motivation des acteurs qui ont élaboré ce schéma et le travail de qualité produit dans l'analyse des gisements, mais émet des recommandations pour qu'une évaluation environnementale respectant les règles usuelles de l'établissement de ce type de document soit produite, au moins lors de la prochaine révision du SRB. Elle recommande également aux acteurs du SRB de clarifier leur position sur les projets de recours aux cultures énergétiques dédiées.

Création de la halte ferroviaire de Sainte-Musse (83)

Le projet consiste en la création d'une halte ferroviaire dans le quartier de Sainte-Musse, à l'est de la ville de Toulon (Var) dont elle sera la « seconde gare ». Il est porté par SNCF Réseau, accompagné de Toulon Provence Méditerranée et de SNCF Gares et Connexions. Situé sur la ligne Marseille-Vintimille, il s'insère dans un quartier urbain mixte en forte évolution accueillant notamment l'hôpital de Sainte-Musse et ses 3 500 employés. Deux autres projets sont programmés à proximité immédiate (l'élargissement de l'A57 et la création d'un transport en commun en site propre (TCSP) toulonnais) dont les objectifs sont complémentaires et une partie des travaux concomitants avec ceux du projet de halte.

Le dossier, présenté à l'Ae en prévision d'une future déclaration de projet validant son intérêt général, est de bonne qualité. L'étude d'impact présente cependant certaines insuffisances.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par les études et évaluations socio-économiques requises contribuant à justifier la réalisation du projet, de revoir le scénario de référence « sans projet » en prenant comme hypothèse la réalisation, dans les calendriers annoncés dans le dossier, des projets de TCSP et de « 3ème voie sur l'A57 », et de reprendre l'analyse comparative en conséquence.

L'Ae recommande de préciser les zones *in fine* retenues pour les bases travaux, de s'engager sur les périodes de démarrage des travaux (y compris débroussaillage) et de représenter le positionnement du corridor de végétation « d'au moins 1,50 m » prévu pour accueillir les reptiles et conserver la fonctionnalité écologique le long de la voie ferrée.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par les résultats de l'étude hydraulique globale de l'Eygoutier, d'en tirer les conséquences en matière d'aléas voire de risque inondation et de compléter le projet, avant la consultation du public, par les mesures prises pour éviter, réduire et si nécessaire compenser le risque inondation évalué sur le site du projet.

Enfin, l'Ae recommande de compléter les mesures de suivi en les appliquant à l'ensemble des hypothèses, des impacts et des objectifs du projet ainsi qu'à sa proximité en termes de localisation, de fonctionnalité, de calendrier et d'objectifs avec les projets de l'A57 et de TCSP.

Parc photovoltaïque de Vallées-en-Champagne, sur les communes de Dormans et Vallées-en-Champagne (02 - 51)

La société Quadran porte un projet de parc photovoltaïque sur le territoire des communes de Dormans (département de la Marne, région Grand Est) et de Vallées-en-Champagne (département de l'Aisne, région Hauts-de-France). Ce projet, d'une puissance installée de 4,055 MWc¹, est dénommé « Parc photovoltaïque de Vallées-en-Champagne ». Le site retenu, d'une surface d'environ 24 ha et entièrement clôturé, est celui d'une installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) dont l'exploitation est terminée. Le parc occupera une surface d'environ 7 ha au sein de ce site et sera composé d'environ 12 000 panneaux photovoltaïques et des installations électriques nécessaires à son fonctionnement.

Le raccordement au réseau public d'électricité envisagé à ce stade nécessite également la création d'une liaison souterraine d'environ 230 mètres. L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact les effets du raccordement au poste de distribution de Dormans, et de prévoir, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et ou compensation adaptées.

L'étude d'impact est claire et bien proportionnée aux enjeux. À la suite des études écologiques menées, le maître d'ouvrage a fortement réduit la taille de son projet, qui devait initialement couvrir l'ensemble de la surface de l'ISDND, permettant d'éviter les milieux naturels les plus sensibles.

Les impacts résiduels nécessitent cependant la mise en œuvre d'une procédure de dérogation pour l'altération de l'habitat de certaines espèces d'oiseaux. La mesure de compensation retenue, qui passe par le conventionnement avec un agriculteur, reste pour l'Ae trop peu détaillée à ce stade. L'Ae recommande de décrire l'état initial du site retenu ainsi que la nature et les

¹ Méga watt crête (MWc), correspondant à la puissance électrique maximale pouvant être produite par les cellules photovoltaïques dans des conditions standard (irradiance, position et température des panneaux, etc.)

caractéristiques de la convention envisagée, puis d'évaluer si cette mesure sera suffisante pour garantir une absence de perte nette de biodiversité, pour toutes les espèces concernées par la procédure de dérogation.

Enfin, l'Ae recommande de présenter une carte permettant de délimiter les zones « atmosphère explosive » (ATEX), de justifier qu'un éloignement de 2 mètres des zones ATEX est suffisant pour écarter le risque en situation normale de fonctionnement post-exploitation de l'ISDND et d'évaluer les impacts d'une situation accidentelle liée à cette installation.

Bus à haut niveau de service (BHNS) - liaison Bordeaux gare Saint-Jean/Saint-Aubin-de-Médoc (33)

Le projet consiste à réaliser une liaison en bus à haut niveau de service de la gare Saint-Jean de Bordeaux à Saint-Aubin-de-Médoc (33). La maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée par Bordeaux Métropole. Un bus à haut niveau de service (BHNS) est un système de transport par autobus qui a pour objet d'améliorer le service offert aux usagers (fréquence, vitesse et régularité) et de favoriser le report modal. Le matériel roulant sera à 100 % électrique et circule en site propre ou partagé. L'axe BHNS, long d'environ 21 km, se substitue à deux lignes de bus, pour desservir les communes de Bordeaux, Mérignac, Eysines, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles et Saint-Aubin-de-Médoc.

Le dossier est bien organisé, de bonne qualité et didactique. L'étude d'impact y aborde les thèmes de façon proportionnée avec de nombreux plans, photos et photomontages qui facilitent la compréhension du projet, mais souffre de quelques lacunes signalées ci-dessous.

L'Ae recommande de mieux décrire le parking relais Jean Mermoz et ses accès, afin d'en apprécier l'impact sur les champs captants et la zone humide (dont la méthode de qualification sera précisée), et de faire expertiser par un hydrogéologue les effets possibles du projet.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation de l'évolution des trafics, de compléter l'analyse acoustique par une analyse des incidences du projet sur l'ensemble de l'itinéraire du BHNS et sur les voiries adjacentes.

Elle recommande également de justifier le niveau et la zone d'étude retenus pour les polluants atmosphériques, de compléter l'étude des incidences par une évaluation des impacts du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de revoir les estimations relatives à la consommation d'énergie.

Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Roissy - Pays de France (77-95)

La communauté d'agglomération Roissy – Pays de France (CARPF) a été créée par arrêté interpréfectoral du 9 novembre 2015. Le conseil communautaire a arrêté le projet de schéma de cohérence territoriale (SCoT) le 28 mai 2019. La CARPF prévoit d'accueillir un grand nombre de projets et d'infrastructures susceptibles de générer des emplois, mais aussi des impacts environnementaux significatifs. Le SCoT vise notamment à maîtriser l'étalement urbain en réduisant la consommation d'espaces agricoles par rapport au schéma directeur de la région Ile-de-France (Sdrif) et à améliorer l'image du territoire afin de renforcer son attractivité.

Faute de définir précisément un scénario de référence et de modéliser les effets les plus importants, l'évaluation environnementale conclut pour toutes les thématiques à des incidences positives, voire très positives du SCoT qui apparaissent très décalées par rapport aux évolutions prévisibles de l'environnement. La démarche « éviter, réduire, compenser » aurait dû conduire à intégrer dans les prescriptions du document d'orientation et d'objectifs (DOO) des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation contribuant à remédier aux principaux passifs environnementaux du territoire.

L'intégration dans le SCoT de l'objectif de préservation d'environ 16 500 hectares de terres agricoles conduit à un plafonnement de la consommation d'espace plus vertueux que celui permis par le Sdrif, mais les consommations d'espace encore permises et prévisibles pourraient être très

supérieures au rythme de consommation constaté au cours des dernières années. L'Ae recommande d'annexer la charte agricole au SCoT et de rendre l'ensemble du schéma conforme à cette charte, de redéfinir les objectifs de consommation d'espace, par la maîtrise des développements logistiques et commerciaux, de mieux argumenter la justification des consommations d'espace qui seraient encore permises par le SCoT et de soumettre les extensions urbaines non engagées ou non encore autorisées à des prescriptions très strictes dans le DOO.

Concernant l'évaluation environnementale, l'Ae recommande de prendre en compte l'ensemble de la plateforme aéroportuaire dans la zone d'étude, ainsi que les évolutions qu'elle induit pour l'analyse des incidences du SCoT et de compléter significativement l'état initial en matière de bruit (plans liés à l'aéroport, cartes de bruit cumulé, ...), en particulier en zone C du plan d'exposition au bruit, de reprendre l'analyse des incidences, en définissant précisément le scénario de référence et en modélisant l'évolution des effets pour les enjeux les plus forts et de présenter des solutions de substitution raisonnables pour les principaux choix structurants.

Enfin, sur le fond, l'Ae recommande de compléter et préciser les prescriptions du DOO pour mieux assurer la protection des espaces naturels, définir un cadre de cohérence pour les modes alternatifs à la voiture particulière, réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec l'objectif affiché par le SCoT en matière de neutralité carbone, définir une stratégie globale de réduction des impacts sanitaires et préciser par des distances les règles d'éloignement des extensions urbaines vis-à-vis de toutes les sources de risques et de nuisances.

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

Marie-Françoise FACON : 01 40 81 23 03 marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr

Daniel CANARDON : 01 40 81 68 74 daniel.canardon@developpement-durable.gouv.fr