



AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Communiqué de presse

Vendredi 14 septembre 2018,

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :

(lors de la séance du mercredi 12 septembre 2018)

8 avis

- 1 Aménagements des sauts du fleuve Oyapock et de la rivière Camopi (973),
- 2 Installation de transit et de stockage de sédiments non dangereux de Château l'Abbaye (59) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- 3 Dragages et immersions de sédiments dans l'estuaire de la Gironde par le grand port maritime de Bordeaux (33),
- 4 Cadrage préalable du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Centre-Val-de-Loire,
- 5 Révision des plans de prévention des risques naturels (PPRN) de l'estuaire de la Charente (17) - commune de Rochefort,
- 6 Elargissement à 2x3 voies de l'autoroute A4 - Contournement Nord-Est de Metz (57),
- 7 Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91),
- 8 Aménagement de la RN 85 entre Pétichet et Pierre-Châtel (38).

Avis :

Aménagements des sauts du fleuve Oyapock et de la rivière Camopi (973)

Le fleuve Oyapock constitue une frontière naturelle de plus de 400 km entre la Guyane et l'Etat amazonien d'Amapa au Brésil. Le projet, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de la Guyane, comporte quatre sauts¹ déjà réalisés en 2014 et 2015, ainsi que l'aménagement de douze sauts supplémentaires, réalisés uniquement par le retrait ponctuel de blocs rocheux (nettoyage, découpe, fracturation, déplacement). Dès lors que l'aménagement des douze nouveaux sauts exclut tout cheminement terrestre et l'utilisation d'explosifs pour les déroctages, les enjeux environnementaux du projet se limitent à la préservation de certains habitats et espèces du fleuve ou à ceux des emprises des installations de chantier.

L'étude d'impact a été significativement actualisée et complétée selon les précédentes recommandations de l'Ae. Le bilan socio-économique des douze nouveaux aménagements reste incertain, en particulier au regard de leurs avantages (confort et gain de temps, s'appuyant principalement sur les indications d'un nombre limité de piroguiers) et leurs inconvénients potentiels liés à leurs effets induits (notamment la facilitation de la mobilité pour les activités illégales dont l'orpaillage comme pour leur répression sans qu'il soit possible d'en appréhender les impacts directs et indirects). L'enquête publique sera déterminante pour recueillir l'avis de tous les habitants concernés au-delà de celui des piroguiers.

¹ Voir avis Ae n°2014-12 du 12 février 2014

L'Ae recommande principalement des améliorations de méthode (cartographie superposant les enjeux environnementaux et les travaux prévus, explicitation des engagements du maître d'ouvrage pour la réalisation des travaux, notamment en cas de difficulté de faisabilité de certaines options). Elle recommande également d'apporter quelques précisions (caractéristiques et modalités de réalisation de l'ouvrage de soutien de la ligne d'eau en amont du saut Oulwa Itou, production et gestion des déchets des chantiers) et de prévoir des mesures d'évitement ou de réduction, et le cas échéant, de compensation concernant les effets permanents décrits pour le saut Moutoussi Itou.

Installation de transit et de stockage de sédiments non dangereux de Château l'Abbaye (59) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'installation de transit et de stockage de Château l'Abbaye portée par Voies navigables de France (VNF) est prévue pour recevoir des matériaux issus des dragages d'entretien du canal du Nord, du canal de la Sensée, de l'Escaut à grand gabarit, du canal Pommeroeul-Condé, de l'Escaut à petit gabarit et du canal de Saint Quentin. Elle accueillera, *a priori* de manière provisoire, des matériaux sédiments inertes et des sédiments non inertes non dangereux, avec un objectif affiché de développer des filières de valorisation.

Le dossier n'offre aucun élément de mise en perspective de la capacité de l'installation avec les volumes dragués ni avec les filières de valorisation, dont la détermination sera à charge de l'exploitant de l'installation. La satisfaction du besoin et le caractère provisoire du stockage demeurent donc non démontrés en dépit d'éléments additionnels au dossier apportés par VNF à l'Ae, qu'elle recommande de mettre à disposition du public et de compléter, de même qu'un résumé non technique plus conséquent qu'actuellement. L'Ae recommande de prévoir les termes d'un suivi annuel de l'ensemble des composantes du projet (dragage, fonctionnement de l'installation et valorisations) ainsi que des bilans à intervalles rapprochés devant permettre d'anticiper la conduite à tenir dans l'hypothèse d'un accroissement progressif du stockage.

Des mesures de réduction et de compensation des impacts résiduels sont prévues, l'Ae recommande néanmoins un engagement plus précis de VNF sur leur mise en œuvre. L'Ae recommande également de préciser pour quelles conditions de flux de pollution des lixiviats de la plateforme la mise en œuvre des mesures complémentaires détaillées sera déclenchée, les conditions opérationnelles de leur mise en œuvre et le niveau d'abattement visé.

Dragages et immersions de sédiments dans l'estuaire de la Gironde par le grand port maritime de Bordeaux (33)

Le grand port maritime (GPM) de Bordeaux exploite un ensemble de quais et de terminaux sur l'estuaire de la Gironde, long d'environ 130 km. Le chenal principal et les quais font l'objet de dragages réguliers, afin de permettre aux navires de remonter jusqu'à Bassens, voire pour certains d'entre eux, jusqu'à Bordeaux. Principalement des vases à l'amont de l'estuaire et des sables à l'aval, les sédiments dragués sont pour la majorité transportés puis immergés immédiatement à l'aval des lieux de prélèvements sur 18 zones de vidage (ou « clapage ») dont trois auraient vocation à ne plus être utilisées, entre le chenal principal, au sud, et le chenal Nord.

Le maître d'ouvrage inscrit sa démarche en cohérence avec le plan de gestion des sédiments (PGS) du schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'estuaire de la Gironde, que l'Ae recommande de joindre au dossier. Le cadre du PGS et, ce faisant, le dossier n'ont pas fondamentalement réinterrogé les pratiques actuelles : le processus présenté s'assimile plus à une reconduction optimisée des modalités actuelles de dragage qu'à une démarche « éviter, réduire, compenser » basée sur l'analyse de leurs impacts. Pour l'Ae, l'augmentation régulière des volumes moyens annuels dragués, notamment du fait de la réduction du débit moyen annuel de la Gironde et de sécheresses, plus conjoncturelles, répétées, devrait conduire le maître d'ouvrage à s'interroger plus profondément sur la soutenabilité environnementale du scénario optimisé et de la poursuite des pratiques actuelles.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur la définition de l'objet de la demande d'autorisation (volume, fréquence, durée, actions retenues dans son champ, éventuelles modalités

de gestion à terre des sédiments les plus pollués), l'explicitation des raisons qui ont conduit à retenir, ou non, les différentes actions du PGS et l'analyse des impacts liés à l'utilisation de la drague à injection d'eau.

L'Ae recommande également la révision du processus opérationnel de dragage, en fixant des objectifs de maîtrise des volumes dragués et de détection des sédiments contaminés ayant vocation à être gérés à terre et l'appréciation de la contribution des dragages actuels à l'évolution des milieux, tout particulièrement en ce qui concerne les quantités de cadmium remises en suspension ; puis l'analyse, par la modélisation, de la remobilisation des contaminations chimiques dans la colonne d'eau et dans le milieu vivant via leur bioaccumulation et la conception d'un dispositif de suivi adapté.

Cad战略 préalable du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SradDET) de la région Centre-Val-de-Loire

L'Ae a été saisie sur le cad战略 préalable du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Centre-Val de Loire.

L'avis rappelle le cadre réglementaire et le contenu d'un SRADDET, apporte les éléments généraux de cad战略 que l'Ae souhaite communiquer pour son évaluation environnementale à la région au vu des éléments remis aux rapporteurs et répond aux questions précises posées par cette dernière, notamment en ce qui concerne : la structure et le contenu du rapport environnemental, le contenu et la précision de l'état initial de l'environnement, l'articulation du SRADDET avec les autres plans ou programmes, l'analyse des incidences (échelle, prise en compte des grands projets, justification des choix), le zoom sur certains volets environnementaux (évaluation des incidences Natura 2000, consommation d'espace, émissions de gaz à effet de serre et certains points de vigilance généraux (objectifs du SRADDET, scénario au fil de l'eau, suivi de la mise en œuvre du SRADDET). À ce stade, elle n'a pas été en mesure d'apporter d'autres précisions sur la façon d'analyser les incidences cumulées.

Révision des plans de prévention des risques naturels (PPRN) de l'estuaire de la Charente (17) - commune de Rochefort

La direction départementale des territoires et de la mer de Charente-Maritime est engagée dans la révision des plans de prévention des risques naturels (PPRN) de l'estuaire de la Charente. Ces projets de révision traitent du risque de submersion marine, qui est réévalué en tenant compte des conséquences de la tempête Xynthia de février 2010, et harmonise les prescriptions réglementaires relatives au risque d'érosion littorale.

Malgré la volonté du maître d'ouvrage de mieux évaluer, par rapport aux révisions des PPRN de Fouras et de l'Île d'Aix, les effets sur le zonage de la révision du PPRN – ajouts d'un rapport complémentaire, analyse succincte des évolutions apportées au règlement –, la démarche d'évaluation environnementale reste à ce stade encore partielle, ces différents résultats n'étant pas mobilisés dans le reste de l'évaluation environnementale, et notamment dans la partie d'analyse des impacts.

L'Ae recommande principalement d'analyser les impacts environnementaux directs et indirects des évolutions apportées par la révision du PPRN (éventuelles mesures ERC et suivi de leurs effets) et de mettre en cohérence l'analyse des effets, considérés comme systématiquement positifs, avec les propositions de mesures relatives aux impacts potentiels des PPRN sur le patrimoine et le paysage. Elle recommande également de justifier que les taux d'occupation des sols et plus généralement les dispositions réglementaires retenues dans les zones Bs3 et Bs4 permettent d'assurer un niveau de protection suffisant pour la sécurité des personnes et des biens, aujourd'hui et aux différentes étapes d'aménagement de ces secteurs, le cas échéant, moyennant des mesures supplémentaires portant sur la constructibilité et sur les formes constructives.

Elargissement à 2x3 voies de l'autoroute A4 - Contournement Nord-Est de Metz (57)

Le projet présenté par la société autoroutière Sanef consiste en l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A4 sur le contournement nord-est de Metz, ce qui correspond à la section d'environ 11 km comprise entre l'intersection de l'A4 avec l'A31 (appelée croix d'Hauconcourt) et à son intersection avec l'A315 à Mey.

L'étude d'impact est clairement présentée, bien illustrée et dotée d'une iconographie facile à interpréter. Elle présente les qualités didactiques permettant de rendre sa lecture agréable. L'étude d'impact repose toutefois sur un postulat contestable, lié à l'estimation des trafics futurs. En effet, alors que le projet est justifié, entre autres, par l'anticipation d'une saturation à moyen terme de l'infrastructure, l'étude repose sur l'hypothèse que le projet sera sans incidence sur le trafic à court, moyen et long terme. Elle est donc trompeuse sur ce point. L'Ae recommande de reprendre les projections de trafic en tenant compte d'hypothèses plus réalistes et d'en tirer les conséquences dans l'évaluation de tous les impacts qui dépendent de ces hypothèses.

L'Ae émet d'autres recommandations visant à joindre en annexe les études thématiques détaillées qui ont été réalisées sur :

- la description des aires de chantier, des pistes d'accès et des installations nécessaires aux travaux, à inclure à la description du projet et à l'évaluation de ses impacts,
- l'état initial du trafic, à faire reposer sur des comptages effectifs et récents,
- les ouvrages de franchissement pour la faune, dont la prolongation du fait de l'élargissement de l'autoroute nécessite une action plus ambitieuse pour favoriser leur utilisation,
- l'estimation des émissions de polluants, à reprendre à partir des méthodologies actuelles.

Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Le projet d'aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118, localisé sur les communes d'Orsay, Gif-sur-Yvette et Saclay dans l'Essonne, a pour objectif de sécuriser et prévenir la saturation de l'échangeur dès la première étape de réalisation des ZAC de l'École Polytechnique et du Moulon. Porté par l'établissement public d'aménagement de Paris-Saclay, il s'inscrit dans le cadre de la stratégie territoriale définie notamment dans le contrat de développement territorial Paris Saclay. Cet aménagement permet d'accompagner le développement urbain du plateau à l'échelle du territoire de l'« opération Campus » ou « campus urbain »².

Il existe de fortes interactions (fonctionnelles, géographiques et calendaires) entre les trois projets de ZAC et les infrastructures de transport (ligne 18, autres échangeurs), inscrits au CDT et objets d'études d'impacts distinctes. L'identification du contour ou contenu de ce qui constituerait aujourd'hui un « projet d'ensemble » apparaît complexe au vu du nombre, de la variété et des différents calendriers des opérations potentiellement concernées. Le choix d'hypothèses de développement territorial (aménagement urbains notamment) différentes selon les thématiques environnementales étudiées, sans qu'il soit justifié ni même explicité, remet en cause les conclusions des analyses produites et les objectifs du projet. Pour toutes ces raisons, pour l'Ae, l'accent paraît devoir être mis sur le choix du scénario de référence et sur les effets cumulés du présent projet et des autres projets identifiés à l'échelle du plateau. Elle recommande, comme pour le bruit, de prendre la situation « sans projet et sans aménagements sur le plateau » comme scénario de référence, pour traiter les autres domaines qui dépendent du trafic routier et de préciser le devenir des flux d'usagers non pris en compte du fait de l'écrtage des flux modélisés.

Les autres recommandations portent principalement sur la prise en compte de l'ensemble des eaux de la plateforme de la RN118 entre les échangeurs 8 et 10 de la route nationale dans le dimensionnement du réseau de collecte et des nouveaux et anciens bassins, des impacts liés à la réalisation de la mesure compensatoire « *préparation du projet de reconnexion de la rigole de Corbeville* » ainsi que l'explicitation de son articulation avec le projet global de reconnexion

² Cf. <https://www.epaps.fr/les-territoires-strategiques/le-campus-urbain/>

hydraulique de la rigole prévu par le CDT, et toutes les mesures de suivi associées (trafic-bruit-air, eaux pluviales, continuités écologiques).

Aménagement de la RN 85 entre Pétichet et Pierre-Châtel (38)

Le projet présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région Auvergne-Rhône-Alpes concerne le recalibrage de la RN 85 entre le hameau de Pétichet à Saint-Théoffrey et Pierre-Châtel, sur une section de 3,5 km entre Grenoble et Gap. La RN 85 sera réaménagée « sur place » avec des élargissements de chaussée pour permettre la création de bandes multifonctionnelles qui serviront à la fois de bandes d'arrêt d'urgence et pour la circulation cycliste, et des reprofilages de voirie pour améliorer la visibilité des automobilistes. Le traitement des eaux de ruissellement des parties réaménagées sera mis aux normes. Les rétablissements nécessaires tant pour les accès routiers que pour l'écoulement des eaux seront réalisés.

Le choix du projet résulte d'une longue période d'études, faisant suite à la révision d'un ancien projet déclaré d'utilité publique en 2004. En particulier, les zones de dépassement ont été abandonnées au profit de traversées urbaines requalifiées et de reprofilage de la chaussée sans augmentation du nombre de voies de circulation. Quelques aménagements cyclables sont prévus, pour lesquels l'Ae recommande de matérialiser et de sécuriser le tracé. Le dossier devrait être complété par l'évaluation de l'état initial des parcelles destinées à être remblayées et l'évaluation des effets du remblaiement ainsi que pour la localisation des installations de chantier, notamment celle d'un équipement de concassage.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur la prise en compte des espaces de deux mètres de part et d'autre de la chaussée dans l'identification des zones humides et l'abaissement de la vitesse sur la RN85. L'Ae recommande également de démontrer le caractère suffisant des mesures de compensation (zones humides, haies, Ail rocambole), ou le cas échéant, que soient proposées des mesures supplémentaires pour permettre de recréer des milieux aux fonctionnalités écologiques équivalentes ou supérieures à celles des milieux détruits.

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

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