



# AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Communiqué de presse

Lundi 15 juillet 2019,

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

*(lors de la séance du mercredi 10 juillet 2019)*

#### **9 avis**

- 1 Schéma régional biomasse (SRB) Bourgogne-Franche-Comté
- 2 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) du bassin versant de la Tille (21-52)
- 3 Amélioration des conditions d'accueil des navires de croisière dans le port de Saint-Pierre (975)
- 4 Station de déshydratation des boues issues des chantiers du Grand Paris Express à Vitry-sur-Seine (94) (actualisation de l'avis 2018-02)
- 5 Aménagement du franchissement urbain Pleyel (93)
- 6 Implantation d'une plateforme de stockage de houille, de quartz et de bois sur le site industrialo-portuaire de Salaise-Sablons (38)
- 7 Déviation de Caulnes et la restructuration de l'échangeur de Kergoët (22)
- 8 Révision du plan de prévention du risque d'inondation (PPRi) de Lée (64)
- 9 Aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) de Port-sur-Saône, Bougnon et Grattery (70)

#### **1 réponse à un recours gracieux**

- à l'encontre de la décision n°F-084-19-C-011 du 12 mars 2019 de l'Autorité environnementale dans le cadre d'un examen au cas par cas relatif au déplacement de la gare de Pont-de-Claix à Échirolles

### **Avis**

#### **Schéma régional biomasse (SRB) Bourgogne-Franche-Comté**

Le schéma régional biomasse (SRB) Bourgogne-Franche-Comté a été élaboré conjointement par le préfet de région et la présidente du conseil régional. Il vise à mobiliser la biomasse issue de la filière bois, la biomasse « agricole » et la biomasse issue des déchets à des fins de production énergétique (production de chaleur, d'électricité, et de carburants). La hiérarchie des usages doit être respectée afin de ne pas faire concurrence à l'alimentation ni aux usages de biomasse sous forme de matériaux, et plus généralement pour garantir une utilisation optimale de la ressource disponible selon les besoins en présence.

Les objectifs du SRB apparaissent très ambitieux, vu l'évolution récente de la part de biomasse dans la production d'énergie. L'Ae recommande de crédibiliser ces objectifs en exposant les moyens qui leur seront affectés. En revanche, elle recommande d'accroître l'ambition du SRB sur le biogaz et sur l'augmentation de la chaleur et du froid renouvelables.

Le schéma s'articule avec de nombreux autres plans ou programmes, en particulier avec la stratégie nationale de mobilisation de la biomasse (SNMB) et ses objectifs territoriaux. La présentation de cette articulation est particulièrement fouillée. Il souffre toutefois des mêmes limites que celles déjà soulevées dans l'avis de l'Ae sur le contrat forêt-bois de la région, à savoir

un manque d'analyse territorialisée des enjeux. Plus globalement, l'Ae recommande de reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 à partir d'une telle analyse et de prévoir, à l'occasion de la prochaine révision du SRB, une territorialisation des objectifs et des actions.

L'Ae recommande de mieux prendre en compte l'évaluation environnementale, qui semble avoir été conduite parallèlement au processus d'élaboration, en proposant des mesures de nature à supprimer les incidences notables probables du SRB, ainsi que de compléter le dispositif de suivi en prévoyant une évaluation quantitative. Elle recommande également de prendre en compte l'enjeu du cycle de l'azote dans les prochaines révisions et évaluations environnementales du SRB.

### **Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) du bassin versant de la Tille (21-52)**

L'avis porte sur le schéma d'aménagement et de gestion des eaux du bassin versant de la Tille, affluent de la Saône, élaboré par la commission locale de l'eau du bassin de la Tille et porté par l'établissement territorial de bassin Saône et Doubs. Le Tille, constitue l'axe hydrographique principal du bassin versant du même nom et correspond à un linéaire du cours d'eau de 88 km, concerne 117 communes, principalement de Côte d'Or et est partiellement inscrit dans l'aire urbaine de Dijon. Ce territoire est caractérisé par une dégradation de la qualité de la ressource en eau (nitrates et pesticides notamment) et une situation de déficit quantitatif chronique, en partie due à la configuration naturelle du bassin, amplifiée, notamment sur la plaine, par des prélèvements significatifs liés aux différents usages de l'eau (irrigation agricole et eau potable essentiellement).

Le projet de Sage présente, à travers ses dispositions et ses règles, un niveau d'ambition certain, et devrait constituer un levier important pour la mise en œuvre d'une politique de protection de la ressource. Le dossier peine cependant à justifier dans quelle proportion il permettra de pallier les problèmes détaillés dans l'état des lieux et à répondre aux enjeux. En particulier, le rapport environnemental n'apporte pas de réelle plus-value par rapport à la lecture directe du Sage, et ne permet que très partiellement de rendre compte de l'analyse attendue dans une démarche d'évaluation environnementale.

Pour mieux prendre en compte l'environnement, l'Ae recommande de proposer des dispositions privilégiant la modification des pratiques agricoles et des choix de culture en faveur d'une plus grande sobriété des consommations d'eau et d'une amélioration de sa qualité, et en conditionnant la création de nouvelles retenues à un état des lieux des plans d'eau et retenues existantes sur le territoire, ainsi qu'à l'effacement des ouvrages ayant le plus d'impacts d'environnementaux et ne présentant que peu d'intérêt pour le stockage.

### **Amélioration des conditions d'accueil des navires de croisière dans le port de Saint-Pierre (975)**

Pour le port d'intérêt national dirigé par la direction des territoires, de l'agriculture et de la mer de Saint-Pierre-et-Miquelon, l'amélioration des conditions d'accueil des navires de croisière au quai en eaux profondes (QEEP) dans le port de Saint-Pierre nécessite de créer un nouveau quai d'accostage au droit d'un terre-plein artificiel existant. Son objectif, dans un secteur affecté par des risques naturels et technologiques, est de pouvoir accroître de 50% l'activité touristique d'accueil de navires de croisière et pour cela d'améliorer la sécurité des navires et des croisiéristes ainsi que la qualité des aménagements à terre inhérents à cette activité.

En l'absence, dans le dossier d'éléments détaillés et partagés par les acteurs du territoire caractérisant la politique de développement touristique de l'archipel, l'évaluation des incidences du projet apparaît imprécise voire incomplète. Ce constat est accentué par le caractère fragmentaire des données environnementales, voire leur absence notamment pour la qualité de l'air.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur les émissions de gaz à effet de serre générées par l'augmentation de la fréquentation maritime (évaluation, rappel des conditions applicables en termes de carburants marins pour le transit dans les eaux de l'archipel et pour les

escales), les émissions polluantes en phase d'exploitation (quantification, incidences sur la santé humaine, mesures d'évitement, de réduction et de compensation), les risques de submersion marine (notamment par franchissement) et les risques technologiques pour les usagers du QEEP, ainsi que l'évaluation des besoins énergétiques qui correspondraient à l'électrification à quai des navires (prise en compte dans la future programmation pluriannuelle de l'énergie de l'archipel).

L'Ae recommande également de préciser les modalités de traitement actuel et futur des déchets des navires, des eaux pluviales et des eaux usées, sur le site du projet et, au-delà, à l'échelle de Saint-Pierre voire plus largement, notamment du fait des effets indirects du projet sur la fréquentation de l'archipel.

### **Station de déshydratation des boues issues des chantiers du Grand Paris Express à Vitry-sur-Seine (94) (actualisation de l'avis 2018-02)**

La station de déshydratation des boues à Vitry-sur-Seine est directement liée au chantier de la ligne dite « 15 Sud » du Grand Paris Express sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP). Elle est installée sur le site de la friche « Arrighi », située au point d'entrée de deux tunneliers qui creuseront le tronçon T2A, et qui accueille également une station de traitement des déblais et boues de forage de ces tunneliers, dont la procédure d'autorisation avait fait l'objet d'un précédent avis de l'Ae<sup>1</sup>. L'étude d'impact adossée à cette nouvelle demande traite de l'ensemble des installations du site.

Bien que la nouvelle version de l'étude d'impact apporte de nombreuses précisions, l'Ae doit néanmoins réitérer ses recommandations concernant la gestion des déblais. Elle recommande, pour les produits issus des deux stations du site Arrighi et plus largement de la ligne 15 Sud d'identifier et de cartographier les sites de tri, de transit et de destination finale des produits, ainsi que les flux de transport occasionnés et de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, notamment pour limiter les risques d'engorgement du trafic routier.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur la valorisation des déblais (mutualisation de la gestion des galettes produites par la station Clamens avec celle des déblais produits par la station Bouygues pour permettre l'évacuation par la voie fluviale de la totalité des produits issus du site Arrighi) et sur la justification de certains choix (augmentation significative des besoins d'approvisionnement en eau et des prévisions de rejet au réseau unitaire urbain, augmentation des prévisions et l'appréciation d'un impact faible en tenant compte de l'état d'engorgement du secteur). Elle recommande également de fournir l'estimation mensuelle des trafics routiers sur la période 2018-2020.

### **Aménagement du franchissement urbain Pleyel à Saint-Denis (93) (actualisation de l'avis 2018-77 sur le projet urbain Pleyel)**

Le projet urbain Pleyel comprend la zone d'aménagement concerté (ZAC) Pleyel développée par Plaine Commune, établissement public territorial rassemblant neuf villes de Seine-Saint-Denis, et le franchissement urbain Pleyel (FUP) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par Plaine Commune et la SNCF. L'Ae a délibéré un premier avis<sup>2</sup> sur l'étude d'impact de l'ensemble du projet, dans le cadre de la création de la ZAC. Elle est saisie aujourd'hui spécifiquement dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du franchissement.

L'étude d'impact n'a pas été actualisée. Les éléments apportés par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae ne suffisent pas à apporter une information complète du public, notamment sur les impacts du franchissement pour ce qui concerne l'évolution des trafics et du bruit. L'Ae est ainsi amenée à réitérer certaines de ses recommandations et à recommander en compléments, dans l'actualisation de son avis de préciser les bénéfices attendus de la coordination des chantiers sur la réduction des nuisances et de présenter l'évolution des circulations. Ceci

---

<sup>1</sup> Voir Avis de l'Ae n° 2018-02 du 21 mars 2018

<sup>2</sup> Voir Avis de l'Ae n° 2018-77 du 21 novembre 2018

concerne notamment l'impact actualisé du projet sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre, de la qualité de l'air et des niveaux de bruits mesurés en façade des bâtiments situés le long des voies, et les améliorations de l'isolation acoustique rendues obligatoires par la réglementation.

### **Implantation d'une plateforme de stockage de houille, de quartz et de bois sur le site industrialo-portuaire de Salaise-Sablons (38)**

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae concerne l'implantation, sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et du groupe Charles André (GCA), d'une plateforme logistique pour l'industrie du silicium sur la zone d'aménagement concerté (ZAC) Inspira en rive gauche du Rhône à 40 km au sud de Lyon sur les communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons. La plateforme CNR-GCA est une des composantes de la ZAC Inspira, qui a fait l'objet d'une étude d'impact et d'une déclaration d'utilité publique en 2018. L'Ae recommande principalement d'intégrer, préalablement à l'enquête publique, les impacts de la ZAC et ceux de la plateforme CNR-GCA au sein d'une étude d'impact unique qui sera mise à jour au fur et à mesure des demandes d'autorisation des différents aménagements de la ZAC.

En premier lieu, l'Ae formule ensuite des recommandations sur certains choix du projet : présentation séparée de CNR et GCA, implantation de la plateforme CNR-GCA au sein de la ZAC au regard des alternatives envisagées et des incidences environnementales, notamment en termes de bénéfices environnementaux du transfert modal. Elle recommande également aux maîtres d'ouvrage de compléter l'information sur la qualité de l'air (données quantitatives des études réalisées sur les zones industrielles de Roussillon et Salaise-sur-Sanne), de revoir certaines mesures de réduction et de reprendre l'évaluation des risques sanitaires en la faisant valider par un expert compétent dans le domaine « santé-environnement ».

Enfin l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact avec un scénario de trafic multimodal à divers horizons temporels (2030, 2040 et 2050) pour la ZAC et la plateforme CNR-GCA, pour les émissions de gaz à effet de serre des sites industriels et de la ZAC ainsi que le volet climat de l'étude d'impact CNR-GCA. Ce permettra de mesurer la contribution de la plateforme CNR-GCA et de la ZAC Inspira à la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone en comparaison du scénario au fil de l'eau et le cas échéant de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

### **Déviations de Caulnes et la restructuration de l'échangeur de Kergoët (22)**

Portée par le conseil départemental, la déviation de Caulnes, qui permet de dévier le transit de la route départementale (RD) 766 afin d'apaiser le centre-bourg, a été déclarée d'utilité publique en 2008. Le dossier déposé a pour objet la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) de l'échangeur de Kergoët qui permettra le raccordement sur la route nationale (RN)12, ainsi que l'autorisation environnementale de l'ensemble du projet. L'étude d'impact, reprise à partir de l'étude préalable à la DUP, recouvre désormais l'ensemble des champs de l'environnement de manière actualisée, à l'exception de l'étude acoustique qui reste sur des bases de 2006 et présente de nombreuses insuffisances (qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre notamment).

L'étude d'impact identifie clairement la sensibilité des milieux naturels affectés et montre un réel effort d'évitement et de réduction des effets du projet routier ; les mesures compensatoires, bien que conséquentes par certains aspects, ne vont toutefois pas au bout de l'exigence de l'absence de perte nette de biodiversité.

Une des principales recommandations de l'Ae porte sur la révision de l'étude acoustique et, si besoin, du dimensionnement des protections prévues afin que chacun des bâtiments reste en deçà des seuils réglementaires aux horizons futurs (mise à jour des cartes avec les niveaux sonores futurs de tous les bâtiments existants à tous les étages, notamment ceux de l'EHPAD ; mise à jour du dossier pour un horizon futur 20 ans après la mise en service, suivi des mesures

acoustiques mises en œuvre après la réalisation des travaux, mise en place des mesures correctives en cas de dépassement des seuils).

Les recommandations de l'Ae concernent également la préservation de la qualité de l'air (révision de l'étude de la qualité de l'air à l'aune de la note technique du 22 février 2019 et mesures éventuellement nécessaires), les émissions de gaz à effet de serre (évaluation argumentée en phase travaux et en phase d'exploitation et mesures éventuellement nécessaires) et les mesures de compensation à la destruction d'habitats d'accueil de l'avifaune en mauvais état de conservation (justification, démonstration de l'absence de perte nette de biodiversité, et le cas échéant mesures complémentaires).

### **Révision du plan de prévention du risque d'inondation (PPRi) de Lée (64)**

Suite à une inondation en 2014, l'État a décidé d'engager la révision du plan de prévention du risque d'inondation de la commune de Lée, approuvé en 2002. L'effet principal de la révision du PPRi sera de classer en zone inondable 22 hectares jusqu'à maintenant non concernés par le PPRi de 2002, dont 17 hectares en zone rouge, incluant 13 hectares de surfaces naturelles et agricoles. Cette révision intervient concomitamment à l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

L'Ae a soumis ce projet de révision à évaluation environnementale dès lors que la préservation stricte de la capacité d'expansion des crues en milieu non urbanisé est un des principes édictés par la stratégie nationale de gestion des risques d'inondation. L'Ae recommande principalement de classer en zone rouge tous les secteurs inondables non effectivement urbanisés quel que soit le niveau d'aléa, en l'absence de présentation de solutions de substitution raisonnables et de démonstration de la compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Adour-Garonne.

L'Ae recommande de compléter le rapport de l'évaluation environnementale (présentation de l'aléa pour la crue centennale, prise en compte du projet de PLUi) et le résumé non technique en conséquence.

### **Aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) de Port-sur-Saône, Bougnon et Grattery (70)**

Le conseil départemental de la Haute Saône présente un projet d'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) d'une superficie de 941 hectares sur la commune de Port-sur-Saône avec extension sur les communes de Bougnon et Grattery lié au contournement routier de Port-sur-Saône par la RN 19. L'opération d'aménagement foncier vise à remédier aux effets du prélèvement de surfaces lié à la construction de l'infrastructure et à restaurer la fonctionnalité agricole.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur l'appréciation des impacts du projet d'ensemble comprenant la déviation routière et l'AFAF (caractéristiques du contournement routier, mesures environnementales prescrites) et sur les travaux connexes (mise en conformité avec la réalité des travaux envisagés, description des travaux de voirie).

L'Ae recommande également au maître d'ouvrage de prendre les mesures pour remettre en état la mare du poste 56 et reconstituer un milieu biologique fonctionnel, prévoir des mesures de compensation complémentaires proportionnées aux dommages causés et mettre en place le programme de suivi proposé dans l'étude d'impact.

## **Examen au cas par cas**

### **Recours à l'encontre de la décision n°F-084-19-C-0018 du 20 mars 2019 de l'Autorité environnementale dans le cadre d'un examen au cas par cas relatif au déplacement de la gare de Pont-de-Claix à Échirolles**

Par envoi reçu le 21 mai 2019, la SNCF a adressé à l'Ae un recours à l'encontre de la décision au cas par cas soumettant à évaluation environnementale le projet de déplacement de la gare de Pont-de-Claix à Échirolles.

L'Ae a décidé, lors de sa séance du 10 juillet 2019, de maintenir la décision n° F-084-19-C-0018 du 20 mars 2019 qui soumet l'opération de déplacement de la gare de Pont-de-Claix à Échirolles, en demandant une actualisation de l'évaluation environnementale de la ZAC des Minotiers.

**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)

Mélanie MOUËZA : 01 40 81 23 73 [melanie.moueza@developpement-durable.gouv.fr](mailto:melanie.moueza@developpement-durable.gouv.fr)

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