



AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Communiqué de presse

Jeudi 20 décembre 2018,

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :

(lors de la séance du mercredi 19 décembre 2018)

9 avis

- 1 Doublement de la RD70 sur les communes de Raismes et Petite-Forêt (59)
- 2 Déviation de Châtenois (67) – Actualisation de l'avis n° 2011-77
- 3 Ligne 15 Est du Grand Paris express reliant Saint-Denis-Pleyel à Champigny-Centre (93, 94) - Actualisation des avis n°2015-93 et 2017-33
- 4 Mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie (35) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de La Ville-ès-Nonais
- 5 Réhabilitation du barrage de Chazilly, les travaux sur la rigole de Beaume et la vidange de la retenue (21)
- 6 Demande d'autorisation de modification de l'installation nucléaire de base (INB) n°116 de l'établissement Areva NC à La Hague (50)
- 7 Ferme pilote des éoliennes flottantes du golfe du Lion (11)
- 8 Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage (PGPOD) du canal du Loing et canal de Briare jusqu'à son bief de partage exclu– UHC 1 (45-77-89) – Constat de retrait
- 9 Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage (PGPOD) du canal de Briare versant Loire et son bief de partage – UHC 2 (45- 89) - Constat de retrait

Doublement de la RD70 sur les communes de Raismes et Petite-Forêt (59)

La section de la RD 70 concernée par le projet permet d'accéder à l'autoroute A23 depuis Raismes et le nord de Valenciennes et joue également un rôle important dans la desserte de la zone commerciale de Petite Forêt et des parcs d'activités Lavoisier et du Plouich. Les difficultés de circulations constatées sur cette route conduisent le Département du Nord, maître d'ouvrage, à proposer un aménagement à 2x2 voies de cette section d'environ 2 km.

Plusieurs avis et décisions d'autorité environnementale avaient rappelé la nécessité de considérer les opérations d'aménagement de l'échangeur avec l'autoroute A23, de doublement de la RD 70, de contournement nord de Valenciennes et d'extension de la zone commerciale de Valenciennes comme un projet d'ensemble. L'étude d'impact présentée ne porte pourtant que sur la seule mise à 2x2 voies de la RD 70, ce qui constitue une lacune majeure du dossier.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage des différentes opérations concernées de consolider en une étude d'impact unique les différentes études réalisées, en s'assurant que les effets du projet d'ensemble soient correctement appréhendés. Cette réflexion devrait notamment amener à reprendre les études de trafic sur la base d'un scénario de référence n'incluant aucune des opérations du projet d'ensemble, et à présenter les analyses de trafic, de bruit, et de qualité de l'air sur l'ensemble du périmètre de ce projet.

L'Ae émet également des recommandations sur l'analyse des variantes, la protection des captages d'eau potable et sur la fiabilité des modèles utilisés pour évaluer les impacts sur le bruit et la qualité de l'air.

Déviation de Châtenois (67) – Actualisation de l'avis n° 2011-77

La route nationale 59 (RN 59) constitue un axe majeur pour la traversée du massif des Vosges. Elle relie Sélestat (67) et Saint-Dié-des-Vosges (88). Le projet de déviation de la RN 59 à Châtenois en route express à terme à 2X2 voies et son raccordement à l'autoroute A35 constituent la dernière étape d'aménagement de l'itinéraire. Les objectifs poursuivis par l'État, maître d'ouvrage de l'opération, sont de rendre l'itinéraire attractif pour les échanges entre l'Alsace et la Lorraine en supprimant le point de congestion important de la traversée de Châtenois, d'améliorer la sécurité en détournant le trafic de transit de l'agglomération et d'améliorer le cadre de vie des riverains de la route nationale actuelle en matière de nuisances sonores et de pollution de l'air.

L'Ae recommande d'actualiser les données relatives au trafic et à l'accidentologie, afin de mieux argumenter l'objectif d'amélioration de la sécurité et d'étayer le choix de retenir une emprise permettant la réalisation à terme d'une voirie à deux fois deux voies.

Elle formule également plusieurs recommandations concernant les milieux aquatiques : précisions sur la localisation des nappes du secteur et leurs interconnexions éventuelles ; détermination de la présence de zones humides au regard de la note technique du 26 juin 2017, y compris pour les zones humides riveraines du projet, et le cas échéant réévaluation des superficies à compenser ; mise en place de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation supplémentaires ; compensations destinées à restituer les surfaces et les volumes perdus du fait du remblai ; mesures plus ambitieuses permettant une amélioration de l'état des cours d'eau du Giessen et du Muehlbach.

Ligne 15 Est du Grand Paris express reliant Saint-Denis-Pleyel à Champigny-Centre (93, 94) - Actualisation des avis n°2015-93 et 2017-33

Sous la maîtrise d'ouvrage de la société du Grand Paris, le tronçon Est de la ligne 15 du grand Paris express doit relier les gares de Saint-Denis-Pleyel et Champigny-Centre et compléter l'offre de transport à l'est de Paris. Il a été déclaré d'utilité publique le 13 février 2017, la DUP ayant été modifiée le 20 juin 2018 pour changer l'emplacement du centre d'exploitation. Il a fait l'objet de deux avis de l'Ae¹. Ce nouvel avis, actualisant les deux premiers, porte sur l'autorisation environnementale de la ligne 15 Est, hormis son site de maintenance et de remisage de Rosny-sous-Bois.

L'étude d'impact est claire, bien illustrée et didactique. Des compléments substantiels apportés sur de nombreux volets répondent pleinement à certaines recommandations antérieures de l'Ae. Néanmoins, l'Ae relève une nouvelle fois la présentation précoce du dossier, alors que plusieurs analyses n'ont pas pu être menées jusqu'à leur terme (gestion des eaux d'exhaure et des eaux pluviales, gestion des déblais, etc.). C'est aussi le cas pour la gestion des sites pollués et la prévention du bruit autour du centre d'exploitation, ce qui, pour l'Ae, nécessitera une nouvelle actualisation de l'étude d'impact au moins à l'occasion de son autorisation ultérieure.

L'Ae réitère certaines recommandations importantes de ses deux précédents avis (permettre le retour d'expérience des autres travaux souterrains en cours – en particulier le prolongement de la ligne 12 du métro à la Mairie d'Aubervilliers – et préciser les modalités d'élimination des déblais et leurs impacts). Les modalités de gestion des eaux restent également à assurer.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage concernés par le projet (SGP, SNCF Réseau, autres aménageurs) de reprendre complètement l'analyse des impacts sonores autour du centre d'exploitation et d'apporter des réponses globales, à l'échelle de l'ensemble de la ligne ou de chaque pôle d'échanges multimodal, pour plusieurs enjeux (phases travaux très longues, imperméabilisation, implantation de populations dans des secteurs fortement exposés aux pollutions et nuisances, augmentation des surfaces végétalisées). Enfin, l'Ae recommande de prévoir des objectifs à atteindre pour chaque indicateur de suivi et aux maîtres d'ouvrage de s'engager sur la définition de mesures complémentaires en cas de non-respect.

¹ Avis Ae n°2015-93 du 20 janvier 2016 et n°2017-33 du 26 juillet 2017.

Mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie (35) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de La Ville-ès-Nonais

La RN 176 qui relie les Côtes-d'Armor et l'Ille-et-Vilaine en traversant l'estuaire de la Rance à une dizaine de kilomètres au sud du barrage de l'usine marémotrice est à 2x2 voies sur la presque totalité de son parcours, à l'exception d'une portion située au niveau du franchissement de La Rance. Le projet présenté consiste en la mise à 2x2 voies des 4,2 km de la RN 176 compris entre l'ouest de La Rance et l'échangeur de La Chênaie, avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h. L'objectif de l'aménagement est d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire les temps de parcours, d'améliorer la sécurité des usagers de la route, d'améliorer la desserte locale, de faciliter les déplacements entre la Bretagne et la Normandie, d'améliorer l'attractivité de la région et de faciliter l'entretien des infrastructures.

L'étude d'impact est complète, claire et bien documentée. Elle s'est appuyée sur des études préalables réalisées très en amont (dès 1999) conduisant à une démarche « éviter, réduire, compenser » manifestement bien maîtrisée par le pétitionnaire.

L'Ae recommande d'améliorer la portée de la démarche de prise en compte de l'environnement par le projet. À ce titre, l'Ae recommande de consolider l'argumentaire conduisant à ne pas solliciter de dérogation au régime d'interdiction stricte portant sur les espèces protégées et leurs habitats ou de compléter l'autorisation environnementale par un dossier de demande de dérogation et d'évaluer les effets du projet sur le bruit pour l'ensemble du réseau routier où le projet induit une modification significative.

Réhabilitation du barrage de Chazilly, les travaux sur la rigole de Beaume et la vidange de la retenue (21)

Le barrage de Chazilly (1,5 millions de m³) et la rigole de Beaume sont situés à 60 km au sud-ouest de Dijon (21) ; ils contribuent à l'alimentation du canal de Bourgogne. Depuis 1976, la stabilité du barrage a été jugée insuffisante et sa cote d'exploitation a été abaissée. Un diagnostic de sûreté, réalisé en 2012, a permis d'identifier les travaux nécessaires pour le conforter. Sur cette base, le maître d'ouvrage, Voies navigables de France, a prévu des travaux visant à améliorer les conditions de stabilité du barrage et le fonctionnement des ouvrages hydrauliques, avec une cote d'exploitation normale rehaussée. Ces travaux supposent la vidange complète de la retenue.

L'Ae recommande d'étendre l'aire d'étude immédiate pour l'état initial à la zone de travaux à l'aval du barrage et aux abords de la rigole de Beaume et de compléter l'analyse de la recherche de variantes en explicitant le choix de la cote d'exploitation retenue, notamment par une présentation des incidences sur l'environnement.

L'Ae recommande de présenter les dispositions prises, en cas de survenue d'une crue durant la phase d'assecpour gérer la crue, informer les habitants à l'aval du barrage et de présenter plus précisément les modalités de gestion des habitats et espèces observés dans la zone de marnage en amont du plan d'eau, propres à assurer leur conservation.

Enfin, l'Ae recommande de compléter et rendre plus lisible le résumé non technique.

Demande d'autorisation de modification de l'installation nucléaire de base (INB) n°116 de l'établissement Areva NC à La Hague (50)

Le projet présenté par Areva NC concerne l'usine de retraitement des combustibles nucléaires usagés située à La Hague (Manche). Il consiste, au sein de l'installation nucléaire de base (INB) n°116, à augmenter les capacités d'entreposage de conteneurs de déchets métalliques compactés, qui sont des déchets de moyenne activité à vie longue. Ces déchets ont ensuite vocation, selon le cas, à être stockés dans le centre industriel de stockage géologique (Cigéo) prévu à Bure (55) à partir de 2030 ou, pour les déchets résultant du traitement de combustibles

étrangers, à être réexpédiés dans leur pays d'origine selon un calendrier qui reste toujours à préciser, en dépit de leur entreposage à La Hague, pour certains depuis de nombreuses années.

Le dossier remis à l'Ae est de bonne qualité, d'une lecture très aisée malgré la technicité du sujet. L'étude d'impact est bien proportionnée aux enjeux directs du projet. En revanche, le dossier reste trop implicite sur l'évolution des quantités de déchets entreposés, justifiant l'extension prévue de l'entreposage et sa capacité, qui est certes conforme au plan national de gestion des matières et déchets radioactifs 2016-2018, mais mériterait d'être mise à jour pour tenir compte de la politique énergétique de la France.

L'Ae recommande également de préciser les impacts qui résulteront de la séquence de désentreposage des conteneurs.

Ferme pilote des éoliennes flottantes du golfe du Lion (11)

La ferme éolienne pilote du golfe du Lion est lauréate de l'appel à projets pour l'éolien flottant en Méditerranée lancé par l'Ademe le 5 août 2015 (AAP EolFlo), portant sur trois zones désignées par l'État dans le golfe du Lion. Elle comportera quatre éoliennes de puissance 6,33 MW, la plus proche de la côte étant située à 16 km de la plage de Leucate dans le département des Pyrénées orientales. Chaque éolienne sera placée sur un flotteur, tenu par trois chaînes d'ancrage à environ 70 m de profondeur. Trois câbles électriques relieront les éoliennes puis un autre de 18 km de longueur acheminera le courant électrique à terre. Le projet se situe dans un parc naturel marin.

Un des enjeux importants de ce projet est sa capacité à permettre d'évaluer et de maîtriser l'impact de cette technologie sur l'environnement marin, dans la perspective du développement à venir de parcs industriels notamment sur la façade méditerranéenne. L'Ae souligne l'importance de l'effort de développement des connaissances sur les populations d'oiseaux marins et migrateurs terrestres que les fermes pilotes devraient permettre et qui sera nécessaire pour le passage éventuel à l'échelle industrielle. L'Ae recommande en conséquence de développer sans délai, sous la responsabilité de l'État et d'un conseil scientifique indépendant, un programme de recherche pour compléter ces connaissances encore lacunaires et fournir des bases solides aux études d'impacts des parcs éoliens opérationnels.

L'étude d'impact est complète et d'excellente facture. Elle se lit facilement malgré son volume. Afin d'éviter l'émission de métaux lourds dans l'environnement, le maître d'ouvrage a choisi de remplacer les anodes sacrificielles en métal oxydable par la technologie des courants imposés. L'Ae recommande principalement de justifier l'absence de qualification d'un enjeu fort pour les passereaux migrateurs.

Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage (PGPOD) du canal du Loing et canal de Briare jusqu'à son bief de partage exclu– UHC 1 (45-77-89) – Constat de retrait

Par courrier en date du 18 décembre 2018, le préfet du Loiret a informé le président de l'Ae de sa décision de retirer le dossier de demande d'avis sur le projet de plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage du canal du Loing et canal de Briare et son bief de partage exclu – UHC 1 (45-77-89). L'Ae a donc constaté qu'il n'y avait pas lieu à délibérer sur le dossier.

Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage (PGPOD) du canal de Briare versant Loire et son bief de partage – UHC 2 (45- 89) - Constat de retrait

Par courrier en date du 18 décembre 2018, le préfet du Loiret a informé le président de l'Ae de sa décision de retirer le dossier de demande d'avis sur le projet de plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage (PGPOD) du canal de Briare versant Loire et son bief de partage – UHC 2 (45- 89). L'Ae a donc constaté qu'il n'y avait pas lieu de délibérer sur le dossier.

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