



# AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Communiqué de presse

Vendredi 22 février 2019,

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

*(lors de la séance du mercredi 20 février 2019)*

#### **9 avis**

- 1 RN580 - déviation de Laudun-l'Ardoise (30) ;
- 2 Renouveau de la ligne ferroviaire entre Dol-de-Bretagne et Dinan (22-35) ;
- 3 Centre hospitalier universitaire (CHU) de l'île de Nantes (44) ;
- 4 Déviation des communes de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme (26) ;
- 5 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet) de la région Provence – Alpes – Côte d'Azur ;
- 6 Document stratégique de la façade Méditerranée ;
- 7 Document stratégique de la façade Manche Est - mer du Nord ;
- 8 Document stratégique de la façade Nord Atlantique - Manche Ouest (Namo) ;
- 9 Document stratégique de la façade Sud-Atlantique.

#### **RN580 - déviation de Laudun-l'Ardoise (30)**

La DREAL Occitanie et la SNCF sont maîtres d'ouvrage de la première phase d'une déviation de la RN580, sur un linéaire de 2,2 km, à Laudun-l'Ardoise (30), visant à améliorer la sécurité à la hauteur du hameau de l'Ardoise par la suppression du passage à niveau PN38, très accidentogène.

Ce projet est le premier tronçon du projet d'ensemble « la Rhodanienne » à être réalisé. Ce dernier consiste en une déviation de la RN580 sur 28,5 km entre Pont-Saint-Esprit et Roquemaure ; il a été déclaré d'utilité publique (DUP) en 1999. À l'échelle du projet d'ensemble, les émissions de gaz à effet de serre représentent un enjeu significatif à traiter.

Le dossier ne s'avère pas suffisamment lisible et nécessite, tout comme la définition du projet lui-même, d'être consolidé avant d'être présenté au public.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur l'actualisation de l'étude d'impact (notamment en matière de scénario de référence, de trafic, d'émissions de gaz à effet de serre et d'impacts cumulés), le trafic ayant baissé par rapport à l'année de référence de la DUP (1995), ainsi que sur la démonstration de la plus-value des mesures compensatoires présentées vis-à-vis des espèces affectées par le projet et la justification de la transparence hydraulique du projet vis-à-vis du débit centennal.

#### **Renouveau de la ligne ferroviaire entre Dol-de-Bretagne et Dinan (22-35)**

La ligne ferroviaire n°415 000, dédiée au trafic régional, relie Lison à Lamballe. Le tronçon plus spécifiquement concerné par le projet, d'une longueur de 28 km, est situé entre Dol-de-Bretagne (35) et Dinan (22). Sur cette section, la ligne est à voie unique, non-électrifiée et supporte un trafic d'environ six allers et retours par jour.

SNCF Réseau envisage, entre Dol-de-Bretagne et Pleudihen-sur-Rance, des travaux de réhabilitation de cette ligne, dont l'état est actuellement dégradé, affectant les vitesses de circulation. Il est également prévu d'augmenter sa vitesse nominale à 120 km/h, contre 100 km/h actuellement.

Des travaux de renouvellement de voies ont déjà été menés en 2013 sur le reste du tronçon, soit entre Pleudihen-sur-Rance et Dinan. L'Ae rappelle que le projet est constitué par l'ensemble des opérations de renouvellement de la voie ferrée sur la section comprise entre Dol-de-Bretagne et Dinan, et recommande donc de reprendre, dans l'étude d'impact, une description des opérations déjà menées, puis d'en déduire les impacts environnementaux du projet d'ensemble et les éventuelles mesures d'évitement, de réduction, et de compensation à mettre en œuvre.

En l'état actuel du dossier, la demande ne couvre pas les travaux susceptibles d'avoir les impacts les plus importants sur l'environnement, dont l'analyse est remise à plus tard. Cette lacune importante du dossier devra impérativement être corrigée avant l'enquête publique.

L'Ae recommande de présenter les variantes étudiées en termes de trafic et de suppression de passages à niveau ainsi qu'une indication des principales raisons, notamment environnementales, du choix effectué et de justifier la non caractérisation du site de Miniac-Morvan en zone humide, de préciser les impacts du projet sur les habitats et espèces de ce site, et de prévoir, si nécessaire, des mesures d'évitement, de réduction, ou le cas échéant de compensation. L'Ae recommande également de justifier la représentativité des modèles acoustiques utilisés, et, le cas échéant, de les reprendre sur la base de mesures in situ représentatives du bruit réel de la ligne.

#### **Centre hospitalier universitaire (CHU) de l'île de Nantes (44)**

Le dossier présenté vise à regrouper sur un site unique les activités de plusieurs sites hospitaliers de l'agglomération nantaise. L'implantation du CHU est prévue en position centrale au sein de l'agglomération, dans la zone d'aménagement concertée (ZAC) de l'Île de Nantes Sud-Ouest, autorisée en février 2017 et en cours de réalisation. Les aménagements portent sur environ 8,5 ha et comprennent notamment, en plus des différents bâtiments du CHU et des installations qu'ils hébergent, une hélistation et une installation d'alimentation énergétique par géothermie.

L'étude d'impact est précise, claire et d'une lecture aisée. De manière générale, le dossier témoigne d'une volonté de performance environnementale, notamment énergétique et en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'option retenue de ne pas inscrire l'analyse des impacts du CHU dans une actualisation de l'étude d'impact de la ZAC génère cependant des difficultés de lisibilité et de compréhension du dossier, nuisant parfois à la bonne analyse des interactions entre leurs impacts respectifs. L'Ae recommande de fournir une note de présentation de l'étude d'impact de la ZAC et une actualisation des engagements et des obligations de Nantes Métropole précisant l'ensemble des prescriptions de cadrage que le projet urbain fixe pour le CHU.

L'Ae recommande aussi de présenter plus en détail la comparaison sur les critères environnementaux des différentes variantes étudiées, incluant le maintien de la situation actuelle et de faire état des recherches de sites de valorisation, à l'échelle de la ZAC ou au-delà, pour justifier le faible taux actuellement retenu pour la valorisation des déblais.

L'Ae recommande également de décrire l'évolution des trafics prévue à l'échelle de l'Île de Nantes, et plus généralement de l'agglomération nantaise et d'évaluer les émergences sonores du futur CHU, et, le cas échéant, de prendre des mesures d'évitement ou de réduction adaptées.

Enfin, l'Ae recommande de reprendre de manière plus didactique la partie relative à la consommation énergétique et aux émissions de gaz à effet de serre du futur CHU, en proposant systématiquement des points de comparaisons avec d'autres installations similaires, et en faisant mieux apparaître la réelle portée des dispositions annoncées.

#### **Déviations des communes de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme (26)**

La déviation projetée de Livron et de Loriol (26), d'une longueur de 9,2 km, est portée par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Elle vise l'amélioration de la fluidité du trafic et le désengorgement de ces deux communes aujourd'hui traversées par la route nationale 7 (RN7).

Déclaré d'utilité publique en 2001 sous forme d'une 2x2 voies, le projet a été progressivement reconfiguré en 2x1 voies avec séparateur central, et fait aujourd'hui l'objet d'une nouvelle demande de DUP. Des contraintes financières perdurent, seul le barreau central de 3,8 km, dont la fonctionnalité n'est pas avérée, étant aujourd'hui financé.

Le dossier est d'une qualité inégale, et présente des lacunes importantes y compris sur les sujets qui relèvent de l'objectif même du projet.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse de ces différents sujets et de proposer des mesures adaptées aux impacts correspondants, concernant notamment : le pont sur la Drôme, ses caractéristiques, les modalités de sa réalisation et son incidence sur le niveau des crues ; l'incidence du remblai routier sur l'écoulement des eaux ; l'analyse des trafics effectivement reportables sur la déviation et ses conséquences en termes de bruit (avec une nouvelle appréciation des seuils à prendre en compte) et de qualité de l'air, tant pour les centres-villes que pour les riverains de la déviation.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, une reprise globale de l'étude d'impact est nécessaire pour une meilleure appréhension par le public des enjeux et impacts du projet, et la justification de son utilité publique.

### **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Provence – Alpes – Côte d'Azur**

Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) ont été instaurés par la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (Notre). Il revient à la Région de l'élaborer et à l'État de l'approuver. Le Sraddet est le résultat de la fusion de plusieurs plans et schémas régionaux préexistants.

L'ensemble du dossier est remarquablement structuré. En dépit de l'abondance de thématiques et d'informations requises par la réglementation, leur traitement est le plus souvent bien proportionné aux enjeux, et présenté de façon claire, synthétique et compréhensible pour un public large.

De façon générale, les objectifs du Sraddet affirment une ambition très forte sur plusieurs enjeux, pour lesquels le diagnostic initial affiche un certain retard. L'intégration des schémas thématiques (énergie, gaz à effet de serre, déchets notamment) reprend les objectifs antérieurs, voire poursuit des objectifs plus ambitieux, sans pouvoir garantir leur atteinte mieux que ne l'avaient fait les schémas antérieurs. Le défi principal du Sraddet est de traduire ces objectifs en outils opérationnels et en moyens pour les concrétiser. Sa dimension « aménagement du territoire » devrait être mise à contribution pour améliorer la déclinaison territoriale de schémas qui requièrent la réalisation de nombreux équipements et installations nouveaux.

Outre la constance de l'engagement de la Région, la réussite de la mise en œuvre du Sraddet nécessitera une implication forte de l'État, des opérateurs territoriaux et des grandes métropoles, dont une responsabilité particulière est de renforcer le développement et le rayonnement des centralités, de conforter les projets à vocation internationale, mais aussi de maîtriser le développement des couronnes de périurbanisation sous leur influence, conditions majeures de la réduction de la plupart des pressions sur l'environnement.

Les premières recommandations portent sur une meilleure prise en compte de plusieurs enjeux : milieux marins, réévaluation du niveau d'enjeu pour les déchets et les risques naturels, avec une attention particulière pour les risques de submersion des zones basses du littoral et des risques naturels sur la Côte d'Azur.

D'autres recommandations importantes portent sur la territorialisation des objectifs et des règles, croisant les logiques des « espaces territoriaux » retenus par le Sraddet et des unités fonctionnelles introduites par l'annexe sur les incidences environnementales (pour la consommation d'espace, l'énergie, les gaz à effet de serre, les déchets et les matériaux), ainsi que sur l'articulation avec d'autres plans / programmes que ceux actuellement retenus dans le dossier (Sraddet des régions voisines, directives territoriales d'aménagement, autres schémas régionaux...).

L'Ae recommande également d'apporter des compléments à l'analyse des incidences pour certaines thématiques et aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation (impacts sur les espèces à enjeu fort, développements urbains induits par les infrastructures de transport...) ainsi que sur la concrétisation d'une politique régionale de mesures de compensation.

### **Documents stratégiques des façades Méditerranée, Manche Est - mer du Nord, Nord Atlantique - Manche Ouest (Namo) et Sud-Atlantique**

Les documents stratégiques de façade (DSF) sont prévus par l'article R. 219-1-17 du code de l'environnement qui indique qu'un DSF est élaboré pour chacune des quatre façades maritimes françaises : Manche Est - mer du Nord, Nord Atlantique-Manche Ouest, Sud Atlantique et Méditerranée. Ils constituent la déclinaison de la stratégie nationale de la mer et du littoral. Les DSF ont pour objectif de coordonner le développement des activités pour réguler les pressions exercées par l'homme sur les milieux marins et littoraux de façon à atteindre le bon état écologique et de prévenir les conflits d'usage. Ils sont élaborés par les préfets coordonnateurs de façade.

Les avis délibérés par l'Ae portent sur les deux premières parties du DSF (situation de l'existant et définition des objectifs stratégiques), les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> parties (modalités d'évaluation de la mise en œuvre et plan d'action) seront élaborées en 2019 et 2020. Cette première phase aboutit à une carte qui définit les vocations des différents espaces, aussi bien en termes d'activités économiques que d'objectifs de protection des milieux. Les recommandations formulées sont très largement communes à toutes les façades.

L'Ae considère que le choix d'une évaluation environnementale stratégique centrée sur le processus d'élaboration du DSF manque de précision et n'a pas permis d'exploiter la richesse des informations scientifiques disponibles. Le dossier souffre également de l'absence de définition du bon état écologique et des difficultés à affirmer des priorités et des vocations plus strictes aux différents espaces dans un contexte d'enjeux environnementaux et économiques multiples.

L'analyse de la prise en compte de l'environnement met en évidence l'importance d'accélérer la définition du bon état écologique et de prendre en compte cette définition pour la conception des mesures des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> parties du DSF et conduit à préconiser de s'appuyer sur la cartographie des conflits d'usage pour élaborer des mesures localisées de régulation des activités au profit du bon état écologique.

L'Ae recommande d'analyser l'articulation du DSF avec les principaux plans et programmes en rapport avec les activités et pollutions maritimes, en particulier les plans et schémas nationaux et régionaux relatifs à l'énergie, aux matériaux et aux nitrates ainsi que les projets stratégiques des grands ports maritimes.

Pour une mise en œuvre adéquate de la démarche « éviter, réduire, compenser », l'Ae recommande d'insérer au sein de l'évaluation environnementale stratégique la présentation des solutions de substitution requises par le code de l'environnement, d'améliorer la démarche itérative pour que l'analyse soit davantage spécifique aux dispositions du DSF et, pour chacun des enjeux environnementaux, d'évaluer les incidences du DSF en prenant en compte chaque étape de la séquence « éviter, réduire » et de définir les impacts résiduels devant être compensés.

Pour une meilleure articulation entre les objectifs environnementaux et les objectifs socioéconomiques, l'Ae recommande d'ajuster les objectifs du DSF à l'objectif de bon état, de restaurer les services écologiques nécessaires aux objectifs socioéconomiques dépendant de ces services et de mettre en place des actions de restauration écologique sous la forme de systèmes de compensation mutualisée financés par les maîtres d'ouvrage des projets.

Pour les trois façades atlantiques, l'Ae recommande d'explicitier les motifs qui ont conduit aux zonages retenus, de démontrer leur cohérence avec les périmètres des secteurs homogènes sur le plan environnemental, comme les sites Natura 2000 en mer, notamment afin de pouvoir démontrer que la mise en compatibilité des documents d'objectifs avec le DSF n'induit pas d'incidences négatives significatives pour l'état de conservation des espèces concernées.

L'Ae a également formulé plusieurs recommandations pour des enjeux (oiseaux migrateurs, qualité de l'air, gaz à effet de serre, risque de submersion marine) ou activités (transport maritime, pêche professionnelle, activités de défense, selon les régions) actuellement peu pris en compte.

**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.*

**Contact 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)

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