



# AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Communiqué de presse

Vendredi 24 janvier 2020,

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

*(lors de la séance du mercredi 22 janvier 2020)*

#### **7 avis**

- 1 Hélistation du nouveau centre hospitalier d'Ajaccio (2A) ;
- 2 Requalification de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud (92) ;
- 3 Aménagement de l'échangeur n°31 de l'A21 et de l'accès à la zone d'activité des Pierres Blanches (59) ;
- 4 Autorisation de prélèvement pour l'irrigation dans le bassin de la Méouge (05 et 26) ;
- 5 Révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie de la Guadeloupe (971) ;
- 6 Nouvelle ligne ferroviaire EuroAirport (68) ;
- 7 Actualisation de l'étude d'impact sur la ZAC de l'écoquartier Flaubert à Rouen (76).

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage ou la personne responsable et sur la prise en compte de l'environnement par les projets, les plans ou les programmes. Ils visent à permettre d'améliorer leur conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Les avis ne leurs sont ni favorables, ni défavorables et ne portent pas sur leur opportunité.

#### **Hélistation du nouveau centre hospitalier d'Ajaccio (2A)**

Un nouvel hôpital, au nord-est d'Ajaccio, au lieu-dit du « Stiletto » est en cours de réalisation dans un secteur qui, récemment encore naturel, se trouve désormais largement anthropisé et accueille aujourd'hui de nombreux équipements. Le dossier présenté à l'Ae porte sur une hélistation dite « ministérielle », dont la réalisation est prévue au sein du nouvel hôpital, sur un parking réservé au personnel. L'hélistation et le parking accueillant cette dernière, qui constituent des équipements du futur centre hospitalier, sont par nature inclus dans le même projet d'ensemble que l'hôpital.

Ce projet est soumis à évaluation environnementale de manière systématique, selon la réglementation actuellement en vigueur, ce qui n'était pas le cas au moment du dépôt des dossiers de demande d'autorisation de l'hôpital. L'Ae a considéré, dans ce cas particulier, que la production d'une étude d'impact centrée sur l'hélistation, rappelant les impacts du centre hospitalier et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) mises en œuvre constituait la solution la plus pertinente. L'étude d'impact produite par le maître d'ouvrage ne revient pas suffisamment sur les caractéristiques et les impacts de l'hôpital.

L'Ae recommande également de présenter une analyse des impacts cumulés des différents projets structurants prenant place dans le secteur du Stiletto, y compris ceux relatifs à la desserte du secteur. Elle recommande d'ajouter au dossier une description du projet de téléphérique prévu qui

doit relier Mezzavia à l'entrée de la ville, une description des interactions de celui-ci avec le projet d'hôpital, en phase travaux comme en phase exploitation, y compris en termes de servitudes aéronautiques.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les éléments requis par l'article R. 122-5 du code de l'environnement concernant les infrastructures de transport ainsi que par une analyse comparative de plusieurs axes de « trouées » (couloirs de vol) distincts, raisonnablement envisageables, intégrant des critères environnementaux (et notamment le bruit) et de justifier le choix de la solution retenue.

Enfin, l'Ae recommande de procéder à une analyse plus détaillée de l'impact des survols d'hélicoptères sur le dérangement de l'avifaune et des chiroptères, de prévoir, si nécessaire, des mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires, et de reprendre l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 en conséquence.

### **Requalification de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud (92)**

Le Département des Hauts-de-Seine projette la requalification de la route départementale n°7 (RD 7) entre le parc du château à Suresnes et la place Georges Clemenceau à Saint-Cloud, sur un linéaire d'environ 3 300 m situé en rive gauche de la Seine. Le dossier est présenté en vue de la déclaration d'utilité publique du projet.

L'étude d'impact est claire et de lecture facile, proportionnée aux enjeux et intégrant effectivement la démarche « éviter – réduire – compenser ». Certaines questions néanmoins méritent de trouver réponse dès ce stade du projet et donnent lieu à des recommandations. L'Ae attire également l'attention du maître d'ouvrage sur des sujets qui, sans pour autant motiver de recommandations, devront être approfondis dans la suite de la définition du projet et de son instruction et motiver une actualisation de l'étude d'impact, *a priori* à l'occasion de la procédure « loi sur l'eau ».

Le projet constitue une importante amélioration du cadre urbain autour de la RD 7 et de la place Clémenceau, l'insertion paysagère de cette dernière restant néanmoins encore à travailler, et porte une attention marquée aux modes actifs. Le coût du projet apparaît élevé au regard de ses bénéfices environnementaux, ce qui mériterait au moins de consolider son intégration paysagère et de renforcer les plantations. Le projet se traduit par une forte augmentation des trafics, de l'ordre de 50 %, porteuse de conséquences importantes en termes de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre, dont l'analyse et les mesures sont à renforcer.

L'Ae recommande de préciser si une variante de requalification des berges de Seine assortie d'une restructuration routière plus limitée a été étudiée et, le cas échéant, de présenter les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue. Elle recommande également d'indiquer les mesures de réduction de la vitesse qui pourraient être raisonnablement envisagées, au regard de leurs effets en termes de bruit. Pour la qualité de l'air, elle recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation précise des effets attendus de la mise en place des zones à faibles émissions à l'échelle du Grand Paris et, le cas échéant, de prendre les dispositions complémentaires de restriction d'accès et de vitesse nécessaires pour garantir actuellement et à terme l'absence d'augmentation des concentrations de polluants par rapport au scénario au fil de l'eau, ainsi que l'absence de tout risque supplémentaire pour la santé des populations.

### **Aménagement de l'échangeur n°31 de l'A21 et de l'accès à la zone d'activité des Pierres Blanches (59)**

La fermeture des établissements d'Usinor a laissé la place à de nombreuses friches industrielles dans le nord de la France. La communauté d'agglomération « La Porte du Hainaut » (CAPH) a engagé la reconquête de 150 ha de ces friches sur les communes de Denain, Escaudain et Louches. Dans ce but, une zone d'aménagement concerté (ZAC) a été lancée sur le secteur des Pierres Blanches et une autre doit l'être à proximité (parc d'activité des Soufflantes). Ces aménagements nécessitent la création d'une voirie de desserte, qui permettra notamment de soulager le centre-ville de Denain du trafic des poids lourds de la ZAC des Pierres Blanches.

L'Ae souligne que l'opération routière présentée comme un « projet » par le dossier ne trouve sa pertinence qu'en tant que desserte de la ZAC des Pierres Blanches et du futur parc d'activité des Soufflantes. Réciproquement, ces deux aménagements ne sont pas fonctionnels sans l'opération routière présentée dans le dossier. Ainsi, l'ensemble forme un même projet et doit faire l'objet d'une évaluation environnementale globale. Une étude d'impact ayant été réalisée en 2013 pour la ZAC des Pierres Blanches, il est attendu que le dossier en fournisse une actualisation, pour la faire porter sur le projet complet prenant en compte les informations disponibles à ce jour. Le dossier ne comporte qu'une actualisation du volet relatif aux milieux naturels.

L'Ae recommande de reprendre l'ensemble de l'étude d'impact pour l'actualiser, en considérant l'état initial avant la création de la ZAC des Pierres Blanches qui faisait référence dans l'étude d'impact de celle-ci, ce qui n'exclut pas de décrire l'état actuel en tant qu'étape intermédiaire du projet. Les recommandations de l'Ae portent également sur la présentation d'une étude complète sur la pollution des sols portant sur l'ensemble du projet, et sur la présentation d'études de trafic, acoustique et de la pollution de l'air élargie à l'ensemble des voies susceptibles de connaître une évolution significative du fait du projet.

Enfin, l'Ae recommande de préciser le suivi relatif aux milieux naturels, de décrire les modalités de la réalisation du projet ainsi que le suivi des mesures liées à la ZAC des Pierres Blanches.

### **Autorisation de prélèvement pour l'irrigation dans le bassin de la Méouge (05 et 26)**

Le Syndicat de gestion de la ressource en eau de la Drôme (SYGRED) dépose une demande d'autorisation unique pluriannuelle (10 ans) de prélèvement d'eau pour l'usage d'irrigation à l'échelle du bassin versant de la Méouge situé entre les départements des Hautes-Alpes et de la Drôme. Ce bassin est identifié par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée comme étant en déficit quantitatif.

La demande déposée par le SYGRED, désigné en 2017 comme l'organisme unique de gestion collective (OUGC) pour le bassin de la Méouge, porte à la fois sur les volumes à prélever en période d'étiage (du 1er juin au 30 septembre), et sur les volumes annuels.

Elle respecte les *maxima* définis par l'évaluation des volumes prélevables (EVP) en fixant un objectif de diminution allant, selon les scénarios, de 30 % à 50 % des volumes prélevés sur l'Auzance, affluent de la Méouge, fortement impacté par la dérivation du canal du moulin de Lachau. Les volumes actuellement dérivés dans ce canal sont nettement supérieurs aux besoins des cultures et ne permettent ni le respect en toute circonstance du débit réservé, ni l'atteinte du bon état prévu par le SDAGE. Dans ce contexte, l'Ae recommande d'ajuster le niveau des prélèvements à la baisse pour être en compatibilité avec le SDAGE, et en l'absence de données précises disponibles sur le bassin, en particulier concernant les débits d'étiage, de mettre en place un suivi des prélèvements et de leurs incidences.

L'Ae recommande également de finaliser la rédaction du plan de gestion de la ressource en eau permettant, dans un contexte de changement climatique, de définir les conditions du partage de l'eau pour la décennie à venir. Les prélèvements d'eau pour l'irrigation sont pris en compte dans l'état initial, qui ne constitue pas un état naturel. L'Ae considère que ce parti pris ne doit pas dispenser de l'évaluation des impacts actuels et que l'OUGC doit proposer des mesures de réduction, en particulier en prenant en compte la nécessité de respecter le débit réservé dans l'Auzance.

L'Ae recommande également de formuler la demande en débit maximum prélevable en situation d'étiage afin de faciliter le suivi, de préciser la nature des engagements du SYGRED pour faire respecter le plan de répartition annuel et les contraintes réglementaires et de compléter l'état initial de l'environnement en procédant à un recensement des espèces animales et végétales présentes dans les milieux faisant l'objet de prélèvements ou de pratiques d'irrigation.

## Révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie de la Guadeloupe (971)

Les articles L. 141-1 et suivants du code de l'énergie fixent le cadre d'élaboration et le contenu des programmations pluriannuelles de l'énergie (PPE) pour la métropole, ainsi que pour les territoires d'Outre-mer et les autres zones non interconnectées du territoire national. L'État et le Conseil régional de Guadeloupe présentent la révision de la première PPE, approuvée le 19 avril 2017.

La PPE de Guadeloupe affiche des ambitions élevées sur de nombreux volets. Le bilan de la première PPE reste pour l'instant contrasté : certains objectifs sont atteints voire dépassés, mais l'évolution des principaux paramètres (consommations d'énergie, développement des énergies renouvelables, substitution au charbon) reste modeste, sans rapport avec les objectifs affichés pour la première période. La baisse engagée des consommations d'électricité est plus que compensée par l'augmentation des consommations de carburants.

Le dossier ne met pas en perspective ni en valeur les tendances positives à l'œuvre. En particulier, le rapport environnemental ne met pas suffisamment en évidence les gains prévisibles sur certains volets et les mesures permettant de limiter les principales incidences négatives. Les insuffisances du rapport environnemental desservent la qualité générale de la démarche.

Le secteur des transports, tout particulièrement celui du transport aérien, reste le principal point faible de la PPE, qui requiert une prise de conscience et une action vigoureuse de l'État et de l'ensemble des collectivités. Les recommandations de l'Ae portent donc sur ce secteur : prise en compte des transports aériens et maritimes, évaluation environnementale du déploiement des véhicules électriques et déploiement des véhicules décarbonés au sein des flottes captives, développement des transports collectifs et des modes actifs.

D'autres recommandations portent sur l'atteinte de l'autonomie énergétique en 2030 et sa déclinaison dans le mix énergétique (approvisionnement en biomasse et maîtrise des pollutions et émissions liées à sa production et son utilisation, approvisionnement de la centrale thermique de Jarry), ainsi que sur le renforcement de la réglementation thermique régionale et la fiscalité de l'énergie.

## Nouvelle ligne ferroviaire EuroAirport (68)

SNCF Réseau et EuroAirport sont co-maîtres d'ouvrage d'un projet de nouvelle ligne ferroviaire. Longue de 6 kilomètres de long, elle permettra de desservir directement l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg (68) depuis plusieurs communes françaises et suisses (dont Bâle, Mulhouse et Strasbourg). L'accès à l'aéroport n'est actuellement possible que par voie routière.

Le projet s'insère dans un secteur en fort développement accueillant des infrastructures aéroportuaires, ferroviaires, routières et autoroutières, ces dernières étant congestionnées du fait d'importants flux transfrontaliers, ainsi qu'un projet d'aménagement -Euro3Lys<sup>1</sup>-, porté par un autre maître d'ouvrage, dont l'emprise sera traversée par la nouvelle ligne ferroviaire.

Il est présenté comme un projet « *connexe* » aux « *opérations de l'EuroAirport* », sans décrire la nature de ce lien, sans référence à une stratégie établie de développement de l'aéroport. Sa justification, en particulier celle de sa coexistence avec l'extension de la ligne 3 du tramway bâlois, aujourd'hui portée par un autre maître d'ouvrage dans le cadre du projet Euro3Lys, nécessite d'être approfondie. Ces manques doivent être comblés préalablement à l'enquête publique à venir.

À ce stade de la déclaration d'utilité publique du projet, les principales recommandations de l'Ae portent en outre sur des compléments ou des précisions à apporter avant la demande d'autorisation environnementale, pour partie en lien étroit avec les maîtres d'ouvrage d'Euro3Lys.

Les recommandations de l'Ae portent donc sur l'impact cumulé de l'ensemble des projets sur les continuités écologiques, au regard de l'effet de fragmentation des différentes infrastructures existantes (autoroute, voie ferrée), la définition des mesures compensatoires aux atteintes à la biodiversité (et l'identification des sites retenus) générées de façon cumulée par le projet et les projets voisins, la modélisation et l'évaluation de la circulation routière et du bruit (routier,

---

<sup>1</sup> Ayant fait l'objet d'un avis de l'Ae : [Avis délibéré n°2017-82](#)

ferroviaire et aérien) générés de façon cumulée par le projet et les projets voisins, y compris la présentation des émergences acoustiques instantanées au moment du passage d'un train, et la résorption des points noirs de bruit.

Les recommandations de l'Ae portent également sur les effets du projet sur le trafic routier des différents axes à proximité de l'aéroport qui participent à sa desserte, en incluant notamment des cartes permettant de visualiser les trafics moyens journaliers annuels et les trafics de pointe.

### **Actualisation de l'étude d'impact sur la ZAC de l'écoquartier Flaubert à Rouen (76)**

L'Ae a été saisie pour avis sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Écoquartier Flaubert » sur les communes de Petit-Quevilly et Rouen à l'occasion d'une demande de permis de construire portant sur l'aménagement d'un lot B1-B2 et de la demande de permis d'aménager relatif à l'aménagement du Canal bleu.

Les éléments apportés dans le dossier fourni, encore très partiels en réponse aux précédentes recommandations de l'Ae, l'ont conduite à considérer qu'il convenait d'actualiser l'étude d'impact du projet de ZAC.

**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)

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

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