



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 25/10/2024

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants concernant huit avis lors de la session du jeudi 24 octobre 2024. Elle ne rendra pas d'avis sur un autre dossier faute de moyens pour l'instruire (cf. communiqué de presse du 4 novembre 2021).

1. [Zone d'aménagement concerté Garonne Eiffel sur les communes de Bordeaux et Floirac \(33\) - 4e avis](#)
2. [Avenant n°1 relatif au volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 entre l'État et la Région Occitanie](#)
3. [Cadrage préalable de la révision du schéma d'aménagement régional de La Réunion \(974\)](#)
4. [Aménagement d'une zone d'activité économique et d'un site de production de ballons dirigeables à Laruscade \(33\) \(2e avis\)](#)
5. [Modification n°1 du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires \(Sraddet\) Provence-Alpes-Côte d'Azur](#)
6. [Actualisation de l'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental \(Afafe\) de Stutzheim-Offenheim, Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel et Hurtigheim, et Afafe de : Truchtersheim, Lampertheim, Pfulgriesheim et Schnersheim ; Ittenheim, Handschuheim et Achenheim ; Ernolsheim-Bruche, Breuschwickersheim et Kolbsheim ; Vendenheim, Bietlenheim, Geudertheim, Hoerd et Weyersheim ; tous liés au contournement ouest de Strasbourg \(67\)](#)
7. [Zac « Sevrans Terre d'avenir Centre-ville – Montceau » \(93\)](#)
8. [Aménagement du Senia à Thiais et Orly \(94\) \(2ème avis\)](#)
9. [Projet de volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région \(CPER\) 2021-2027 de la région Normandie](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

Contacts presse du ministère

de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : presse@ecologie.gouv.fr

Service presse de l'IGEDD/AE

Karine Gal

Tél : 01 40 81 68 11 - Mél : karine.gal@developpement-durable.gouv.fr

Mathilde Lambert

Tél : 01 40 81 90 08 - Mél : mathilde.lambert@developpement-durable.gouv.fr

Contacts Autorité environnementale

Laurent Michel

Tél : 01 40 81 90 32 - Mél : laurent.michel@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Françoise Facon

Tél : 01 40 81 23 03 - Mél : marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr

Avis sur des dossiers soumis à évaluation environnementale

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par les projets. 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.

Zone d'aménagement concerté Garonne Eiffel sur les communes de Bordeaux et Floirac (33) - 4e avis

L'Ae rend un quatrième avis sur la Zac Garonne Eiffel (un des secteurs d'aménagement de l'opération d'intérêt national Bordeaux-Euratlantique) ; elle s'étend sur 128 ha sur les communes de Bordeaux (81 ha) et de Floirac (47 ha). En réalisation depuis 2017, la Zac comprend 1 078 971 m² de surface de plancher (sdp) dont t des logements, des bureaux, des commerces et locaux d'activités ainsi que des équipements publics et privés. La Zac intègre 25 ha d'espaces verts dont 14 ha au niveau du parc Eiffel. Les surfaces démolies par l'opération sont estimées à 55 000 m² (sdp). Elle devrait accueillir 20 000 nouveaux habitants environ.

L'étude d'impact est richement illustrée et compréhensible. Cependant, les éléments sont parfois datés et nécessitent une mise à jour. Le niveau d'approfondissement de l'étude d'impact comporte des lacunes parfois importantes pour de nombreuses thématiques (bruit, mobilités, inondations...). Compte tenu de l'état d'avancement du projet, des précisions sont attendues sur son contenu, son calendrier, ses incidences et les mesures adoptées, en particulier pour les opérations déjà réalisées ou en cours de réalisation.

L'Ae recommande de consolider l'état initial, notamment concernant les zones humides, la biodiversité, les inondations ou la qualité de l'air. D'une façon générale, le dossier présente le paradoxe de s'appuyer sur du génie urbain conventionnel pour la gestion des eaux (qui reste à préciser sur les inondations) pour la construction d'une « ville-éponge » (biodiversité « commune » notamment, gestion des eaux pluviales et des inondations, trame verte).

Avenant n°1 relatif au volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 entre l'État et la Région Occitanie

Le volet Mobilités du CPER 2021-2027 de la région Occitanie affiche une priorité pour le transport ferroviaire et les « transports du quotidien », ainsi qu'une attention portée à l'amélioration des réseaux de transport existants. Cette ambition se traduit dans les faits avec 51 % des crédits accordés aux transports ferroviaires de passager et de fret et 16 % aux services express régionaux (SERM) des deux métropoles de Toulouse et Montpellier.

Ce volet Mobilités présente de nombreux effets positifs sur l'environnement en termes d'émissions de GES et de qualité de l'air, tout en limitant les impacts sur les milieux naturels. Les actions sont de plus clairement ciblées sur les points noirs environnementaux de la région (métropoles et axes autoroutiers A9 et A61), sans oublier le désenclavement des départements excentrés. La mise en place d'une gouvernance et d'un pilotage aptes à garantir l'atteinte des objectifs du volet Mobilités, y compris environnementaux doit être accélérée.

Pour l'Ae, l'évaluation environnementale n'est cependant pas à la hauteur des réflexions portées sur la politique des mobilités et des convergences de vues entre les acteurs de cette politique. Elle ne

permet en effet pas d'en quantifier les effets et donc de donner de la visibilité aux choix effectués. Elle n'éclaire ni les maîtres d'ouvrage ni le public quant à l'intérêt environnemental réel de certaines opérations. Elle ne propose ni mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ni mesures permettant d'accroître les effets positifs du volet Mobilités. Ainsi, l'évaluation du volet Mobilités devrait s'inscrire dans une vision beaucoup plus large de la politique régionale des mobilités, à laquelle elle ne contribue que pour une part. Cette politique mériterait d'être formalisée, par exemple par une stratégie régionale, incluant infrastructures de transport, services de mobilités, politiques tarifaires et autres moyens d'accompagnement, et faire l'objet d'une réelle évaluation environnementale.

Cadrement préalable de la révision du schéma d'aménagement régional de La Réunion (974)

L'Ae a été saisie par le Conseil régional d'une seule question portant sur « *l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport de présentation du Sar et son évaluation environnementale* », qui a été précisée par les services du conseil régional lors des échanges avec les rapporteurs, en distinguant trois questions : doit-on, au sein du rapport, réaliser une évaluation spécifique des incidences sur l'environnement de chaque chapitre individualisé ou évaluer globalement les incidences du Sar ? ; quel est le degré de précision attendu de l'évaluation environnementale au regard des équipements et infrastructures localisés au futur Sar ? ; au regard de l'état initial de l'environnement et du sommaire de l'évaluation environnementale fournis, les sujets traités semblent-ils suffisants ?

L'Ae répond dans son avis à ces trois questions de manière circonstanciée.

Aménagement d'une zone d'activité économique et d'un site de production de ballons dirigeables à Laruscade (33) (2e avis)

La communauté de communes Latitude Nord Gironde est maître d'ouvrage avec la Région Nouvelle-Aquitaine d'un projet de zone d'activité économique (ZAE) de 75 ha à Laruscade (33) dont l'objet est d'accueillir une usine de fabrication de dirigeables destinés au transport de fret lourd avec chargement et déchargement en vol stationnaire sans pose au sol du dirigeable.

Ce projet de nouvelle filière industrielle, initié par la société Flying Whales, et auquel de nombreux partenaires publics et privés se sont associés, est intéressant dans le cadre de la transition énergétique. Le projet de ZAE permettrait la réalisation du premier prototype de dirigeable et ses essais au sol et en vol ; une soixantaine de dirigeables devrait être construit au cours des dix premières années d'exploitation.

Le lieu d'implantation envisagé pour la ZAE, induit notamment par l'avis conforme de la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), constitue cependant une zone humide de grande dimension que le dossier qualifie de particulièrement fonctionnelle sur le plan de la biodiversité (diversité des cortèges et espèces observées ; patrimonialité (nombre de ces espèces sont rares et ou menacées, souvent protégées) ; qualité et la fonctionnalité des milieux (réalisation de l'ensemble du cycle de vie sur site pour la plupart des espèces citées). Elle est en outre constituée de secteurs complémentaires dans leurs fonctionnalités.

Cette zone humide constitue par ailleurs un corridor écologique important et reconnu comme tel pour plusieurs espèces protégées et jouxte deux zones Natura 2000. Celles-ci auraient dû, au moins pour partie, être incluses dans l'aire d'étude rapprochée, anormalement réduite.

Le dossier transmis à l'Ae correspond à l'actualisation (avril 2024) de l'étude d'impact sur laquelle portait le 1er avis de l'Ae, rendu en 2023 ; malgré des avancées indéniables sur la gestion des eaux pluviales et de ruissellement et sur les démarches de recherche de nouveaux sites de compensation, il met en évidence l'importance des atteintes aux milieux naturels et aux espèces protégées, qu'il continue cependant de sous-estimer significativement.

Pour l'Ae, eu égard à la richesse particulière de ces milieux naturels, les compensations à hauteur de la dette écologique que générerait le projet de ZAE, ne sont à ce stade pas atteintes et ne paraissent pas atteignables ; le projet ne saurait, par conséquent, être autorisé en l'état (article L. 163-I du code de l'environnement).

Dès lors, l'Ae recommande principalement de rechercher, avec le concours de la DGAC, une autre localisation pour le projet.

Modification n°1 du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Provence-Alpes-Côte d'Azur

Cet avis porte sur le projet de première modification du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), approuvé par arrêté préfectoral le 15 octobre 2019. Les principales modifications concernent la réduction de la consommation des sols et sa territorialisation avec un objectif régional de baisse de 54,4 % de la consommation d'espace pour la décennie 2021-2030 par rapport à la décennie 2011-2020, le renforcement de la prévention et de la gestion des déchets et l'économie circulaire, l'intégration de la stratégie régionale aéroportuaire et du développement logistique. Des modifications relatives à l'eau, la biodiversité et les risques naturels sont également insérées dans ce projet.

Cette première modification est de qualité, suivant en cela le Sraddet en vigueur. Elle propose en particulier un objectif de territorialisation de l'effort d'économie foncière en s'appuyant sur une notion d'efficacité foncière et de maillage territorial, et sur la mobilisation des outils de planification pour la mettre en œuvre.

Les modifications introduites sur la prévention et la gestion des déchets, notamment sur sa territorialisation, ont fait l'objet d'un travail approfondi.

Pour autant, certains points restent à préciser et améliorer.

La définition de l'efficacité foncière n'intègre pas à ce jour d'indicateurs environnementaux, ce qu'il conviendra de faire au titre de l'article R. 4251-3 du Code général des collectivités territoriales, mais également pour l'atteinte de l'ambition environnementale du Sraddet modifié. La dynamique de l'artificialisation post 2030 ne fait pas la démonstration de l'atteinte du « zéro artificialisation nette d'ici 2050 » ; l'Ae recommande donc de préciser cet objectif afin que la région soit en mesure de respecter la loi.

L'importance des métropoles en région PACA nécessite de considérer leur rôle dans le Sraddet modifié, ce que la Région traduit dans des relations contractuelles.

Si les règles centrales de cette modification ont été territorialisées (économie foncière et déchets), la majorité des autres mesures ne le sont pas. L'Ae recommande de davantage territorialiser les prescriptions et les propositions contenues dans le fascicule des règles.

Enfin, le dossier propose une démarche de suivi des modifications engagées, précisant la périodicité du suivi (d'un an à six ans), les indicateurs mobilisés (dont ceux de résultats), leur état initial, les sources utilisées pour leur élaboration. Dans ce cadre, l'Ae recommande un suivi plus rapproché de la consommation brute d'espace par usage.

L'Ae recommande enfin de préciser les mesures correctives envisagées en cas de non atteinte des trajectoires retenues pour s'assurer de l'atteinte à terme des objectifs visés.

Actualisation de l'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (Afafe) de Stutzheim-Offenheim, Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel et Hurtigheim et sur les Afafe de :

- Truchtersheim, Lampertheim, Pfulgriesheim et Schnersheim,
 - Ittenheim, Handschuheim et Achenheim,
 - Ernolsheim-Bruche, Breuschwickersheim et Kolbsheim,
 - Vendenheim, Bietlenheim, Geudertheim, Hoerdts et Weyersheim,
- tous liés au contournement ouest de Strasbourg (67)**

La Collectivité européenne d'Alsace (CeA) est maître d'ouvrage de cinq aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux (Afafe), tous avec inclusion d'emprise. Ils visent à remédier aux effets du prélèvement de surfaces agricoles et forestières lié à la réalisation du contournement ouest de Strasbourg (COS, constituant désormais l'autoroute A355) représentant 2,49 % de l'ensemble du territoire des cinq aménagements.

L'un porte sur les communes de Stutzheim-Offenheim, Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel et Hurtigheim (1 813 ha), sur lequel l'Ae a déjà rendu un avis.

Les autres portent sur :

- Truchtersheim, Lampertheim, Pfulgriesheim et Schnersheim (3 120 ha) ;
- Ittenheim, Handschuheim et Achenheim (793 ha) ;
- Ernolsheim-Bruche, Breuschwickersheim et Kolbsheim (1 117 ha) ;
- Vendenheim, Bietlenheim, Geudertheim, Hoerdts et Weyersheim (3 519 ha).

Les cinq Afafe concernent un total de 10 362 ha et comportent chacun une restructuration parcellaire et un programme de travaux connexes.

Si le COS a artificialisé 347 ha, les Afafe créent 49 km de chemins et en détruisent 100 km (remis en terre), produisant pour l'ensemble des Afafe un bilan de désartificialisation nette de 15,47 ha.

Dans l'ensemble, la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) a été bien menée, l'évitement a été privilégié. La démarche comme les dossiers sont de qualité.

L'Ae émet néanmoins quelques recommandations pour encourager le pétitionnaire à poursuivre sa démarche : étudier la possibilité de renforcer la connectivité des trames vertes, et améliorer la constitution de certaines haies ; compléter le dossier par un retour d'expérience et les résultats disponibles à ce jour sur les travaux relatifs à l'implantation de minces bandes de cultures favorables au Grand hamster, et exposer de quelle manière la pérennité des mesures favorables au Grand hamster sera assurée ; améliorer la conception des compensations à la destruction de certaines zones humides.

L'Ae émet également quelques recommandations plus spécifiques sur certains des Afafe.

Zac « Sevrans Terre d'avenir Centre-ville – Montceaux » (93)

La zone d'aménagement concerté (Zac) « Sevrans Terre d'avenir Centre-ville – Montceaux », portée par l'établissement public Grand Paris aménagement (GPA), se trouve dans le secteur de la plaine Montceaux (vaste espace non bâti à Sevrans (93)), situé à proximité des stations existantes du RER B de Sevrans-Livry et de Sevrans-Beaumont ; ces stations seront interconnectées à l'horizon 2026 avec la nouvelle ligne 16 du métro dans le cadre du Grand Paris Express.

Suite à la concertation menée en 2021, la programmation initiale de la Zac a été profondément remaniée : le projet de parc de loisirs (bassin de baignade, vague de surf artificielle) a été abandonné et la programmation a été scindée en deux phases.

L'actualisation de l'étude d'impact est présentée dans le cadre du dossier de réalisation de la phase 1 d'une superficie de 35 ha (environ 85 000 m² de constructions (dont 76 000 m² pour des logements) ainsi que l'aménagement d'un parc urbain de 18 ha intégrant un projet d'agriculture urbaine).

L'étude d'impact a vocation à être de nouveau actualisée, début 2025, dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau.

Selon l'Ae, compte tenu des lacunes constatées, cette prochaine actualisation devra porter sur d'autres thématiques environnementales que l'eau et les milieux aquatiques.

Les recommandations de l'Ae portent principalement sur la mise à jour de la programmation de la Zac, la suppression des incohérences ou ambiguïtés du dossier ainsi que les précisions à apporter, dès la prochaine actualisation, sur les incidences et les mesures associées pour les thématiques environnementales qui n'ont pas été suffisamment approfondies à ce stade (nuisances acoustiques, consommations énergétiques, émissions de gaz à effet de serre, etc.).

Aménagement du Senia à Thiais et Orly (94) (2ème avis)

L'Ae a été saisie dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale unique déposée par l'établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine amont (EPA Orsa), maître d'ouvrage de la Zac intercommunale Thiais-Orly ; celle-ci s'inscrit dans le projet d'aménagement du Senia à Thiais et Orly (Val de Marne), sur environ 48 hectares.

L'Ae a déjà émis un avis de [cadre préalable le 7 avril 2021](#) puis un [avis délibéré de l'Ae le 7 avril 2022](#) dans le cadre d'une demande de permis d'aménager concernant l'opération Parcs en Scène et d'un dossier de création et de réalisation de la zone d'aménagement concerté (Zac).

L'étude d'impact a été actualisée à l'appui de la demande d'autorisation environnementale.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont ceux déjà relevés dans son avis initial de 2022, en lien avec la mutation d'un quartier fragmenté et dégradé, occupé aujourd'hui par des activités économiques et logistiques et des bâtiments obsolètes, marqué par des infrastructures et flux de transports routiers, ferroviaires et aériens.

Les principales recommandations que l'Ae a émises dans son avis de 2022 ont pour partie été prises en compte ou ont donné lieu à des précisions dans le mémoire en réponse, dont certaines gagneraient à être intégrées dans l'étude d'impact.

Le principal enjeu reste la nécessité d'une évaluation du projet dans son ensemble, en particulier pour ce qui concerne la gestion des eaux.

Absence d'avis de l'Ae sur un dossier

Saisie pour avis sur le **projet de volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027 de la région Normandie**, l'Ae constate qu'elle ne dispose pas des moyens lui permettant d'instruire ce dossier inscrit à la séance de ce jour.

[Vous pouvez consulter ce communiqué de presse sur la page LinkedIn de l'Ae](#)

Désinscription ici