



# AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Communiqué de presse

Jeudi 26 juillet 2018,

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

*(lors de la séance du mercredi 25 juillet 2018)*

#### **5 avis**

- 1 Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage - UHC n°5, direction territoriale Nord - Pas-de-Calais de Voies navigables de France (59) ;
- 2 Liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express (75, 77, 93 et 95) ;
- 3 Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Cagnes-sur-Mer (06) ;
- 4 Aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble (38) - Actualisation de l'avis Ae n°2017-52 ;
- 5 Carrière de Bellevue à Saint-Paul (974).

#### **Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage - UHC n°5, direction territoriale Nord - Pas-de-Calais de Voies navigables de France (59)**

Les opérations groupées d'entretien régulier d'un cours d'eau sont menées dans le cadre d'un plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage (PGPOD) établi à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente (UHC). Le projet soumis à l'Ae concerne l'UHC n°5 (« Lys Grand Gabarit - Canal de la Deûle - Marque ») du réseau fluvial du Nord Pas-de-Calais ; il est présenté pour la période 2019-2029 par la direction territoriale Nord - Pas-de-Calais de Voies navigables de France (VNF) en charge de ce réseau.

Les enjeux environnementaux et les mesures destinées à éviter et réduire les impacts doivent être appréciés à l'échelle de l'unité hydrographique cohérente (UHC) et sur plusieurs années. L'étude d'impact présentée est conçue selon une méthodologie générale qui ne fait pas ressortir les caractéristiques spécifiques de l'UHC à laquelle elle se rapporte. Cette méthodologie est, particulièrement inadaptée pour une UHC dont les sédiments sont fortement contaminés. L'étude d'impact est en conséquence très imprécise, notamment pour ce qui concerne la justification, la localisation et les caractéristiques des opérations de dragage.

L'Ae recommande de compléter la justification de la cohérence hydrographique du périmètre de l'UHC retenue, de produire dans le dossier des cartes permettant de situer les secteurs d'engrèvement sur l'ensemble de l'UHC, et de démontrer que chaque opération envisagée par le PGPOD est limitée au strict nécessaire permettant d'atteindre l'objectif fixé pour la navigation.

L'Ae recommande également de compléter les prélèvements permettant de caractériser les sédiments en fonction des sites à draguer et des pollutions identifiées, notamment sur le linéaire du canal de la Deûle et de la Marque urbaine et d'en présenter les résultats dans l'étude d'impact.

Enfin l'Ae recommande à l'État, de préciser dès ce stade selon quelles modalités et sur quels critères, notamment environnementaux, seront autorisés les travaux relatifs à chacune des opérations de dragage inscrites aux PGPOD et, le cas échéant, comment seront traitées celles non initialement prévues dans ce PGPOD.

### **Liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express (75, 77, 93 et 95)**

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, porte sur la création d'un service ferroviaire direct entre la gare de Paris-Est et celle de l'aéroport Charles de Gaulle. Il comporte des aménagements du réseau existant, des gares de départ et d'arrivée, ainsi que la création de deux tronçons nouveaux, en complément du tronçon central existant. Ce projet a fait l'objet d'un premier avis<sup>1</sup> de l'Ae à l'occasion de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative laquelle a été déclarée le 31 mars 2017. Le dossier présenté à l'Ae concerne la demande d'autorisation environnementale du projet.

L'étude d'impact présentée dans les dossiers des enquêtes publiques conduites en 2007 et 2016 a été mise à jour et complétée dans les domaines du bruit, des eaux souterraines et superficielles, de la faune, de la flore et des habitats, des aménagements urbains et des effets cumulés avec d'autres projets. Toutefois, elle comporte des imprécisions sur plusieurs points : dispositif de gestion des eaux pluviales (bassins, canalisations, points de rejets), localisation des écrans acoustiques, des bases « arrière » et bases travaux ainsi que du futur site de maintenance et de remisage des trains. A ce stade d'avancement du projet (études « pro » ou de projet) et au vu de l'objet de la demande d'autorisation sollicitée (« loi sur l'eau »), les informations fournies dans le dossier sur ces sujets ne sont pas du niveau de précision requis.

L'Ae recommande de compléter la description du projet sur ces différents points. Elle recommande également de préciser les modalités de gestion des déblais, d'indiquer la stratégie et les méthodes utilisées pour assurer l'information des riverains en phase travaux et de valider la méthode utilisée pour limiter l'impact sur la circulation des trains du RER B.

### **Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Cagnes-sur-Mer (06)**

Le projet consiste en la requalification du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Cagnes-sur-Mer dans le département des Alpes-Maritimes : reconstruction d'un bâtiment voyageur, d'une gare routière, aménagement d'un parvis et d'un kiosque, reprise d'un quai, construction d'un parking silo de 280 places. Il s'insère dans un secteur urbain dense sensible aux inondations et à la qualité de l'air très dégradée, notamment du fait des circulations routières sur le site (autoroute A8 et voiries locales). Les deux maîtres d'ouvrage, la Métropole Nice-Côte-d'Azur (MNCA) et SNCF Gares & Connexions, ont fait le choix d'une maîtrise d'ouvrage unique portée par le second.

Le dossier présenté à l'Ae est globalement de bonne qualité, cependant l'étude d'impact peine à justifier certaines des caractéristiques du projet. L'Ae recommande de décrire de façon précise et synthétique le scénario de référence « sans projet » et le scénario « avec projet », en développant notamment les évolutions prévues de l'offre de transport en commun, en lien avec le schéma de transport de la métropole Nice-Côte-d'Azur (MNCA), de compléter l'étude d'impact par les impacts sur l'environnement de la mesure compensatoire hydraulique et de préciser les modalités mises en œuvre en situation de crise (inondation) pour gérer les accès piétons au parking silo.

L'Ae recommande aussi de justifier l'absence de recherche d'alternative au choix d'implanter un parking au sein d'un secteur urbain dense, à la qualité de l'air très dégradée, accueillant des établissements sensibles, quand des engagements pris pour lever les pré contentieux européens relatifs à la qualité de l'air touchant le territoire de MNCA incluent le choix d'implanter les parkings en amont de ces zones.

---

<sup>1</sup> [Avis n°2016-06 délibéré le 6 avril 2016.](#)

Enfin, l'Ae recommande de prendre en compte dans l'étude air et santé l'ensemble des paramètres prévus dans la circulaire interministérielle du 25 février 2005 et compléter l'évaluation quantitative des risques sanitaires en s'appuyant sur les recommandations de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail en date du 12 janvier 2012.

### **Aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble (38) - Actualisation de l'avis Ae n°2017-52**

Le projet de mise à 2x3 voies de l'autoroute urbaine A480, sur un linéaire de sept kilomètres en rive droite du Drac, et d'aménagement de l'extrémité de la RN 87 se raccordant sur l'A480, vise à améliorer les conditions de circulation de cette partie, fortement congestionnée, du réseau de voies rapides urbaines grenobloises. Le projet conduit à l'aménagement de cinq échangeurs autoroutiers, au réaménagement de vingt-sept ouvrages d'art, dont l'élargissement du pont sur l'Isère, ainsi qu'à la création d'une tranchée couverte de 300 mètres environ.

L'Ae a rendu un premier avis sur ce projet à l'occasion de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP). L'enquête d'utilité publique a eu lieu du 20 novembre au 28 décembre 2017. La commission d'enquête a émis le 12 mars dernier un avis favorable. L'arrêté de déclaration d'utilité publique est attendu pour le courant du mois de juillet 2018.

L'Ae réitère les recommandations de son avis du 13 septembre 2017 et recommande d'actualiser l'étude d'impact, au regard des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, d'une part pour prendre en compte les observations précédemment formulées non traitées par les pièces spécifiques de la demande d'autorisation environnementale, ainsi que celles du commissaire enquêteur, d'autre part pour tirer le meilleur parti des analyses de l'agence d'urbanisme de Grenoble sur la relation entre l'extension de l'urbanisation et le développement des trois radiales autoroutières qui convergent sur la ville de Grenoble, et présenter les résultats de l'étude en cours sur les effets de la vitesse sur la pollution de l'air.

L'Ae recommande également d'étudier la faisabilité technique d'un reboisement des digues sans compromettre leur stabilité et leur surveillance, pour compenser autant que possible la destruction des peuplements boisés sur place et de justifier la contribution des acquisitions proposées à la compensation de la perte de connectivité écologique au droit du projet le long du Drac.

Enfin, l'Ae recommande au Syndicat mixte des bassins hydrauliques de l'Isère (SYMBHI) d'accélérer le calendrier de réalisation du programme d'action de prévention des inondations (PAPI) pour rendre possible l'introduction dans le projet d'aménagement autoroutier des dispositions permettant d'améliorer le traitement des espaces situés au pied de la digue rive droite du Drac.

### **Carrière de Bellevue à Saint-Paul (974)**

Le projet de création d'une carrière de roche massive au lieu-dit « Bellevue » sur la commune de Saint-Paul, présenté par la société Grands Travaux de l'Océan Indien (GTOI) est lié à la réalisation de la nouvelle route du littoral (NRL) à La Réunion. Cette nouvelle route nécessite environ 19 millions de tonnes (Mt) de matériaux dont environ 9 Mt d'enrochements massifs. Ce projet nécessite une construction de voirie nouvelle et la reprise avec élargissement de voiries existantes, opérations constitutives du projet et qui doivent à ce titre être intégrées au périmètre de l'étude d'impact.

L'étude d'impact, assez détaillée, mériterait d'être complétée sur certains points pour mieux apprécier les impacts liés aux transports des matériaux extraits et les impacts de l'exploitation sur les chiroptères. Elle fournit une appréciation des impacts des différentes carrières envisagées et de la NRL elle-même. L'ensemble correspond à la notion de projet telle que définie par la directive 2014/52/UE. L'Ae recommande d'actualiser les estimations de quantités de matériaux nécessaires

à la construction de la NRL et les apports attendus des différentes sources identifiées pour fournir les enrochements ainsi que la temporalité de ces apports (car elle est déterminante dans le besoin d'ouvrir ou non de nouvelles carrières).

L'Ae recommande également de compléter l'analyse des impacts sur l'environnement liés au trafic sur les voiries reliant la carrière au chantier de la NRL, en particulier concernant le bruit et les pollutions de l'air et de renforcer les dispositions qui seront prises pour lutter contre les espèces exotiques envahissantes pendant l'exploitation de la carrière et après la remise en état, qu'il conviendrait de compléter.

Étant donnée la présence avérée occasionnelle ou permanente sur le site ou à proximité d'espèces protégées, dont les chiroptères et certaines espèces d'oiseaux, que la présence de la carrière et son activité d'exploitation perturberont très probablement malgré les mesures (nécessaires) prévues, l'Ae considère que le projet ne peut être autorisé sans obtention d'une dérogation au régime d'interdiction stricte portant sur les espèces protégées.

**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)

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