



AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Communiqué de presse

Lundi 29 juillet 2019,

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :

(lors de la séance du mercredi 24 juillet 2019)

10 avis

- 1 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Hauts-de-France ;
- 2 Programme régional de la forêt et du bois (PRFB) de Guadeloupe (972) ;
- 3 Programme régional de la forêt et du bois (PRFB) de la région Normandie ;
- 4 Liaison intercommunale nord-ouest (LINO) partie sud dans le département du Nord (59) - actualisation de l'avis Ae n°2012-72 ;
- 5 Construction d'une usine de fabrication d'éoliennes en mer au Havre (76) ;
- 6 Extension et la modernisation du terminal T1 de l'aéroport de Marseille Provence (13) ;
- 7 Extension de la station d'épuration (STEP) de Perros-Guirec (22) ;
- 8 Zone d'aménagement concertée (ZAC) du quartier de la gare de Bourgoin-Jallieu (38) ;
- 9 Suppression du passage à niveau n°196 sur la RD 79, commune d'Escalquens (31) ;
- 10 Prise en compte des modifications apportées au parc des expositions dans le programme Wacken Europe à Strasbourg (67).

1 décision de saisine d'un dossier pour avis

Élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCOT) Roissy-Pays-de-France (95)

Avis

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Hauts-de-France

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. Il revient à la Région de l'élaborer et à l'État de l'approuver (article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales). Le Sraddet est le résultat de la fusion de plusieurs plans et schémas régionaux préexistants. Il doit permettre d'assurer la cohérence de plusieurs politiques publiques.

Le rapport sur les incidences environnementales, qui devrait être l'outil privilégié de la démarche d'évaluation environnementale, n'est pas en mesure d'apporter de valeur ajoutée au Sraddet, ni d'assurer une information minimale du public sur ses effets environnementaux et sur les mesures qui seraient nécessaires pour les éviter, les réduire ou les compenser. L'Ae recommande de le reprendre intégralement pour le faire porter sur l'ensemble des enjeux environnementaux et l'ensemble des volets requis par l'article R. 122-20 du code de l'environnement.

La présentation des différentes composantes du Sraddet est effectuée sans ordre ni hiérarchisation et sans explicitation du raisonnement permettant d'articuler toutes ses dispositions et tous ses volets. Le résultat est un assemblage d'orientations dont la cohérence reste à démontrer. À quelques exceptions près, l'absence de cible concrète pour beaucoup d'orientations et d'objectifs conduit à s'interroger sur le niveau d'ambition recherché, que ce soit sur un plan économique, social ou environnemental. La prudence juridique excessive qui limite le caractère prescriptif des règles est susceptible de réduire significativement la portée réelle des intentions affichées.

Dans l'ensemble, l'environnement, en général, et la plupart des domaines environnementaux du Sraddet sont largement absents de sa vision et de ses orientations générales. Dans l'absolu, plusieurs objectifs et règles affirment des ambitions environnementales intéressantes, quoique parfois insuffisamment précises ou quantifiées ce qui limite leur prise en compte dans les documents qui doivent être compatibles avec le Sraddet. D'autres objectifs ou règles sont présentés de telle sorte qu'ils risquent d'annuler les effets positifs attendus du Sraddet voire, dans certains cas, de conduire à la remise en cause de certaines orientations et à l'impossibilité de démontrer le respect du principe de non-régression environnementale, tout particulièrement en matière de consommation d'espace, d'émissions de gaz à effet de serre et de biodiversité, domaine pour lequel le législateur a pourtant dévolu à la Région un rôle de chef de file.

L'Ae a concentré ses recommandations sur les points qu'elle juge essentiels : la gouvernance du Sraddet (moyens et engagements propres de la Région, notice d'application, dispositif de suivi) ; le canal Seine – Nord-Europe (prise en compte de toutes les conséquences du projet et de ses impacts dans la démarche « éviter, réduire, compenser » du schéma) ; la consommation d'espace (périmètre de la règle proposée et niveau d'ambition) ; la biodiversité (justification des choix des réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques, objectifs de préservation et de restauration) ; les mobilités (report modal, accessibilité des métropoles transfrontalières) ; l'énergie et les gaz à effet de serre (effort de réhabilitation du bâti, territorialisation des objectifs de production d'énergie renouvelable) ; les risques sanitaires ; l'adaptation au changement climatique (avenir à long terme des polders du Nord et du sud de la baie de Somme).

Programme régional de la forêt et du bois (PRFB) de Guadeloupe (971) et de la région Normandie

Les programmes régionaux forêt-bois (PRFB) constituent la déclinaison régionale, en application de l'article L. 122-1 du code forestier, du plan national forêt-bois (PNFB). Ils ont été élaborés par la commission régionale de la forêt et du bois (CRFB), dont la composition, fixée par l'article L. 113-2 du code forestier, permet d'associer les services de l'État, des collectivités, les acteurs de la filière forêt-bois régionale, les associations environnementales et les différents usagers de la forêt.

Guadeloupe

Trois axes ont été approfondis pour élaborer le PRFB de Guadeloupe : protéger les forêts, les gérer durablement et développer et organiser des filières de valorisation. Deux autres axes ont été retenus pour former, informer, communiquer, piloter et suivre la mise en œuvre du PRFB.

Bien que les actions du programme soient dans l'ensemble favorables à l'environnement, sa portée dépendra de l'ambition qui le sous-tend et des moyens qui y seront affectés. L'Ae recommande en particulier de préciser où et dans quelles conditions une filière de bois-énergie pourrait être créée en garantissant une absence de concurrence avec les usages alimentaires.

L'Ae émet ainsi des recommandations pour compléter les actions prévues, préciser le suivi du PRFB et les budgets et modalités de financement des actions notamment par la fourniture à terme d'une déclinaison territoriale explicite du programme, par la précision des puits de carbone et des leviers disponibles dans la filière forêt-bois pour en accroître les effets et par la définition d'actions ciblées sur la chasse.

Le PRFB de Normandie est structuré autour de trois axes stratégiques relatifs à l'action interprofessionnelle, à la compétitivité des entreprises de la filière et à la gestion durable des forêts.

L'évaluation environnementale, menée conjointement à l'élaboration du programme, a permis une meilleure intégration de la dimension environnementale dans l'ensemble du document. Pour autant, hormis l'objectif de mobilisation supplémentaire de bois, le programme reste imprécis et ne comporte pas les éléments requis par la réglementation. D'une façon générale, le programme souffre d'une absence de territorialisation tant des enjeux environnementaux et sociaux que des actions qu'il prévoit. Ces dernières ne sont pas hiérarchisées, les modalités de leur mise en œuvre ne sont pas décrites et les mesures d'évitement, réduction et compensation proposées ne permettent pas de traiter l'ensemble des incidences résiduelles du programme. Il n'est en conséquence pas possible d'identifier quelle plus-value ce plan représente par rapport aux documents auxquels il va succéder.

L'Ae recommande de revoir l'équilibre du programme entre la mobilisation supplémentaire de bois projetée, double de celle inscrite au PNFB, et le respect des principes de gestion durable des forêts. Une fois les actions précisées, l'Ae recommande également de reprendre l'analyse des impacts du programme et des mesures prises pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser, et de les assortir d'indicateurs adaptés. Elle recommande enfin d'analyser la cohérence du PRFB avec les principaux programmes avec lesquels il a vocation à s'articuler, notamment les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONTVB), les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) – et de présenter les mesures prises pour éviter ou réduire les écarts constatés et si nécessaire les mesures de compensation envisagées.

Liaison intercommunale nord-ouest (LINO) partie sud dans le département du Nord (59) - actualisation de l'avis Ae n°2012-72

La métropole européenne de Lille (MEL) prévoit de réaliser trois premières tranches fonctionnelles de la partie sud de la LINO, déclarée d'utilité publique début 2019. L'Ae recommande, pour la complète information du public, de récapituler dès le début du dossier les principales évolutions apportées par rapport à celui présenté à l'enquête publique et de fournir également des informations relatives aux autres tranches fonctionnelles de la LINO sud (calendrier, procédure, et le cas échéant modifications envisagées). L'Ae recommande d'actualiser l'étude d'impact systématiquement, pour l'ensemble du projet, de façon proportionnée, en particulier en répondant à toutes les questions soulevées par l'Ae et au cours de l'enquête publique à l'occasion de la demande de DUP.

Le parti d'aménagement, qui vise notamment à favoriser les modes de déplacement actifs inclut des trottoirs pour les piétons et les vélos. L'Ae recommande de présenter et discuter les choix effectués pour tous les profils en travers des voiries, en cohérence avec les objectifs affichés de développement des modes alternatifs à la circulation automobile qui requiert notamment la continuité des itinéraires piétons et cyclistes. Elle recommande en outre d'appliquer la démarche éviter-réduire-compenser pour l'aménagement du Chemin vert et du giratoire sur la LINO, en cohérence avec les évolutions envisagées par le plan local d'urbanisme intercommunal de la MEL, et pour le parking du lycée Duhamel qui ne figurait pas dans l'étude d'impact initiale.

Pour les parties complétées ou reprises (en particulier pour l'eau et les milieux naturels), l'actualisation permet un approfondissement significatif des questions les plus importantes et apporte des réponses le plus souvent satisfaisantes. Les autres recommandations de l'Ae portent sur des compléments à apporter à l'état initial (devenir des eaux superficielles au droit de la faille de Haubourdin, caractérisation de l'emprise de l'ancien dépôt de déchets proche d'Eurasanté), sur les aires de chantier (localisation, impacts, mesures d'évitement, de réduction et de compensation) et

sur la définition des mesures relatives aux milieux naturels par le maître d'ouvrage de la LINO et par l'exploitant de la carrière voisine d'Emmerin.

L'Ae recommande également la reprise de l'analyse des déplacements, dans l'état initial et dans le scénario de projet, au vu de l'écart entre les objectifs du schéma de cohérence territoriale (SCoT) et les évolutions constatées, afin d'en tirer toutes les conséquences nécessaires pour la protection des riverains (bruit et pollution de l'air), la préservation des nappes souterraines et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Construction d'une usine de fabrication d'éoliennes en mer au Havre (76)

Le projet de construction d'une usine d'éoliennes en mer au Havre est présenté par la société Siemens Gamesa Renewable Energy (SGRE) qui prévoit de s'implanter sur des terrains du Grand port maritime du Havre (GPMH). Les éoliennes produites sont notamment destinées à équiper les parcs français dont la production doit commencer en 2023.

Le GPMH a entrepris la libération de l'emprise sur laquelle doit s'implanter l'usine. Il projette des travaux portuaires à proximité immédiate du site, qui permettront l'expédition des éoliennes. Du fait du lien entre ces opérations, l'Ae estime que l'évaluation environnementale au sens du code de l'environnement doit porter sur un projet global comprenant les travaux sous maîtrise d'ouvrage de SGRE et du GPMH et recommande principalement de compléter l'étude d'impact sur ce périmètre incluant les emprises et aménagements portuaires à venir.

Les recommandations de l'Ae portent sur la justification du choix de la localisation de l'usine et des aménagements portuaires liés (variantes étudiées, raisons notamment environnementales), sur l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre en phase travaux (libération des emprises, construction de l'usine) et en fonctionnement, sur les modalités de traitement des eaux usées et des eaux pluviales et sur les pollutions et nuisances de ce type d'usine en fonction de l'expérience de SGRE dans d'autres usines.

L'Ae recommande également d'analyser les effets cumulés du projet avec ceux du comblement de l'ancien bassin aux pétroles.

Extension et la modernisation du terminal T1 de l'aéroport de Marseille Provence (13)

La plateforme aéroportuaire de Marseille, gérée par la société Aéroport de Marseille Provence (AMP), est implantée sur les communes de Marignane et de Vitrolles, en partie sur un terre-plein conquis sur l'étang de Berre. AMP prévoit aujourd'hui d'étendre et de moderniser le terminal T1, afin d'éviter la saturation et d'augmenter l'attrait des infrastructures aéroportuaires, dans le contexte de la poursuite de la croissance rapide du transport aérien. Le dossier juge inéluctable l'augmentation du trafic aérien et n'envisage pas d'alternative à ce modèle de croissance.

Le projet comporte d'une part une tranche ferme, projetée pour 2023, qui consiste principalement à créer un nouveau bâtiment « cœur d'aérogare », et à « redresser » des taxiways¹, et d'autre part une tranche conditionnelle, prévue pour 2027, qui comprend la création d'une jetée d'embarquement et le réaménagement d'une aire de trafic.

L'étude est généralement bien documentée, mais présente des défauts méthodologiques majeurs dans la définition des scénarios d'étude, conduisant à attribuer intégralement à la réalisation du projet des effets qui n'y sont pas entièrement liés (amélioration de la desserte en transports collectifs de l'aéroport du fait de projets d'autres acteurs) voire totalement déconnectés (progrès technologique des aéronefs et des véhicules légers). Ceci conduit à sous-estimer les impacts environnementaux du projet et à surestimer ses bénéfices socio-économiques.

¹ Voies de circulation des avions dans un aéroport.

L'Ae recommande donc de redéfinir les scénarios de référence et de projet, puis de reprendre en profondeur les parties du dossier qui dépendent directement de ces scénarios (et notamment celles relatives aux trafics, au bruit, à la qualité de l'air, aux émissions de gaz à effet de serre et à l'évaluation socio-économique) et en conséquence de réévaluer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre.

L'Ae recommande en particulier au maître d'ouvrage et à l'État de démontrer la compatibilité du projet avec l'engagement de la France à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, à traduire dans la stratégie nationale bas carbone, notamment en détaillant les modalités de compensation des émissions du projet après évitement et réduction.

Elle recommande par ailleurs de compléter le dossier par une présentation détaillée des besoins de compensation des impacts sur l'avifaune et sa traduction en termes de mesure de compensation à acquérir sur le site naturel de compensation de Cossure.

Eu égard au caractère substantiel de ces modifications, l'Ae estime que le dossier ainsi complété devrait lui être de nouveau soumis pour avis.

Extension de la station d'épuration (STEP) de Perros-Guirec (22)

La station d'épuration des eaux usées (STEP) de Perros-Guirec traite les effluents de cette ville et de Saint-Quay-Perros. Le réseau d'assainissement est séparatif : les eaux pluviales sont rejetées au milieu sans traitement (avec la mer pour exutoire final) et les eaux usées sont envoyées dans la STEP pour traitement.

Depuis sa mise en service en 2010, la STEP, conçue à base de membranes de filtration, souffre de nombreux dysfonctionnements. Sur la seule année 2016, elle a dû rejeter des eaux usées dans le milieu sans les traiter plus de 70 fois, l'ensemble du système d'assainissement (station et réseau de collecte) produisant plus de 150 déversements. Cette situation résulte du fait que la station ne parvient pas à faire face aux apports d'eaux parasites dus à des infiltrations entraînant des débordements sur des postes de refoulement.

Le projet présenté s'appuie sur un programme de travaux de mise en conformité des postes de refoulement et de la station d'épuration en parallèle à un programme d'investigations et de lutte contre l'intrusion d'eaux parasites dans les réseaux. L'Ae recommande de faire porter l'étude d'impact sur le projet d'ensemble constitué de l'extension de la station d'épuration et de la remise à niveau du réseau d'amenée des eaux usées.

L'étude d'impact est mal structurée et comporte de nombreuses lacunes, imprécisions et redites qui en compliquent la lecture. Seule une étude d'impact reprise en profondeur permettrait d'en faire un document clair et cohérent, traitant l'ensemble des items visés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et accessible à un public non averti

Les principales recommandations de l'Ae portent sur les suites à réserver aux recommandations de l'étude acoustique, la comparaison des effets sur l'environnement des variantes envisagées pour les unités de prétraitement et la justification du choix de l'implantation d'un nouveau clarificateur en partie dans une zone humide, ainsi que sur la démonstration de la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne et les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Baie de Lannion et Argoat-Trégor-Goëlle).

L'Ae recommande également de réaliser une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 et de reprendre largement le résumé non technique.

Zone d'aménagement concertée (ZAC) du quartier de la gare de Bourgoin-Jallieu (38)

Le projet de création d'une ZAC autour de la gare de Bourgoin-Jallieu et de ses alentours, porté par la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et la ville, consiste en l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM) au nord de la voie ferrée dans le quartier gare et, au sud, la conversion de friches industrielles en un quartier mixte principalement axé sur l'habitation.

Le PEM se décompose en deux espaces distincts et complémentaires : un parking de 500 places au nord des voies ferrées, rééquilibrant le nombre de stationnements jusqu'à présent majoritairement situés au sud ; une requalification du parvis de la gare intégrant un pôle bus, un dépose-minute et des stationnements dédiés aux modes alternatifs de déplacement. Le quartier mixte accueillera 276 nouveaux logements, 4 700 m² d'activités tertiaires et une école. Un parc paysager intercommunal fera le lien entre les différents usages de la ZAC et assurera la cohérence d'ensemble du projet.

L'étude d'impact est claire, bien illustrée, globalement de bonne qualité avec des enjeux traités au niveau de précision attendu au stade de création d'une ZAC, hormis les variantes au projet et les scénarios qui demeurent peu explicites. L'Ae recommande de clairement différencier les options qui pourraient être encore ouvertes notamment dans la configuration d'un scénario 2 de long terme. Dans cette perspective, l'Ae recommande également de reprendre les analyses de circulation sur un périmètre élargi et sur un horizon de temps plus lointain, afin de prendre toute la mesure des effets du projet en termes de nuisances sonores.

Si elle constitue un atout pour le cadre paysager, la présence du cours d'eau le Bion constitue également une exigence forte du fait des risques d'inondation dont l'Ae recommande de mieux démontrer la maîtrise, tant pour la phase de travaux que pour la phase d'exploitation.

Suppression du passage à niveau n°196 sur la RD 79, commune d'Escalquens (31)

Le projet de suppression du passage à niveau n°196, situé sur la ligne ferroviaire Toulouse-Sète à Escalquens consiste en la création d'une voie nouvelle et de deux giratoires, le franchissement de la voie ferrée se faisant par un pont-route légèrement au nord de l'actuel passage à niveau, afin de réduire les sources de danger et la fluidification du trafic.

L'Ae relève une vision restrictive du contenu du projet qui ne considère que partiellement les interdépendances avec le projet de prolongement de la RD 916, celui-ci comportant la réalisation d'un franchissement surélevé de la voie ferrée à environ quatre kilomètres au sud. Ainsi l'Ae recommande de conduire l'analyse des variantes dans la perspective du projet d'ensemble constitué de la suppression du PN 196, du prolongement de la RD 916 et du pont-route sur la RD 94, et d'examiner, à cette échelle, l'hypothèse d'une redirection de l'ensemble des flux routiers vers ce dernier.

En dépit de la qualité certaines des représentations et illustrations, l'Ae formule plusieurs recommandations sur la structure de l'étude d'impact, qui mériterait une actualisation et une intégration des réponses apportées par le maître d'ouvrage suite à l'avis interservices du 19 septembre 2018.

Les mesures de réduction et de compensation des effets sur les milieux naturels sont équilibrées. Toutefois, l'Ae recommande de produire une analyse plus étayée des effets négatifs cumulés avec le prolongement prévu de la RD 916, sur la fragmentation des espaces et la biodiversité et d'accorder un soin renforcé à la stratification arborée des remblais afin de permettre une meilleure insertion visuelle du projet.

L'analyse des impacts ne prend réellement sens pour l'analyse des trafics et des nuisances qu'en intégrant l'ensemble des opérations prévues sur le secteur – notamment le prolongement de la RD 916 jusqu'à la RD 94, et le cas échéant la ZAC du Rivel. Ainsi l'Ae recommande de reprendre ces analyses dans la perspective globale de ces trois opérations et en considérant un horizon à vingt

ans après la mise en service du projet, de vérifier l'absence de modification significative et le cas échéant de proposer les mesures de protection acoustiques adaptées.

Avis sur la prise en compte des modifications apportées au parc des expositions dans le programme Wacken Europe à Strasbourg (67) (article L. 122-1-1 du code de l'environnement)

La loi n°2018-148 du 2 mars 2018 permet aux maîtres d'ouvrages de consulter l'Ae pour avis sur l'appréciation du caractère notable d'une modification et sur la nécessité ou non d'actualiser une étude d'impact existante.

En réponse à une demande de cette nature par la SERS, mandataire de l'Eurométropole de Strasbourg (67), au sujet de modifications apportées au parc des expositions, l'Ae a considéré que l'actualisation de l'étude d'impact du programme Wacken Europe à Strasbourg n'était pas nécessaire.

Décision d'évocation :

Élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCOT) Roissy-Pays-de-France (95)

Considérant la complexité et les enjeux environnementaux du dossier et en application des dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, l'Ae a décidé de se saisir de cet avis qui sera délibéré dans le délai maximal de trois mois prévu par la réglementation.

À titre de rappel, la réforme de l'autorité environnementale en région, entrée en vigueur à l'occasion de la nomination par la ministre de l'environnement des membres des MRAe, prévoit, en effet, la possibilité pour l'Ae, de sa propre initiative et par décision motivée au regard de la complexité et des enjeux environnementaux, de se saisir d'un dossier (pouvoir d'évocation).

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

Daniel CANARDON : 01 40 81 68 74 daniel.canardon@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Françoise FACON : 01 40 81 23 03 marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr