

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 31/03/2025

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants concernant onze avis lors de la session du jeudi 27 mars 2025.

1. [Création d'un four à chaux \(« AMeLi »\) sur la commune de Gravelines \(59\)](#)
2. [Prolongation de la concession de sables siliceux marins, dite « Platin de Grave », dans l'estuaire de la Gironde](#)
3. [Aménagement de l'entrée sud de Layrac et mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de l'agglomération d'Agen \(47\)](#)
4. [Cadrage préalable de l'étude des effets cumulés du « programme de décarbonation et réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos-Étang de Berre \(13\) »](#)
5. [Plan de prévention des risques naturels \(PPRN\) « inondations de la Divonne \(Versoix\) et de ses affluents », sur la commune de Divonne-les-Bains \(01\)](#)
6. [Demande de prolongation de la concession H d'Itteville \(91\)](#)
7. [Projet de ligne de tramway express de l'ouest lyonnais et mise en compatibilité des documents d'urbanisme \(69\)](#)
8. [Aménagement concerté Bègles Garonne sur la commune de Bègles \(33\)](#)
9. [Projet de régénération du pont-rail de Chaponval à Auvers-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône \(95\)](#)
10. [Démantèlement de l'installation « Parc d'entreposage des déchets radioactifs » de Cadarache \(INB 56\) \(13\)](#)
11. [Gare Nice Aéroport \(06\)](#)

[Retrouvez en ligne le communiqué de presse](#)

Contacts presse du Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche

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.

Création d'un four à chaux (« AMeLi ») sur la commune de Gravelines (59)

Le projet AMeli vise la production de chaux moins émissive en gaz à effet de serre (GES) destinée, en partie, à la production d'acier de l'usine ArcelorMittal également présente sur le grand port maritime de Dunkerque (GPMD) dans le secteur du Port Est.

AMeLi vise à réduire ses émissions de CO₂ fossiles par recours à des combustibles renouvelables et à réduire ses émissions dans l'atmosphère par captation du CO₂. Le projet est prévu en trois phases. La phase 1 prévoit la construction et la mise en service, en 2026, de quatre fours à chaux fonctionnant au gaz naturel et émettant le CO₂ produit dans l'atmosphère. La phase 2, prévue pour octobre 2027, vise le remplacement de 50 % du gaz naturel par de la biomasse ou des combustibles solides de récupération. La phase 3, à horizon fin 2030, permettra la captation d'une partie du CO₂ émis.

L'étude d'impact est de bonne qualité et contient de nombreux éléments détaillés. Toutefois le dossier est ambigu sur la notion de projet. En effet, le projet d'ensemble est constitué de plusieurs composantes : le site recevant l'installation classée pour la protection de l'environnement (four, stockages des matières premières et produits finis, etc.), les raccordements aux réseaux (gaz naturel, électricité, eaux potable, industrielle, pluviales et usées), les voies ferrées, les transports par voies terrestre (trains) et maritime (navires) des matériaux et produits ainsi que les sites de compensation.

Le site et les raccordements sont traités mais de manière inégale. L'Ae note que les maîtrises d'ouvrage des raccordements ne sont pas explicitement impliquées dans le portage du dossier. Les sites de compensation ne sont pas inclus dans le périmètre du projet et aucune hypothèse n'est faite sur le transport du CO₂ en phase 3. L'analyse de la recherche des solutions de substitution est succincte. Le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) pêche par plusieurs erreurs méthodologiques (il omet, par exemple, les émissions de GES liées à la phase de construction). L'étude de dangers reste ciblée sur la phase 1, est incomplète sur la phase 2 et présente peu d'hypothèses sur la phase 3, ce qui ne permet pas d'avoir une vue d'ensemble des dangers générés, à terme, par AMeLi, pourtant installée dans un environnement où les risques industriels sont très présents. L'Ae émet différentes recommandations parmi lesquelles celle de présenter et étudier dans l'étude d'impact le projet d'ensemble permettant la production d'une chaux décarbonée, , décrire l'ensemble des surfaces mises en œuvre par le projet et préciser si elles seront imperméabilisées ou non en phase chantier ainsi qu'en phase d'exploitation, présenter l'ensemble des procédures nécessaires au projet d'ensemble, incluant les raccordements, vérifier la qualification des incidences résiduelles et en tirer toutes les conséquences ou compléter l'évaluation des risques sanitaires par le calcul de l'excès de risque lié aux émissions de PM_{2,5} du projet ...

Prolongation de la concession de sables siliceux marins, dite « Platin de Grave », dans l'estuaire de la Gironde

Le dossier porte sur la demande de prolongation, portée par « Granulats Ouest », de la concession d'extraction de granulats marins (plan/programme) du Platin de Grave, située à l'embouchure de la Gironde, et sur les autorisations domaniale et d'ouverture de travaux miniers (projet) associées pour un volume total annuel maximal de 200 000 m³.

Le gisement, exploité depuis environ 80 ans, se compose de sables moyens et de graviers. En parallèle, une demande de cessation de l'activité d'extraction a été déposée pour trois secteurs de la précédente concession.

Le dossier, de bonne facture, s'appuie notamment sur le suivi du site au cours de la précédente concession, tant sur le plan sédimentaire que biologique. La démarche d'évaluation environnementale est menée correctement, et l'autorisation des travaux découlant du plan/programme est décrite et évaluée.

L'Ae recommande toutefois que le dossier soit actualisé pour prendre en compte les suites données aux réserves formulées par le Parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis en particulier : les études de faisabilité de l'exploitation par bande, d'interruption totale d'extraction pour la période de montaison des civelles (décembre à avril) et de limitation des extractions pour la période du frai du Maigre commun (mi-mai à fin juillet), la réduction du volume maximal d'extraction, annuel et total.

Les principales recommandations de l'Ae portent en outre sur l'articulation de ce plan avec le schéma régional des carrières de Nouvelle Aquitaine (plus particulièrement l'évolution de l'offre et de la demande en matière de granulats). Cette analyse, à piloter par l'État, doit fixer le cadre dans lequel pourront être appréciées les concessions de granulats marins existantes ou futures. L'Ae recommande également de préciser les incidences résiduelles sur les espèces amphihalines et d'en déduire des mesures de compensation, et de compléter le dossier par des mesures d'évitement et de réduction des incidences acoustiques, en particulier pour la mégafaune marine. L'Ae recommande de préciser les mesures de suivi, de les élargir à l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ainsi que de décrire les modalités de leur révision si elles s'avéraient insuffisantes.

Aménagement de l'entrée sud de Layrac et mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de l'agglomération d'Agen (47)

La commune de Layrac dans le Lot-et-Garonne porte le projet d'aménagement de son entrée sud qui comprend la création d'un giratoire sur la route nationale 21, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, d'un premier lotissement sous maîtrise d'ouvrage de DomoFrance et d'un complexe sportif municipal situés tous deux à l'est de la route. Les objectifs poursuivis sont d'assurer l'aménagement de l'entrée de Layrac, de développer l'offre de logement, notamment social, et de soutenir le développement des activités sportives. Le projet nécessite la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de l'agglomération d'Agen, sur laquelle porte également l'avis de l'Ae.

Le dossier ne tient pas compte du devenir du stade actuel pour l'analyse des incidences, évoque parfois la création d'un second lotissement d'habitations et mentionne le développement d'un espace commercial et la création d'une bretelle routière au sud du giratoire, sans apporter les

précisions nécessaires sur ces opérations. Il n'analyse pas les conséquences d'un développement urbain situé en périphérie au regard du risque de dévitalisation du centre-bourg. En ce qui concerne les aménagements du lotissement, du centre sportif et du giratoire, le dossier propose une mesure compensatoire liée à l'incidence du projet sur la zone humide sans qu'il ne soit complètement démontré que la séquence d'évitement a été menée à son terme. Le réseau que cette zone humide constitue actuellement avec les fossés de la route nationale (qui seront en partie busés), la mare, le talweg et les zones humides, ne paraît pas avoir été pris en compte de manière satisfaisante.

Plusieurs incidences résiduelles persistent après mise en œuvre de la séquence d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), notamment pour les oiseaux, dont certains protégés, ce qui conduit l'Ae à recommander de réaliser un dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats.

Cadrage préalable de l'étude des effets cumulés du « programme de décarbonation et réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos-Étang de Berre (13) »

L'Ae a été saisie par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) d'une demande de cadrage préalable de l'étude des effets cumulés du programme de décarbonation et de réindustrialisation de la ZIP de Fos-Étang de Berre (13). Cette étude a pour objet d'identifier, de décrire et d'évaluer les effets notables sur l'environnement que pourrait avoir la mise en œuvre du « programme » de décarbonation et de réindustrialisation de la ZIP de Fos et du pourtour de l'Étang de Berre, ainsi que les projets structurants de réseaux énergétiques associés, et les solutions alternatives « *soutenables* ».

L'analyse est effectuée par l'Ae, notamment sur la base des questions qui lui ont été posées, auxquelles elle s'attache à répondre, et qui sont reproduites en italique dans l'avis de cadrage préalable.

Dans son avis, l'Ae insiste sur la nécessité d'une approche stratégique du projet. Elle recommande ainsi aux pouvoirs publics, notamment l'État et la Région, de mettre en place un plan ou un programme de développement des activités industrielles décarbonées sur le territoire de la ZIP de Fos-Berre et de le soumettre à évaluation environnementale. Elle liste les principaux enjeux environnementaux à savoir la consommation d'espaces et la biodiversité terrestre et marine (dans un secteur où son caractère remarquable est affirmé et les capacités de compensation limitées), les émissions atmosphériques (industries, circulation routière), la qualité de l'air et ses impacts sur la santé des populations, la ressource en eau douce et les eaux marines (rejets d'effluents et qualité du milieu), la mobilité au sein de la zone et pour sa desserte, l'atténuation et l'adaptation au changement climatique (dans un secteur portuaire soumis à un risque de submersion accru par la remontée marine), et les paysages.).

Elle relève qu'il est de la responsabilité du ou des maîtres d'ouvrage de définir et de justifier un périmètre de projet garantissant que l'ensemble de ses incidences (intégrant tout ou partie des travaux ou activités associés), sur l'environnement et la santé humaine aura été évalué et que les projets non compris dans le programme devront être étudiés au titre des effets cumulés. Au-delà d'une question relative au projet Rhône CO₂, aux modalités de prise en compte des effets cumulés, à l'actualisation de l'étude qui doit se faire « *de manière traçable, en fonction des nouvelles informations disponibles* », l'Ae évoque la nécessaire justification de la localisation des nouvelles entreprises et du type d'entreprises à accueillir sur le site ; elle formule également des observations et recommandations concernant la recherche de solutions de substitution raisonnables, l'observation

de l'état initial et l'établissement du scénario de référence, l'évaluation des incidences et les mesures ERC, ou encore la prise en compte par le dossier des principaux enjeux environnementaux (biodiversité et artificialisation des sols, émissions atmosphériques et qualité de l'air, pollution des eaux, etc.).

Plan de prévention des risques naturels (PPRN) « inondations de la Divonne (Versoix) et de ses affluents », sur la commune de Divonne-les-Bains (01)

Divonne-les-Bains, commune de l'Ain (33,9 km² et 10 137 habitants (Insee 2021)), située à la frontière suisse, à l'extrême est de la communauté d'agglomération du Pays-de-Gex, est sujette à des crues de rivières torrentielles comme à des crues de plaine rapides, du fait des pentes existantes, ce qui a conduit l'État à élaborer un plan de prévention des risques naturels d'inondations (PPRNI) « *de la Divonne (Versoix) et ses affluents* ». Le PPRNI se substituera aux règles actuellement en vigueur pour la prévention de ces risques (PLUIH de 2020 et porter à connaissance de l'État de 2021).

La communauté d'agglomération est en outre engagée dans la définition d'un programme d'actions de prévention des inondations (Papi).

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont la réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens, dans un contexte de changement climatique, la préservation des enjeux naturels (habitats naturels, faune, flore et zones humides), et la maîtrise de l'urbanisation.

L'évaluation environnementale est bien présentée et documentée, proportionnée aux enjeux mais ne comporte pas les études hydrauliques gessiennes, ce qui limite l'information du public et de l'Ae.

Le PPRNI est dans l'ensemble cohérent et applique les référentiels usuels en vigueur. L'Ae recommande de justifier ses périmètres géographique et thématique et de présenter les évolutions apportées au zonage - du fait des échanges avec les collectivités et les habitants - en les justifiant en particulier au regard de leurs incidences environnementales.

Elle recommande aussi d'exposer comment l'impact du changement climatique est pris en compte dans l'étude de l'aléa puis du risque d'inondation, de documenter l'évolution des aléas d'inondation du territoire au vu des données existantes et de fournir le calendrier dans lequel le PPRNI sera revu, en application du plan national d'adaptation au changement climatique. Elle recommande de justifier le caractère non significatif de l'augmentation possible des enjeux dans le centre urbain et, à défaut, de revoir le zonage et le règlement sur ce secteur, de présenter les mesures prévues pour améliorer les performances du réseau de gestion des eaux pluviales sur la commune (en particulier d'indiquer si des évolutions des ouvrages (seuils, buses, bassins, etc.) et d'en évaluer les incidences le cas échéant).

Elle recommande également d'évaluer l'évolution de la vulnérabilité des biens et des personnes découlant des exceptions prévues par le règlement au principe général d'inconstructibilité en zone rouge, d'évaluer les incidences de la possibilité de faire des parkings souterrains sur l'écoulement des nappes souterraines et sur le niveau de l'aléa et de présenter les mesures prises pour y remédier, de veiller à inscrire dans le futur PLUIH, en cours de révision, des dispositions de nature à prévenir les risques d'inondation, en sus des seuls zonage et règlement du PPRNI.

Demande de prolongation de la concession d'exploitation d'hydrocarbures d'Itteville (91)

Cet avis porte sur l'évaluation environnementale de la demande de prolongation de la concession de mines d'hydrocarbures (« H ») d'Itteville dans l'Essonne (91), présentée par Vermilion REP SAS et Vermilion Pyrénées SAS. La prolongation vise à poursuivre l'exploitation du champ pétrolier découvert en 1990, en continuité avec les activités actuelles, à partir des infrastructures existantes qui comprennent notamment quatre sites de surface regroupant 14 puits pétroliers. La demande porte sur la superficie initiale de la concession (46,48 km²) et sur une période allant jusqu'au 1er janvier 2040.

Le rapport d'évaluation environnementale est, dans l'ensemble, correctement proportionné. Il ne qualifie toutefois pas de façon suffisamment précise les incidences de l'activité pour un certain nombre de thématiques environnementales qu'il convient d'analyser dans l'absolu et non pas uniquement au regard des écarts du fonctionnement futur par rapport au fonctionnement actuel.

Les principales recommandations de l'Ae sont de décrire de façon plus précise les installations de surface et de préciser les volumes d'extraction prévus sur la durée d'exploitation sollicitée ainsi que la composition attendue (eau, pétrole brut) et de présenter le retour d'expérience (incidents, accidents, plaintes...) acquis au cours des années d'exploitation de la concession sur des installations de même type. Elle recommande également la présentation d'un bilan complet des émissions de GES pour la période de prolongation de la concession, une version mise à jour de la comparaison avec le pétrole brut importé ainsi que les mesures d'évitement et de réduction pour les émissions de GES spécifiques à la concession d'Itteville. Enfin, elle recommande pour les canalisations de collecte de production de la concession de mieux caractériser les milieux naturels concernés (en particulier les zones humides), d'analyser les incidences en cas de fuite accidentelle et de définir des mesures d'évitement et de réduction appropriées.

Projet de ligne de tramway express de l'ouest lyonnais et mise en compatibilité des documents d'urbanisme (69)

Le tramway express de l'ouest lyonnais (Teol), sur les communes de Lyon, La Mulatière, Sainte-Foy-lès-Lyon, Francheville et Tassin-la-Demi-Lune dans le Rhône (69), constituera le prolongement de la ligne existante de tramway T2, de la presqu'île de la Confluence jusqu'au secteur d'Alaï. Il comprendra cinq nouvelles stations et permettra les liaisons entre l'ouest et le centre de la Métropole de Lyon, en connexion avec trois lignes de métro et deux lignes de tramways existantes.

Le projet comprend un nouveau franchissement de la Saône pour le tramway et les modes actifs, un tunnel permettant de gravir le dénivelé vers le plateau de l'ouest lyonnais et un tracé en surface, accompagné d'aménagements cyclables et paysagers. Son maître d'ouvrage est l'établissement public local Sytral Mobilités.

Le projet s'inscrit dans les objectifs ambitieux de report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et les modes actifs fixés par le plan de déplacements urbains de 2017, objectifs que le projet de plan de mobilité en cours d'élaboration devrait encore renforcer.

Le dossier est présenté en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet et de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et de l'habitat de la Métropole de Lyon, prévue fin 2025. Une autorisation environnementale sera sollicitée fin 2026 et la mise en service visée est 2032.

Outre la réduction de la dépendance à la voiture des habitants des secteurs desservis, essentielle à l'atteinte des objectifs du projet les principaux enjeux pour l'Ae sont le cadre de vie (qualité de l'air,

bruit, vibrations, paysage) des riverains, les émissions de gaz à effet de serre et les espaces naturels en milieu urbain.

Le projet Teol se distingue d'autres projets de tramway par la réalisation d'un tunnel (imposé par la topographie), dont la construction est fortement émettrice de gaz à effet de serre. L'Ae recommande en conséquence au maître d'ouvrage et aux collectivités de renforcer leurs actions et mesures pour maximiser l'usage de l'infrastructure et le report modal des usagers de la voiture particulière vers le réseau de transports en commun et vers toutes les mobilités décarbonées.

L'Ae recommande également de clarifier le scénario de référence de l'évolution des mobilités en l'absence de projet, de mieux préciser les modalités d'organisation du chantier et les mesures prises pour minimiser l'impact de ce dernier sur les riverains (mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires), et d'indiquer le devenir des matériaux excavés. L'Ae recommande enfin de préciser dès à présent les mesures prévues pour compenser les atteintes aux milieux naturels et espèces patrimoniales, aux plantations d'alignement et boisements, et de les renforcer ainsi que de reprendre l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques, comme de s'engager sur des mesures de nature à améliorer le bilan énergétique et carbone du projet.

Aménagement concerté Bègles Garonne sur la commune de Bègles (33)

Le projet de création de la Zac Bègles Garonne, sur une emprise de 81 hectares en rive gauche de la Garonne, sur la commune de Bègles, est porté par l'établissement public d'aménagement de Bordeaux-Euratlantique (EPABE); il constitue l'un des secteurs d'aménagement de l'opération d'intérêt national (OIN) Bordeaux-Euratlantique et a pour objet de reconvertir un territoire industriel et logistique en un quartier mixte et durable, conciliant logement, emploi, mobilités et transition écologique.

Il intègre la requalification du boulevard Simone Rossignol (ex-A 631) pour réduire le trafic et ouvrir les quais au public, la création d'espaces verts, la revalorisation de l'estey de la Moulinatte, le développement d'un réseau de mobilité active et d'un bus express, la démolition des friches industrielles, et l'urbanisation progressive du quartier, en lien avec celle des quartiers voisins.

L'aménagement prévoit 500 000 m² de surface de plancher, dont 300 000 à 350 000 m² de logements, 100 000 à 150 000 m² d'activités économiques et commerces ainsi que des équipements publics. Le quartier accueillera à terme 7 500 habitants et 1 500 emplois supplémentaires.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires de ce projet urbain, sont la vulnérabilité du site au risque d'inondation, la gestion des eaux, notamment pluviales, et des matériaux issus des constructions et des démolitions, la réduction des risques sanitaires pour les populations nouvellement exposées (risques notamment liés aux nuisances sonores, à la présence de sols pollués et à la pollution de l'air), l'intégration des corridors écologiques dans l'évolution du paysage urbain, des espaces verts et naturels, la maîtrise de l'usage de la voiture et le développement des modes actifs, un urbanisme économe en énergie, adapté aux épisodes caniculaires et limitant les risques d'îlots de chaleur urbains, et enfin l'appréciation des impacts cumulés des différents projets.

L'étude d'impact est détaillée et bien structurée. Elle reste cependant parfois imprécise ou encore trop générale sur plusieurs thématiques (biodiversité, pollution des sols, qualité de l'air ou la mobilité) dans l'attente de production d'études complémentaires au stade ultérieur de réalisation du projet. Parmi les recommandations de l'Ae, celle de définir plus précisément le contenu (notamment

équipements et services de proximité, espaces verts, programme de démolition) et le calendrier de réalisation de la Zac. Elle recommande également un renforcement significatif des engagements sur la sobriété énergétique et la préservation de la biodiversité ou encore une clarification sur les stratégies de gestion des inondations et en particulier des digues, et des mobilités.

Projet de régénération du pont-rail de Chaponval à Auvers-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône (95)

L'Ae est saisie d'un projet de régénération partielle du pont-rail de Chaponval, ouvrage métallique à trois travées, d'une longueur totale de 84 mètres, surplombant l'Oise, entre les communes d'Auvers-sur-Oise et de Saint-Ouen-l'Aumône dans le département du Val-d'Oise (95). Il prévoit le remplacement des tabliers métalliques supportant l'une des deux voies ferrées ainsi que le confortement des piles et des culées du pont.

L'Ae recommande de réaliser un bilan des émissions de GES du projet, de préciser l'état de l'ouvrage au regard des risques de pollution liés à sa déconstruction (plomb, amiante) et aux travaux de régénération (injection de ciment, eaux pluviales...), et de mettre à jour le diagnostic écologique sur l'état de conservation des habitats naturels et sur certains enjeux de biodiversité. L'Ae recommande également de quantifier le trafic induit par la phase chantier du projet, et de compléter le dossier par les éléments principaux issus de l'analyse du risque de collision par les bateaux justifiant du choix de la solution technique retenue.

Démantèlement de l'installation « Parc d'entreposage des déchets radioactifs » de Cadarache (INB 56) (13)

Le projet présenté par le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) consiste à démanteler le parc d'entreposage des déchets radioactifs, installation nucléaire de base (INB) n° 56, mise à l'arrêt définitif en 2023 et nécessitant une autorisation de démantèlement. Implantée dans le centre de Cadarache (13), elle comprend deux secteurs distincts : un parc d'entreposage et une zone dite des tranchées. Les interventions comprennent des opérations de reprise et conditionnement des déchets (RCD), des opérations préparatoires au démantèlement (OPDEM), l'assainissement et le démantèlement. Des contrôles radiologiques finaux et le repli du chantier concluront les interventions.

Pour l'Ae, le principal enjeu du projet est celui de la gestion des déchets radioactifs et conventionnels désentreposés ou produits par le démantèlement.

Le dossier est clair et bien proportionné aux enjeux. L'Ae émet des recommandations, notamment pour expliciter l'articulation du calendrier du démantèlement de l'INB 56 avec celui de la disponibilité des exutoires de stockage, certains déchets étant sans filière immédiate. Elle recommande de fournir une vue d'ensemble complétée selon les informations disponibles à ce jour, et de décrire le mode de gestion et le calendrier envisagés (conditionnement, entreposage dans l'INB56, déplacement dans d'autres sites d'entreposage) ainsi que la ou les filières qu'il faudra mettre en place pour leur stockage ainsi que leur calendrier.

Le démantèlement émettra des déchets solides, des effluents liquides et des émissions atmosphériques. Des autorisations de rejets sont sollicitées, qui n'apparaissent pas toujours cohérentes avec les quantités évaluées par le dossier. L'Ae recommande d'y remédier, de compléter l'évaluation des rejets atmosphériques en tenant compte des transports et déplacements et des

valeurs toxicologiques de référence des PM2,5, et d'inclure dans l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre du projet les émissions « grises » liées au contenu carbone des matériaux utilisés. L'évaluation des incidences des rejets d'hydrocarbures et particulièrement d'hydrocarbures aromatiques polycycliques, doit également être complétée.

La création de nouvelles installations et le déplacement d'une voie d'accès affectent 3,4 ha d'habitats naturels, dont une partie est à enjeux significatifs. L'Ae recommande de prévoir des compensations à leur destruction et de décrire l'intérêt écologique initial des sites de compensation pour éviter de les altérer significativement par des actions mal adaptées. La modification du réseau de collecte des eaux pluviales doit permettre d'améliorer le réseau existant.

Un certain nombre d'autres projets ont lieu à Cadarache et dans les environs, susceptibles d'impacts cumulés avec le démantèlement de l'INB 56. L'Ae recommande de réexaminer les effets cumulés des rejets d'aluminium et d'hydrocarbures et de prendre des mesures complémentaires pour réduire le niveau de ces rejets dans la Durance à un niveau garantissant leur innocuité pour l'environnement.

L'Ae recommande enfin de compléter la description des incidents susceptibles d'atteindre l'INB 56 en indiquant les suites qui ont été données aux incidents passés ou similaires sur cette INB, et de réévaluer les effets d'un accident de référence sur l'ensemble du site de Cadarache et de ses environs.

Gare Nice Aéroport (06)

La gare de Nice Aéroport, opération de la phase 1 de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), vise à permettre l'arrêt des trains à grande vitesse au droit de l'aéroport de Nice et à renforcer la capacité des trains régionaux, en articulation avec le pôle d'échanges multimodal (PEM) et la Zac du Grand Arénas, nouveau quartier urbain.

Localisée à l'ouest de la gare historique Nice Saint-Augustin, la gare comporte un bâtiment voyageurs, de nouveaux quais, une passerelle protégée par une canopée, un bâtiment parking (voitures et vélos) et un jardin. L'opération comprend l'ouverture du « passage Maïcon » dans le remblai ferroviaire historique, qui renforce la continuité urbaine entre le nord et le sud de la ligne et accroît la transparence hydraulique.

Le cahier territorial de l'étude d'impact de la LNPCA relatif à cette gare a été mis à jour, tant dans sa présentation de l'état des lieux que dans celle du projet dans une logique de moindre impact. La réalisation de la gare présente une grande complexité de phasage, avec plusieurs étapes transitoires. Présentée comme une opération du projet LNPCA, elle doit prendre en compte, au titre des impacts cumulés, en particulier ceux de la Zac Arénas et du PEM dans lesquels elle s'insère.

L'opération étant incluse dans un site très urbanisé et en constante évolution, ses incidences sont difficilement identifiables et les données produites manquent parfois de précisions emportant des conclusions un peu hâtives.

Pour l'Ae, les principaux enjeux sont les risques naturels, en particulier les inondations, le retrait gonflement des argiles, les séismes, la gestion des matériaux et les émissions de gaz à effet de serre (GES) pendant la phase de travaux, les effets sur la santé liés aux nuisances sonores et lumineuses et à la qualité de l'air ainsi que la capacité du projet à répondre à ses objectifs environnementaux de transfert modal locaux, régionaux et nationaux dans un quartier et un département où les infrastructures routières sont saturées et la qualité de l'air dégradée et enfin la bonne prise en compte des impacts cumulés avec les opérations de la Zone d'aménagement concerté (Zac).

L'Ae recommande principalement d'améliorer la cohérence et la précision des informations données dans l'étude d'impact, de compléter l'effort de description des effets du changement climatique par une démarche d'anticipation de ses impacts sur l'opération, et de définir des mesures pour garantir la tenue du remblai ferroviaire aux effets d'un séisme de référence. Elle recommande à la métropole de préciser le phasage des opérations transitoires du Marché d'intérêt national et leur prise en compte dans les impacts cumulés et aux différents maîtres d'ouvrages de mettre à jour régulièrement leurs études d'impact, celles-ci s'alimentant mutuellement, au fur et à mesure de leurs avancées respectives.

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

Désinscription ici