



# AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Communiqué de presse

Jeudi 7 février 2019,

### **L'Autorité environnementale a publié une note sur la qualité des évaluations environnementales des projets d'infrastructures de transport routières et a délibéré sur les projets suivants :**

*(lors de la séance du mercredi 6 février 2019)*

#### **6 avis**

- 1 Usine Alteo à Gardanne (13)
- 2 Projet EolMed - Gruissan (11)
- 3 Programme régional de la forêt et du bois 2018-2027 de la région Grand Est
- 4 Installation de transit de sédiments non dangereux de Wambrechies (59)
- 5 Construction des lots A et C situés dans le projet de restructuration des ateliers de Vaugirard de la RATP à Paris – Actualisation de l'avis Ae n°2015-38
- 6 Cadrage préalable relatif au réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique (44) - Suspension de l'instruction

#### **2 décisions après examen au cas par cas :**

- 1 Élaboration du plan de protection de l'atmosphère de l'aire urbaine de Pointe-à-Pitre et des Aymes (971)
- 2 Révision du plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) de la Durance sur la commune de Cheval-Blanc (84)

#### **1 décision de se saisir de l'avis :**

- Élaboration du plan local d'urbanisme métropolitain de la métropole Nice Côte d'Azur (06)

### **Synthèse de la note relative aux infrastructures de transport routières**

(La note est à retrouver en intégralité sur <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/notes-deliberees-r487.html>)

Entre sa création en 2009 et le début de l'année 2018, l'Ae a délibéré 104 avis sur des projets d'infrastructures routières ou sur des projets qui impliquaient des aménagements routiers.

Si l'Ae souligne régulièrement la clarté globale et le didactisme de ces dossiers, il n'en reste pas moins qu'ils présentent pour la plupart, malgré des améliorations récentes, des lacunes significatives persistantes. Ces faiblesses concernent aussi bien la qualité des études d'impact que la prise en compte de l'environnement par le projet.

**Les études de trafic sont très importantes car elles alimentent la justification du projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre.** Or, leurs résultats sont présentés de manière trop succincte et les études elles-mêmes ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure, ni les reports modaux possibles.

L'Ae a constaté également qu'il n'était presque jamais proposé de **mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des émissions de gaz à effet de serre**, malgré les engagements pris par la France d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon de 2050 et en dépit du constat récent que les émissions du

secteur des transports se remettent à augmenter, alors que l'effort de réduction a vocation à être réparti entre les différents secteurs. Cela est d'autant plus justifié en considérant que le secteur des transports représente à lui seul 30 % des émissions de la France. Il en est de même pour l'évitement ou la réduction des émissions de polluants toxiques pour la santé humaine, qui dans les agglomérations sont désormais dues de façon prépondérante à la pollution automobile.

Par leur emprise et par les coupures et morcellements de l'espace qu'elles génèrent, **les infrastructures ont des effets sur les milieux naturels**. La prise en compte de ces derniers reste souvent focalisée sur les espèces protégées, sans une analyse suffisante des effets sur la fonctionnalité des écosystèmes et sur les habitats remarquables, y compris les zones humides. L'Ae relève par ailleurs des lacunes en matière de prise en compte des continuités écologiques.

Le choix de recourir à la concession pour la création de certaines infrastructures à deux fois deux voies et pour leur élargissement conduit le plus souvent à reporter les étapes critiques de l'évaluation environnementale du projet (en particulier le choix de l'option retenue) à des phases trop tardives, après la désignation du concessionnaire. De même, la plupart des caractéristiques de l'infrastructure sont déjà imposées dans le cahier des charges, ce qui ne permet pas toujours de donner tout son sens à l'évitement ni de mettre en place des mesures de réduction et de compensation à la hauteur des enjeux d'environnement et de santé humaine.

**La notion de projet (ou celle de programme de travaux, lorsque celle-ci était encore applicable) reste trop souvent mal interprétée par les maîtres d'ouvrages** ; l'Ae rappelle que le périmètre retenu pour le projet a vocation à être justifié, notamment au regard des liens fonctionnels et des interférences entre différents aménagements, dans la mesure où ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux. Au-delà de la définition du projet ou du programme, les maîtres d'ouvrage sont invités à réfléchir « à la bonne échelle » d'appréciation des impacts, nombre de ceux-ci ne pouvant être appréciés à l'échelle des seules infrastructures considérées.

À partir de l'analyse d'un nombre conséquent de projets dont rend compte cette note, l'Ae constate qu'elle a trop souvent eu à se prononcer sur des projets dont les alternatives étaient figées alors qu'elles auraient mérité d'être révisées. Ces variantes sont en effet fondées sur des partis d'aménagement ou des options définies parfois plusieurs décennies avant l'étude d'impact. La prise en compte de l'environnement intervient de fait après les choix les plus structurants. Ces choix devraient plus souvent être basés sur une analyse des variantes tenant compte de l'ensemble des modes de déplacement possibles pour satisfaire les besoins de mobilité, au lieu de reposer sur des options relevant du seul mode routier. Il convient de noter que les améliorations attendues en matière de vitesse et de gain de temps pour l'utilisateur, pourtant souvent limitées, représentent une part prépondérante dans la motivation des constructions ou aménagements d'infrastructures.

**La prise en compte des enjeux environnementaux en amont des grands choix d'aménagement et au sein de la planification des programmes d'infrastructures est un maillon essentiel du respect des engagements de la France en faveur de la transition écologique et énergétique**, dimension qui ne peut uniquement être abordée par des études environnementales au niveau de chaque projet.

*L'Autorité environnementale a choisi de produire des « notes », synthèses commentées de ses avis et pistes de réflexions, sur une thématique donnée, type de projet ou thématique environnementale par exemple. Chaque note est rédigée au regard des avis émis par l'Ae à la date de sa délibération, des réflexions et questionnements qu'ils ont suscités en son sein et avec différentes parties prenantes, ainsi que de la législation et de la réglementation alors en vigueur.*

## **Avis**

### **Usine Alteo à Gardanne (13)**

Le présent avis intervient suite à la décision prise par le tribunal administratif de Marseille de réformer l'autorisation d'exploitation de l'usine Altéo de Gardanne (13), qui fabrique de l'alumine à partir de bauxite, pour incomplétude de l'évaluation environnementale. Après avoir rejeté résidus et eaux en excès sur le site de Mange-Garri sur la commune voisine de Bouc-Bel-Air, puis en mer dans la calanque de Morgiou, la société Altéo stocke depuis 2016 les résidus solides déshydratés sur le site de Mange-Garri et rejette les eaux excédentaires en mer. Ce rejet en mer doit être rendu compatible fin 2019 avec les valeurs retenues au titre de la convention de Barcelone.

Le tribunal administratif de Marseille, saisi par plusieurs organisations de protection de l'environnement a notamment décidé que l'étude d'impact relative à cette mise en compatibilité devait être complétée pour faire apparaître les effets cumulés des sites de Gardanne et de Bouc-Bel-Air, puis donner lieu à une nouvelle enquête publique et le cas échéant à un nouvel arrêté.

Les principales recommandations de l'Ae ont trait à l'actualisation des possibilités et des besoins d'entreposage, l'actualisation de la description des habitats, des espèces et des enjeux en se fondant sur les inventaires les plus récents, la réalisation de mesures annuelles d'isotridécanol éthoxylé dans les eaux de surface, et à la présentation des différentes pièces du dossier pour améliorer sa lisibilité.

### **Projet EolMed - Gruissan (11)**

La ferme éolienne pilote « EolMed - Gruissan » est lauréate de l'appel à projets pour l'éolien flottant en Méditerranée lancé par l'Ademe le 5 août 2015 (AAP EolFlo), portant sur trois zones désignées par l'État dans le golfe du Lion. Elle comportera quatre éoliennes de puissance 6, 15 MW, la plus proche de la côte étant située à 18 km de la plage de Gruissan dans le département de l'Aude.

Un des enjeux importants de ce projet est sa capacité à permettre d'évaluer et de maîtriser l'impact de cette technologie sur l'environnement marin, dans la perspective du développement à venir de parcs industriels notamment sur la façade méditerranéenne. L'Ae souligne l'importance de l'effort de développement des connaissances sur les populations d'oiseaux marins et migrateurs terrestres ainsi que sur les chiroptères, que les fermes pilotes devraient permettre et qui sera nécessaire pour le passage éventuel à l'échelle industrielle. L'Ae recommande en conséquence de développer sans délai, sous la responsabilité de l'État et d'un conseil scientifique indépendant, un programme de recherche pour compléter ces connaissances encore lacunaires et fournir des bases solides aux études d'impacts des parcs éoliens opérationnels.

L'étude d'impact est complète et d'excellente facture. Elle se lit facilement malgré son volume. L'Ae recommande principalement de justifier l'absence de qualification d'un enjeu fort pour les passereaux migrateurs, de reconsidérer ou justifier l'enjeu attribué aux chiroptères et à l'Anguille européenne et d'en tirer les conséquences pour l'étude d'incidences Natura 2000.

Les recommandations de l'Ae portent également sur les effets cumulés avec le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle (impacts du projet sur le trafic maritime) et, à l'échelle du golfe du Lion, de l'ensemble des parcs à venir dont les fermes pilotes constituent les précurseurs ; le suivi (durée retenue, modalités de partage avec le public) et les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre des phases de fabrication et d'installation des éoliennes.

### **Programme régional de la forêt et du bois 2018-2027 de la région Grand Est**

Le programme régional forêt-bois (PRFB) de la région Grand Est, porté par l'État, constitue en application de l'article L. 122-1 du code forestier, la déclinaison régionale du plan national forêt-bois (PNFB). Le PRFB Grand Est s'est fixé quatre axes stratégiques, à savoir, « donner un nouvel élan à l'action interprofessionnelle », « renforcer la compétitivité de la filière au bénéfice du territoire régional », « dynamiser la formation et la communication », « gérer durablement la forêt et la ressource forestière ».

Si le PRFB Grand Est définit bien des objectifs quantitatifs de mobilisation raisonnée des bois par massif, l'évaluation environnementale qui en est faite reste essentiellement qualitative et axée sur les modalités de renouvellement des peuplements, plus que sur celles de la mobilisation des bois et ses conséquences sur l'environnement et la biodiversité.

L'Ae recommande principalement de justifier au regard des spécificités des différents massifs et des objectifs environnementaux, en particulier de la préservation des sols et de la biodiversité, l'objectif de mobilisation de volume total de bois par rapport à la disponibilité technique de bois d'œuvre identifiée dans l'étude régionale de l'institut géographe national et de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 en s'appuyant notamment sur les objectifs de mobilisation supplémentaires territorialisés et sur les éléments disponibles de cartographie de la desserte des ressources forestières.

Elle recommande également d'inscrire dans le PRFB un cadrage explicite et différencié des orientations en matière d'environnement à donner aux documents d'orientation forestière, ainsi que des éléments de cadrage visant à atteindre l'équilibre sylvocynégétique à prendre en compte pour l'élaboration des plans de chasse.

## **Installation de transit de sédiments non dangereux de Wambrechies (59)**

L'installation de transit de Wambrechies portée par Voies navigables de France (VNF) est destinée à l'accueil temporaire de sédiments non dangereux (inertes ou non inertes), avant leur élimination ou leur valorisation et prévue de recevoir quasi-exclusivement, dans un premier temps, des matériaux issus du recalibrage de la Lys mitoyenne (95 % du volume annuel de matériaux pendant les six premières années). L'Ae recommande de compléter le dossier par la présentation de la stratégie de gestion à terre des sédiments portée par VNF et des informations, à l'échelle du projet de recalibrage de la Lys mitoyenne et des unités hydrographiques cohérentes concernées, de nature à permettre d'apprécier le contexte de la création de l'installation de Wambrechies et les impacts de l'ensemble des projets.

Le dossier ayant été déposé antérieurement à plusieurs modifications réglementaires le concernant, l'Ae recommande à l'État de préciser le cadre réglementaire applicable et au maître d'ouvrage de mettre à jour les pièces et références techniques et réglementaires.

Les principales recommandations de l'Ae concernent principalement la protection des eaux superficielles et souterraines, en particulier, sur la prise en compte des scénarios de pluie prescrits dans le dimensionnement des ouvrages (respect des valeurs limites de rejets), la mise en place d'un traitement de déphosphatation et d'éventuels autres traitements, la fréquence des contrôles avant rejet et les analyses prévues pour le suivi des eaux souterraines durant la période de fonctionnement de l'installation, pour identifier et maîtriser tout risque de fuite de lixiviats dans le sol. Les autres recommandations portent sur la justification de certains choix (durée du cycle de traitement, gestion mécanique des déchets) et la valorisation des matériaux de dragage (articulation entre les opérations de dragage et la prise en charge des matériaux par l'installation, la gestion des flux et des cas de refus).

Le suivi annuel de l'ensemble des composantes du projet, ainsi que des bilans à intervalles rapprochés doit permettre d'anticiper la conduite à tenir dans l'hypothèse d'une saturation progressive de la capacité de l'installation.

## **Construction des lots A et C situés dans le projet de restructuration des ateliers de Vaugirard de la RATP à Paris – Actualisation de l'avis Ae n°2015-38**

Le projet de construction des lots A et C, qui abritera des logements et une crèche, s'inscrit dans la première phase du projet de restructuration des ateliers de Vaugirard de la RATP (222-224 rue de la Croix-Nivert à Paris). Le projet de restructuration des ateliers a fait l'objet d'un premier avis de l'Ae (n°2015-38) dans le cadre de la procédure de demande du permis d'aménager.

Le dossier présenté pour cette opération ne constitue pas l'actualisation de l'étude d'impact qui avait été réalisée pour le projet d'ensemble, telle que le requerrait le code de l'environnement. Outre la nécessité de compléter le dossier pour y inclure l'ensemble des éléments attendus d'une étude d'impact actualisée, l'Ae recommande de préciser les réglementations applicables au projet, notamment vis-à-vis des installations classées pour la protection de l'environnement et les prescriptions en découlant (conformité du projet et conditions des dérogations que le maître d'ouvrage envisage de solliciter).

En termes d'impact sur la santé des habitants, l'Ae recommande principalement au maître d'ouvrage, le groupement des sociétés Emerige résidentiel et Icade promotion, de traiter si nécessaire la pollution des sols et de démontrer que les dispositions constructives retenues pour le bâtiment C, et plus généralement pour l'ensemble du lotissement, permettront d'assurer le respect des réglementations relatives au bruit du fait des déplacements des trains sur les trois voies de retournement sur lesquelles le bâtiment est construit.

## **Cadrage préalable relatif au réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique (44) – Suspension de l'instruction**

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a saisi l'autorité environnementale afin de disposer d'un avis sur le périmètre du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique - au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, avec pour objectif, selon le courrier de saisine, de présenter le dossier soumis à la concertation préalable à la séance de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 6 février 2019. L'Ae en a accusé réception le 27 décembre 2018, en précisant que l'avis serait adressé dans les meilleurs délais lors de sa session du 6 février 2019.

Par courrier en date du 5 février 2019, le directeur du transport aérien informe le président de l'Autorité environnementale du report de la concertation en juin et juillet 2019 et sollicite une suspension temporaire de l'instruction du dossier afin d'être en mesure d'apporter des éléments complémentaires. L'Ae a donc pris acte de cette demande de suspension.

## **Décisions au cas par cas :**

### **Élaboration du plan de protection de l'atmosphère de l'aire urbaine de Pointe-à-Pitre et des Abymes (971)**

L'Ae a décidé, après examen au cas par cas, de la **soumission** à évaluation environnementale du plan de protection de l'atmosphère de l'aire urbaine de Pointe-à-Pitre et des Abymes au vu des caractéristiques et des enjeux environnementaux de ce plan.

### **Révision du plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) de la Durance sur la commune de Cheval-Blanc (84)**

L'Ae a décidé, après examen au cas par cas, de la **non-soumission** à évaluation environnementale du plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) de la Durance sur la commune de Cheval-Blanc au vu des caractéristiques et des enjeux environnementaux de ce plan.

## **Décision d'évocation :**

### **Élaboration du plan local d'urbanisme (PLU) de Nice Métropole**

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](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)