



Autorité environnementale

Paris, le 12 juin 2025

Nos réf. : AE/25/0586

Vos réf. : courrier du 16 avril 2025

Courriel : ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Aménagement d'un site propre pour l'accueil de l'opération MASIPRO, service expérimental de mobilité autonome (44)
Recours à l'encontre de la décision n° F-052-25-C-0014 du 25 mars 2025 de l'Autorité environnementale dans le cadre d'un examen au cas par cas

Par courrier du 16 avril 2025, SNCF Réseau (« le pétitionnaire ») a adressé à l'Autorité environnementale (Ae) un recours à l'encontre de la décision au cas par cas soumettant à évaluation environnementale le projet visé en objet.

Rappels sur le projet décrit dans le dossier de demande d'examen au cas par cas

L'opération MASIPRO (Mobilité autonome en site propre) est localisée sur une section de l'ancienne ligne ferroviaire Carquefou-Nantes (quartier de Doulon-Bottière) en Loire-Atlantique, inexploitée depuis 2011, et consiste en l'aménagement d'un site propre routier pour l'accueil d'un service expérimental et temporaire de mobilité autonome électrique, lauréat de l'appel à projets « Mobilité Routière Automatisée » France 2030.

Elle vise à concevoir un système de transport public autonome, s'appuyant sur des véhicules légers (20 places environ), électriques et automatisés, et des équipements d'infrastructure connectée, dans le cadre d'un service expérimental ouvert au public, sans opérateur à bord, et supervisé à distance.

L'objectif est de valider la faisabilité technique et économique et l'attractivité des solutions proposées et de tester l'acceptabilité du service proposé.

Monsieur David BOROT
Directeur Innovation Nouvelles Mobilités
Groupe SNCF
Direction Technologies, Innovation et Projets Groupe
2, place aux étoiles
93 210 La Plaine-Saint-Denis

L'opération MASIPRO s'inscrit dans la continuité, notamment géographique, de l'opération PIOMA (Plateforme d'innovation ouverte pour la mobilité autonome), qui :

- a été réalisée dans le cadre du projet SAM (Sécurité et acceptabilité de la conduite et de la mobilité autonome) monté en réponse à l'appel à projets EVRA (Expérimentation de véhicules routiers autonomes),
- comprenait l'aménagement, réalisé en 2020 et en 2021, d'une infrastructure linéaire de 1 950 m, d'un carrefour à feux, d'une station test, de deux ouvrages d'art et d'une zone de retournement,
- a été réalisé en deux phases, la première portant sur un linéaire de 410 m et la seconde sur un linéaire de 1 540 m,
- a fait l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la législation sur l'eau déposé en 2020 et d'un porter à connaissance déposé en 2021,
- a donné lieu entre 2020 et 2023 à des expérimentations de véhicules autonomes développés par Stellantis,
- n'a pas fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas dans la mesure où la longueur de la voie n'excédait pas 3 km.

Compte tenu notamment des objectifs poursuivis, les opérations PIOMA et MASIPRO doivent être considérées comme faisant partie d'un même projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

L'utilisation du site dans le cadre de l'opération MASIPRO est prévue sur une durée totale d'environ deux ans (entre 2026 et 2028), dont onze mois pour l'expérimentation.

Les travaux d'aménagement envisagés pour l'opération MASIPRO comprennent :

- l'extension de la plateforme routière existante sur 2 120 m supplémentaires, sur la base de deux couloirs de circulation avec une largeur utile de 7,80 m, portant ainsi la longueur totale de la plateforme à 4 070 m,
- la création de deux terminus (de 19 m de long par 4 m de large) avec des zones de retournement aux extrémités nord et sud (étant noté que le terminus nord est réalisé sur la section de l'opération PIOMA déjà existante),
- l'installation de huit stations modulaires et démontables (de 12 m de long par 4 m de large) et de leurs accès piétons (dont quatre stations sur la section de l'opération PIOMA déjà existante),
- l'aménagement de trois bâtiments démontables (d'une superficie de 275 m², 325 m² et 100 m²) au terminus nord pour les besoins de l'exploitation du service,
- le remplacement, avec élargissement, d'un ouvrage hydraulique de 1,5 m par 1 m.

Pendant l'expérimentation, les huit stations ouvertes au public seront desservies de 6 h à 20 h en semaine et de 13 h à 20 h le week-end, avec un passage toutes les dix minutes environ dans chaque sens en heure de pointe et du transport à la demande le reste de la journée.

L'objectif est d'atteindre une vitesse commerciale moyenne de 25 à 30 km/h, équivalente à celle des transports urbains en site propre.

En 2028, lorsque l'expérimentation prendra fin, les installations modulaires (quais et bâtiments) pourront être démontées ; concernant la plateforme routière, il est prévu une remise en état potentielle du site, le devenir de la plateforme n'est toutefois pas connu à ce stade et sera déterminé, selon le dossier, en fonction des souhaits de SNCF Réseau et des collectivités autorités organisatrices de transport à l'issue de l'expérimentation.

Rappels sur le contenu de la décision contestée

La décision contestée rappelle les sensibilités environnementales attachées au projet. L'opération se trouve sur la commune de Carquefou :

- à 800 m environ de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type II « Vallée et marais de l'Erdre » (identifiant n° 520006643),
- à environ 1,7 km de la zone de protection spéciale (identifiant n° FR5212004) et de la zone spéciale de conservation (identifiant n° FR5200624) « Marais de l'Erdre » (Natura 2000),
- à environ 2,7 km de la réserve naturelle régionale « La Tourbière de Ligné »,
- dans une zone identifiée dans le plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) de Nantes Métropole comme étant soumise à des aléas faibles à forts d'inondation par ruissellement, avec des zones d'accumulation importantes à certains endroits,
- à une vingtaine de mètres des habitations les plus proches,
- à la limite de la servitude des abords du site inscrit « Le château de l'Épinay ».

La décision contestée tient compte des mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire les incidences, notamment les dispositions prévues par le dossier.

Concernant les incidences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour la phase 2 de l'opération PIOMA déjà réalisée :

- les zones humides identifiées (680 m²) ont été évitées en majorité, exceptée une zone de 200 m² qui a été compensée à hauteur de 200 % (soit 400 m²),
- l'opération affectant 2 640 m² d'espaces paysagers à protéger (EPP) au titre du PLUm, 45 m de haies ont été plantés pour compenser la suppression de 15 m de haies autour de la zone de retournement,
- la surface de ballast qui constitue un habitat pour les reptiles (avec recensement dans l'aire d'étude de deux espèces protégées avec un fort enjeu patrimonial, Vipère aspic et Couleuvre d'Esculape, et de trois espèces protégées présentant un enjeu moindre, Lézard à deux raies, Orvet fragile, Lézard des murailles) a été réduite de 6 360 m², le dossier mettant en avant que 1 830 m² d'accotement ont été créés avec un matériau similaire au ballast et évoquant, sans plus de précision, la possibilité que soient mis en place des hibernaculums à titre de mesure compensatoire¹.

Il est noté que le dossier ne rappelle pas quelles sont les incidences de la phase 1 de l'opération PIOMA, ni les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre.

Sur l'opération MASIPRO, l'aménagement de l'infrastructure existante entraîne des terrassements de faible ampleur avec l'objectif de tendre vers un équilibre déblais-remblais et de réemployer sur site les matériaux.

Les surfaces imperméabilisées dans le cadre de l'opération MASIPRO sont de 21 037 m² et s'ajoutent aux 13 907 m² déjà imperméabilisés dans le cadre de l'opération PIOMA.

En phase chantier, les travaux de réalisation de la plateforme routière généreront des déchets divers (matériaux de déblais non réutilisables, appareils de voie, déchets végétaux, etc.) qui seront triés et évacués vers les filières de traitement adaptées ; selon les analyses réalisées à ce stade, les matériaux pourraient être envoyés dans une installation de stockage de déchets inertes (ISDI).

La phase d'exploitation nécessite le raccordement aux réseaux d'eau potable et d'évacuation des eaux usées pour la desserte des locaux.

¹ Bien que cela ne soit pas explicitement mentionné dans le dossier, ceci sous-entend que l'opération a des incidences notables sur l'environnement puisque des mesures compensatoires apparaissent nécessaires.

Concernant la gestion des eaux pluviales, l'opération MASIPRO intègre des dispositifs d'assainissement dimensionnés selon les règles du PLUm et le principe retenu est de favoriser l'infiltration via, selon les secteurs, une tranchée infiltrante ou une structure alvéolaire ; des ouvrages de régulation permettront de gérer les surverses vers le réseau existant (avec selon les sections un stockage dimensionné pour une pluie trentennale ou cinquantennale).

Le diagnostic environnemental réalisé a mis en évidence, pour l'opération MASIPRO :

- le rôle important (enjeu fort) de l'ancienne voie ferrée en tant que corridor écologique pour la faune terrestre à l'échelle de Nantes métropole,
- la présence d'enjeux faunistiques avec :
 - pour les reptiles (enjeu fort), cinq espèces protégées (Vipère aspic, Couleuvre d'Esculape Lézard à deux raies, Orvet fragile et Lézard des murailles) dont deux fortement patrimoniales (Vipère aspic, Couleuvre d'Esculape),
 - pour les oiseaux (enjeu fort), trois espèces protégées et patrimoniales probablement nicheuses sur le périmètre d'étude (Chardonneret élégant, Serin cini et Verdier d'Europe), treize espèces protégées non-patrimoniales probablement nicheuses sur le périmètre d'étude et trois espèces protégées et patrimoniales probablement nicheuses à proximité immédiate du périmètre d'étude,
 - pour les mammifères (enjeu modéré) deux espèces de mammifères terrestres protégés présents sur le périmètre d'étude (Écureuil roux et Hérisson d'Europe) ainsi qu'un mammifère terrestre protégé non-patrimonial (Lapin de garenne),
 - le rôle majeur de la voie ferrée en tant qu'axe de déplacement pour les chauves-souris (enjeu cependant jugé modéré),
 - une espèce d'odonate patrimoniale et quasi menacée sur la liste rouge nationale de l'Union internationale pour la conservation de la nature qui se reproduit sur le site d'étude (le Leste fiancé),
- la présence de trois espèces invasives recensées, omniprésentes sur la voie ferrée et ses abords (Buddleia de David, Robinier faux-acacia, Laurier palme).

L'opération MASIPRO conduit :

- en partie nord (aménagement ponctuels pour le terminus et des stations) à la destruction de 1 050 m² d'habitat favorable à l'avifaune (zones favorables à la nidification et au nourrissage) et de 1 690 m² d'habitat favorable aux reptiles (Couleuvre d'Esculape et Lézard des murailles, zones favorables au cycle de vie complet),
- en partie sud (aménagement de la nouvelle section) à la destruction de 400 m² d'habitat favorable à l'avifaune (dont le Chardonneret élégant, zones favorables à la nidification et au nourrissage) et de 15 200 m² d'habitat favorable au cycle de vie complet pour les reptiles (Lézard des murailles et Lézard à deux raies selon la description du dossier, étant noté que les inventaires réalisés ont également permis de recenser dans la zone une Vipère aspic).

Il est prévu au titre des mesures la création de noues d'infiltration recouvertes de ballast, à partir de matériaux in-situ, ainsi que la création d'habitats favorables pour la faune : pierriers pour reptiles (une dizaine d'un volume de 2 à 3 m³ chacun), gîtes pour chauves-souris, reconstitution de bosquets arbustifs (avec au total 600 m²).

Les niveaux des incidences résiduelles sur l'environnement après mise en œuvre des mesures sont notables puisque, selon la note relative aux espèces protégées jointe au dossier, ces niveaux sont :

- forts pour les reptiles compte tenu de la destruction de 1,25 ha d'habitats fonctionnels et fréquentés,
- moyens pour les mammifères terrestres (hors chauves-souris).

La phase chantier va engendrer des nuisances sonores et, de manière très ponctuelle, des vibrations.

Les émissions de gaz à effet de serre générées (en analyse de cycle de vie) par l'opération, notamment celles de la phase travaux, n'ont pas été évaluées à ce stade, il est néanmoins prévu plusieurs dispositions visant à réduire l'empreinte carbone de l'opération (réutilisation de matériaux, utilisation de matériaux recyclés ou ayant une empreinte carbone limitée).

Il est noté que le dossier ne fixe pas de conditions pour l'exploitation du site au-delà de l'expérimentation et que celles-ci (circulations autorisées, type de motorisation, éclairage...) peuvent avoir des incidences au-delà de celles identifiées pour la phase expérimentation (bruit, pollution lumineuse).

Les objectifs spécifiques poursuivis par l'évaluation environnementale sont décrits dans la motivation de la décision contestée et concernent notamment :

- la définition du périmètre du projet en précisant le devenir de la plateforme à l'issue de l'expérimentation ,
- les incidences sur l'eau et les milieux naturels, les mesures correspondantes d'évitement, de réduction et de compensation pour l'ensemble des composantes du projet, y compris les incidences et les mesures de l'opération PIOMA déjà réalisée, ainsi que le dispositif de suivi mis en place.

Éléments du recours présenté

Selon le courrier, transmis à l'appui de la demande de recours gracieux, les incidences résiduelles que l'opération MASIPRO pourrait avoir sur l'environnement ou la santé humaine ne sont pas notables et ne justifient pas que ladite opération soit soumise à évaluation environnementale.

Incidences sur l'eau

Selon les éléments transmis, les incidences sur l'eau, tant souterraines que superficielles, pour l'ensemble des composantes de l'opération MASIPRO, y compris le projet PIOMA, sont négligeables et les mesures prises garantissent qu'aucune pollution significative ne sera générée. Le projet PIOMA a fait l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la législation sur l'eau en 2020 et d'un porter à connaissance déposé en 2021. Un dossier au titre de la législation sur l'eau est également nécessaire pour l'opération MASIPRO.

Incidences sur les milieux naturels

Concernant l'opération PIOMA, le recours affirme qu'elle a « *certes entraîné la destruction de certains habitats mais les mesures de gestion volontairement mises en place par le maître d'ouvrage dès la phase de conception, ont permis de réduire significativement les impacts environnementaux* ». Il s'avère à la lecture des éléments transmis que des incidences notables existent :

- pour la Vipère aspic (espèce classée « en danger » sur la « Liste rouge des amphibiens et reptiles continentaux des Pays de la Loire et responsabilité régionale ») et la Couleuvre d'Esculape, avec « *un fort impact sur ces espèces : destruction d'individus et destruction partielle de l'habitat de la Couleuvre d'Esculape (habitat protégé), et de la Vipère aspic lors des travaux de terrassement réalisés lors de la phase 1 en août 2020* » (cf. p. 45 de l'annexe 7 du dossier d'examen au cas par cas « diagnostics environnementaux »),
- pour la Fauvette à tête noire, avec un impact direct des travaux constaté, une nichée ayant été détruite lors des débroussaillages effectués en avril 2020 (cf. p. 56 de la même annexe 7).

Concernant les incidences de l'opération MASIPRO sur les milieux naturels, et en particulier sur les espèces protégées et leurs habitats, vous considérez que l'opération, au regard des mesures d'évitement et de réduction mises en place, ne porte pas atteinte « *au maintien des espèces patrimoniales dans un état de conservation favorable* ». En l'état du dossier transmis, cette affirmation n'est pas démontrée.

Concernant les habitats naturels, vous ne mentionnez dans le cadre de votre recours gracieux que les incidences de l'opération sur les zones de ballast en considérant leur rôle en tant qu'habitat naturel pour les lézards (Lézard à deux raies, Orvet fragile et Lézard des murailles). Vous considérez que « *Bien que ces espèces [de lézards] soient protégées, elles sont communes et ubiquistes et la réduction de leur habitat ne remet pas en cause leur présence sur le site* ».

Cette affirmation n'est pas cohérente avec les éléments présentés dans votre dossier initial de demande d'examen au cas par cas, transmis le 20 janvier 2025, et les compléments transmis les 19 février et 12 mars 2025 suite aux demandes formulées par l'Ae.

Selon les éléments disponibles dans le dossier initial du 20 janvier 2025, les effets du projet sur les habitats étaient évalués :

- à la destruction de 19 015 m² selon l'annexe 6 du dossier (projet de « dossier loi sur l'eau » daté du 13 janvier 2025) dont 2 315 m² pour les habitats de type « fourrés » servant de refuges pour les reptiles et portant également un intérêt pour l'avifaune et 16 700 m² pour les habitats de type « ballast » nécessaires à la thermorégulation des reptiles,
- à la destruction de 18 150 m² selon l'annexe 8 du dossier (« notice technique » daté du 15 janvier 2025) dont 2 000 m² pour les habitats de type « fourrés » servant de refuges pour les reptiles et portant également un intérêt pour l'avifaune et 16 150 m² pour les habitats de type « ballast » nécessaires à la thermorégulation des reptiles.

Dans le cadre de votre réponse du 19 février 2025, suite à la demande de compléments de l'Ae du 4 février 2025, les surfaces sont réévaluées de la façon suivante, sans que soient fournies des explications précises sur l'évolution des surfaces concernées : 17 290 m² dont 1 050 m² pour les habitats de type « fourrés » servant de refuges pour les reptiles et portant également un intérêt pour l'avifaune et 16 240 m² pour les habitats de type « ballast » nécessaires à la thermorégulation des reptiles.

Dans le deuxième complément adressé le 12 mars 2025, suite à une demande de précision de l'Ae du 6 mars 2025, vous considérez en outre dans le document intitulé « Évaluation des impacts sur les espèces protégées – Compléments à la note du 5 février 2025 », que l'impact résiduel à prendre en compte pour les habitats de type ballast serait de 11 940 m² dans la mesure où la « création de noues d'infiltration recouvertes de ballast, à partir de matériaux *in situ* » (mesure MR04) permettrait de reconstituer une « *surface propice la majeure partie du temps aux reptiles et ainsi diminuer l'impact en phase exploitation* ». Il faudrait ainsi considérer que cette mesure est également une mesure de compensation des effets du projet sur les reptiles (sous réserve de démontrer que l'habitat naturel recréé permet de restituer les fonctionnalités de l'habitat détruit), ce qui en soi n'a pas d'effet sur l'évaluation des impacts du projet lui-même.

Malgré une évolution à la baisse de l'estimation des surfaces d'habitats naturels détruits par le projet, qu'il serait nécessaire de documenter, vous concluez, dans votre note sur l'évaluation de l'impact sur les espèces protégées, que le niveau des incidences résiduelles, après mise en œuvre des mesures proposées, y compris d'une mesure de compensation, reste fort pour les reptiles compte tenu de la destruction de 1,25 ha d'habitats fonctionnels (cf. figure 1). Or, s'il n'est pas possible de compenser les incidences notables, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage doit justifier cette impossibilité et doit obtenir une dérogation explicite (cf. article L. 411-2 du code de l'environnement).

De surcroît, le niveau des incidences résiduelles est qualifié de fort pour les continuités écologiques (en raison de l'impact pour les reptiles) et de moyen pour les habitats naturels ainsi que pour les mammifères terrestres.

Thématiques	Description de l'enjeu	Niveau de l'enjeu	Mesures mises en œuvre	Niveau de l'impact pressenti
Reptiles	Cinq espèces de reptiles protégés dont une fortement patrimoniale : la Vipère aspic.	Fort	Mesure E01 : Evitement des populations connues d'espèces protégées et de leurs habitats ME02 : Intégration des cycles biologiques dans les travaux MR03 : Mise en place de barrières semi-perméable à la petite faune MR04 : Création de noues d'infiltration recouvertes de ballast, à partir de matériaux in-situ MR06 : Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet MAC01 : Installation d'abris pour la faune (tas de branches et souches, pierriers reptiles)	Fort mais conservation d'environ 70% de l'habitat sur l'ensemble du tronçon

Figure 1 : qualification des niveaux d'enjeu et d'impact pressenti après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction pour les reptiles (source : « Note espèces protégées » transmise le 19 février 2025 en réponse à la demande de compléments de l'Ae)

Par ailleurs, vous affirmez dans le recours gracieux que :

- « l'opération n'empiète pas sur l'ensemble de l'habitat de vie : une emprise d'environ 7,80 m de large est impactée par l'opération, sur une largeur totale du foncier pouvant aller jusqu'à 25 m sur certaines portions, conservant de fait environ 70 % de l'habitat sur l'ensemble du tronçon de l'ancienne voie ferrée faisant l'objet de l'aménagement »,
- « Les habitats réellement impactés sont ceux des lézards (ballast de l'ancienne voie ferrée). L'habitat de la Vipère Aspic n'est quant à lui pas impacté par l'opération, les lisières et les fourrés étant préservés ».

S'agissant du premier point, la surface résiduelle des habitats n'est pas un argument suffisant pour considérer que l'incidence n'est pas notable.

Concernant le deuxième point, les éléments transmis démontrent que ces incidences ne se limitent pas aux seules zones de ballast.

Concernant la Vipère aspic et la Couleuvre d'Esculape, vous indiquez que les individus recensés ont été observés hors de l'aire d'étude immédiate. Concernant la Vipère aspic, vous affirmez notamment que « l'opération MASIPRO s'inscrit sur l'ancienne voie ferrée placée hors des secteurs où la Vipère Aspic a été observée, elle n'est pas de nature à impacter de manière notable [...] ». L'examen des inventaires fournis montrent néanmoins que des individus ont été observés parfois à seulement 10 ou 20 m environ des zones qui feront l'objet de travaux dans le cadre de l'opération MASIPRO. La probabilité pour que les habitats de fourrés (habitat favorable pour cette espèce) situés au niveau de la voie ferrée soient fréquentés par des individus de Vipère aspic ou de Couleuvre d'Esculape ne peut pas être écartée.

Dès lors que l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne réduisent pas les incidences résiduelles négatives à un niveau non significatif, l'autorité compétente ne peut autoriser le projet en l'état (cf. article R. 122-3-1 du code de l'environnement). La réalisation d'une étude d'impact permet de reprendre la démarche d'évitement, de réduction et de compensation pour atteindre l'objectif fixé par la loi (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

Émissions de gaz à effet de serre (GES)

Vous affirmez dans le cadre du recours gracieux qu'une démarche d'écoconception a été mise en œuvre dès la conception de l'opération, avec par exemple le choix d'un revêtement de voirie en une seule couche dont 40 % de matériaux recyclés, et qu'un bilan carbone du projet sera réalisé.

Vous jugez que l'impact de l'opération MASIPRO sur les émissions de gaz à effet de serre est positif compte tenu de l'objectif de développer de nouvelles solutions de mobilité collective électriques et automatisées.

Il conviendra dans le cadre de l'étude d'impact de présenter le bilan carbone du projet en distinguant :

- les émissions de GES qui relèvent directement du projet d'expérimentation, et en proposant des mesures afin de limiter ces émissions,
- à titre d'information les émissions qui relèvent des nouveaux services évoqués : contenu « carbone » du chantier (matériaux, énergie du chantier, réalisation des prototypes de véhicules, etc.), conditions et horizons de temps d'un bilan positif.

Devenir de la plateforme issue de l'opération MASIPRO

Vous indiquez dans le cadre de votre recours gracieux que « *plusieurs possibilités - toutes hypothétiques à ce stade - peuvent être recensées au cours des années suivant la fin de l'expérimentation MASIPRO* » :

- cession de l'ancienne ligne ferroviaire Nantes/Doulon-Carquefou pour y aménager une ligne de transport urbain (cette possibilité a fait l'objet d'études préliminaires en 2020 et 2021 et le plan de déplacements urbains à horizon 2035 de Nantes Métropole intègre cette possibilité),
- cession du foncier aux collectivités pour y aménager une voie verte dans le prolongement de l'actuelle voie verte St Mars la Jaille - Carquefou déjà réalisée,
- remise en état de la voie ferrée dans son état initial dans le cadre d'un nouveau projet ferroviaire.

La poursuite de l'exploitation avec des véhicules autonomes ne fait pas partie des pistes mentionnées.

Vous affirmez que « *si l'option retenue après 2028 pour le devenir de la plateforme issue de l'opération MASIPRO est un service de transport public régulier, celle-ci devra faire l'objet d'une demande d'examen au cas par cas, conformément à l'annexe de l'article R122-2 du Code de l'Environnement* ». Ceci n'est pas garanti dans la mesure où les projets de transports soumis à évaluation environnementale systématique ou à examen au cas par cas sont les projets d'infrastructures. En fonction de l'option retenue, des incidences notables sont possibles pour l'environnement (sur les milieux naturels notamment ou la santé humaine (bruit dans le cas de la mise en place d'un service de transport régulier). Il convient donc de prendre des engagements, au minimum sur les évaluations qui seront réalisées à l'issue de l'expérimentation, si la plateforme créée venait à être réutilisée à d'autres fins.

Conclusion

L'Ae estime que les arguments présentés à l'appui du recours ne sont pas suffisants pour démontrer l'absence d'incidences significatives du projet sur l'environnement.

L'Ae a en conséquence décidé, lors de sa séance du 12 juin 2025, de maintenir le sens de la décision n° F-052-25-C-0014 du 25 mars 2025 et de soumettre à évaluation environnementale le projet intégrant les opérations PIOMA et MASIPRO.

Les objectifs poursuivis par l'évaluation environnementale, qui devra être proportionnée aux enjeux, sont notamment :

- la définition du périmètre du projet, en précisant le devenir de la plateforme à l'issue de l'expérimentation,
- les incidences sur l'eau et les milieux naturels, des mesures correspondantes d'évitement, de réduction et de compensation pour l'ensemble des composantes du projet, y compris des incidences et les mesures de l'opération PIOMA déjà réalisée, ainsi que le dispositif de suivi mis en place.

Tout recours contentieux éventuel devrait être formé dans un délai de deux mois à compter de la notification ou de la mise en ligne sur internet du rejet du recours et être adressé au tribunal administratif de Cergy-Pontoise (Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy Pontoise, 2-4 Boulevard de l'Hautil, BP 30 322, 95 027 Cergy-Pontoise CEDEX).

La présente décision sera publiée sur le site internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Le président de l'Autorité environnementale,



Laurent Michel

Tout recours contentieux éventuel devrait être formé dans un délai de deux mois à compter de la notification ou de la mise en ligne sur internet du rejet du recours et être adressé au tribunal administratif de Cergy-Pontoise (Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy Pontoise, 2-4 Boulevard de l'Hautil, BP 30 322, 95 027 Cergy-Pontoise CEDEX).