



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**COMMUNIQUÉ DE PRESSE**



La Défense, le 04/11/2021

**AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants. Elle a rendu 10 avis lors de la session du mercredi 3 novembre 2021.

1. [Contrat de plan interrégional \(CPIER\) du Massif des Pyrénées 2021-2027](#)
2. [Contrat de plan interrégional \(CPIER\) Vallée de la Garonne 2021-2027](#)
3. [Contrat de plan interrégional \(CPIER\) Vallée du Lot 2021-2027](#)
4. [Contrat de plan Etat-Région \(CPER\) Auvergne-Rhône-Alpes 2021-2027](#)
5. [Contrat de plan Etat-Région \(CPER\) Grand Est 2021-2027](#)
6. [Contrat de plan Etat-Région \(CPER\) Occitanie 2021-2027](#)
7. [Modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin \(59\)](#)
8. [Remplacement de la télécabine de Superbagnères \(31\) - \(2e avis\)](#)
9. [Construction d'un village relais à Tsoundzou 2 sur la commune de Mamoudzou \(976\)](#)
10. [TZen5, transport commun en site propre sur les communes de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi \(75, 94\) - Actualisation de l'avis du 8 janvier 2016](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

**Contacts presse du ministère  
de la Transition écologique**

Tél: 01 40 81 18 07

Mél: [presse@ecologie.gouv.fr](mailto:presse@ecologie.gouv.fr)

**Service presse du CGEDD/AE**

Karine Gal

Tél : 01 40 81 68 11

Mél : [karine.gal@developpement-durable.gouv.fr](mailto:karine.gal@developpement-durable.gouv.fr)

Bruno Hémon

Tél : 01 40 81 68 63

Mél : [bruno.hemon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bruno.hemon@developpement-durable.gouv.fr)

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage ou la personne responsable et sur la prise en compte de l'environnement par les projets, les plans ou les programmes. 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. Les avis ne leurs sont ni favorables, ni défavorables et ne portent pas sur leur opportunité.

### **Absence d'avis de l'Ae sur six dossiers**

L'Ae aura été saisie pour avis sur 170 dossiers au cours de l'année 2021, dont 78 sur des plans ou programmes. À titre de comparaison, depuis sa création, elle est saisie en moyenne de 110 dossiers par an, avec un minimum de 85 en 2020 et un maximum de 135 en 2013, très majoritairement pour des projets.

Sans moyen supplémentaire, elle a rendu au premier semestre 2021 autant d'avis qu'en une année normale. Le nombre des saisines a à peine diminué au second semestre. Face à cette situation de surcharge, elle a décidé le 23 juin 2021 de ne pas rendre d'avis sur le programme Interreg Euromed 2021-2027, puis le 6 octobre 2021 sur le contrat de plan interrégional (CPIER) du Massif central 2021-2027.

Saisie pour avis sur six dossiers de contrat de plan État-Région (CPER) ayant vocation à être délibérés au plus tard à la session du 3 novembre, l'Ae ne dispose pas des moyens lui permettant d'instruire tous les dossiers inscrits à la séance. Ayant rendu d'ores et déjà cinq avis sur des dossiers de ce type et sans critère manifeste permettant de les discriminer, l'Ae a décidé de ne rendre d'avis sur aucun de ces six dossiers non plus que sur les autres dossiers de même nature inscrits aux prochaines séances. Les pétitionnaires pourront en tant que de besoin se reporter aux recommandations des avis analogues délibérés jusqu'ici.

### **Modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (59)**

L'aéroport de Lille-Lesquin, proche de la saturation, présente un projet de rénovation et d'extension du terminal existant. L'objectif est de répondre aux évolutions réglementaires, aux exigences de sûreté et de sécurité aériennes, d'améliorer les conditions d'accueil des voyageurs et d'accompagner le développement de la plateforme. L'extension envisagée pour les parkings, tout comme l'accessibilité de l'aéroport par d'autres moyens que la voiture individuelle, susceptible d'incidences induites sur l'environnement et la santé humaine, sont un enjeu majeur de ce dossier. La desserte de l'aéroport repose aujourd'hui très majoritairement sur la voiture individuelle.

Pour la plupart des enjeux environnementaux, l'étude d'impact est de qualité. Elle approfondit chacun des sujets au niveau attendu, en ayant bien tiré parti du cadrage préalable rendu par l'Ae le 13 janvier 2021.

La partie du dossier consacrée à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) présente un excès d'optimisme du fait des hypothèses non réalistes sur lesquelles elle repose. L'Ae recommande de la reprendre et d'actualiser en conséquence l'évaluation socio-économique. Le pétitionnaire prévoit toutefois une mesure intéressante et nouvelle de compensation des émissions de GES, en abondant un fonds carbone par une redevance sur les tarifs de stationnement, trop modeste pour atteindre les objectifs visés. Ce fonds aura vocation à cofinancer des projets de transports en commun desservant l'aéroport. L'Ae recommande, dans le pilotage de ce fonds, de tenir une comptabilité précise des émissions de GES générées par le projet et de celles qui seront évitées par les actions financées, afin de pouvoir garantir que toutes les émissions seront effectivement compensées. Elle recommande d'en accroître le montant pour lui donner une chance d'atteindre ses objectifs.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des variantes concernant les parkings, d'adopter une politique tarifaire incitant les usagers à se reporter sur les transports en commun, et de pérenniser la suspension du programme immobilier pour éviter le développement de l'urbanisation et ses incidences sur les terres agricoles et les trafics routiers.

L'Ae formule d'autres recommandations concernant les impacts sanitaires du bruit et de la pollution de l'air, en particulier en faveur d'un couvre-feu nocturne de manière à garantir aux riverains, des plages nocturnes d'au moins 7 heures de repos continu.

Pour les énergies renouvelables, l'Ae recommande de mener à son terme l'étude géothermique dans un calendrier permettant d'intégrer une telle solution aux travaux prévus.

### **Remplacement de la télécabine de Superbagnères (31) - (2e avis)**

La télécabine qui assure la liaison, en période estivale et hivernale, entre Bagnères-de-Luchon à 630 m d'altitude et le plateau de Superbagnères à 1 800 m constitue l'une des deux seules voies d'accès à la station, par ailleurs située en site classé. Cette télécabine construite en 1993 est aujourd'hui obsolète ; elle connaît de nombreux problèmes techniques ainsi que des frais d'entretien et de maintenance importants, qui conduisent à envisager son remplacement. Le projet de sa reconstruction s'inscrit dans une réflexion de tourisme « quatre saisons » de la Haute-Garonne et prend place dans un ensemble d'opérations imbriquées : une réflexion sur la requalification du plateau de Superbagnères ; un schéma directeur urbain de Bagnères-de-Luchon incluant une étude mobilité et stationnement ; une gestion des trafics sur la route départementale RD 46, seconde voie d'accès au plateau. Suite à l'avis n°2020-117 déjà rendu par l'Ae sur le projet, des informations complémentaires ont été apportées par le pétitionnaire, en particulier le plan d'action du schéma urbain de Bagnères-de-Luchon et le schéma de requalification du plateau de Superbagnères aujourd'hui disponibles.

L'Ae renouvelle sa recommandation quant à l'inscription du remplacement de la télécabine dans un projet plus vaste incluant ces deux schémas. Cette nouvelle étude d'impact n'est pas orientée dans ce sens, ce qui justifie certaines de ses recommandations. Ainsi, l'Ae recommande de reconsidérer l'importance de la vulnérabilité du projet et plus largement du domaine skiable et des activités hivernales au changement climatique, de préciser les moyens qui seront mis en œuvre pour la régulation du trafic de la RD 46, et de démontrer l'absence d'incidences résiduelles du projet sur les sites Natura 2000 après les mesures d'évitement et de réduction prévues.

### **Construction d'un village relais à Tsoundzou 2 sur la commune de Mamoudzou (976)**

La construction d'un village relais à Tsoundzou 2 sur la commune de Mamoudzou à Mayotte s'inscrit dans le cadre de l'expérimentation d'un dispositif intitulé « aide au logement locatif très social adapté ». Le village est destiné à accueillir temporairement des familles en situation régulière et en grande précarité, en l'attente d'un relogement pérenne. L'établissement public foncier et d'aménagement de Mayotte (Epfam), maître d'ouvrage, a déposé à titre de régularisation un dossier dans le cadre de la législation sur l'eau.

L'étude d'impact, bien illustrée, est parfois un peu répétitive et souffre du fait que le chantier était déjà en cours au moment où elle a été commandée.

Elle n'évoque pas les conséquences et les risques, à moyen et long terme, du choix de ce site, motivé par l'urgence, en particulier en ce qui concerne les difficultés de coexistence du village relais et de la station d'épuration sud prévue pour traiter les eaux usées de l'ensemble des développements urbains du secteur. Pour l'Ae, c'est un problème majeur.

L'Ae recommande de préciser les modalités de suivi de la micro-station d'épuration actuellement en fonctionnement et de décrire son comportement en cas de submersion marine. Elle recommande également de décrire la solution définitive qui sera adoptée pour l'assainissement du village et ses incidences sur l'environnement, ainsi que les conséquences de l'implantation d'une station d'épuration à proximité du village relais et les moyens de prévenir les nuisances associées à cet équipement.

L'Ae recommande de présenter, avec l'aide d'un écologue, un bilan des incidences du chantier, de justifier l'équivalence fonctionnelle entre la zone de compensation et la zone humide détruite et de définir si nécessaire des mesures de compensation supplémentaires. L'Ae recommande enfin de préciser comment les terrains abritant une biodiversité remarquable (Znieff) et les espaces de compensation seront préservés d'une urbanisation illicite.

### **TZen5, transport commun en site propre sur les communes de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi (75, 94) - Actualisation de l'avis du 8 janvier 2016**

La ligne TZen5 est un bus électrique bi-articulé à haut niveau de service (BHNS), destiné à relier le 13e arrondissement de Paris (75) au centre-ville de Choisy-le-Roi (94). Son parcours d'environ

9,4 kilomètres comprend 19 stations. Parallèle à la ligne du RER C, c'est un transport qui offre une desserte assez fine avec une vocation de rabattement sur d'autres transports en commun dès sa mise en service. Le projet s'inscrit dans un territoire urbain densément peuplé, artificialisé, en mutation, avec plusieurs opérations en cours de réalisation ou en projet sous maîtrises d'ouvrage diverses. Le tracé est entièrement en zone inondable. La mise en service est prévue en 2025. L'Ae recommande de compléter la description du projet et de ses conséquences pour les lignes existantes par un récapitulatif de l'avancement des projets connexes et de leurs interactions avec le TZen5.

Selon le dossier, le projet vise à renforcer la qualité de la desserte du territoire avec pour objectif de limiter le développement de la voiture particulière, de satisfaire aux enjeux d'usage de la voirie (itinéraires cyclables et cheminements piétons notamment) et aux enjeux d'intégration urbaine. En dépit de ces objectifs, les aménagements piétons et cyclables, y compris pour les accès aux stations, sont imprécis et peu décrits. L'Ae recommande d'apprécier la commodité d'accès effective aux stations compte tenu des éventuels obstacles afin de les résoudre par des adaptations des opérations en cours, de décrire les aménagements piétons et cyclables en projet et de documenter les hypothèses de transfert modal utilisées.

Des compléments sont nécessaires, notamment sur l'analyse des trafics et les effets du projet sur les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'en termes de mesures pour tenir compte des évolutions du climat.

L'Ae recommande également d'approfondir l'étude des solutions pour la gestion des eaux pluviales des séquences 8 et 9 et de préciser les incidences liées à l'infiltration des eaux pluviales compte tenu des niveaux de pollution des sols.

Désinscription ici