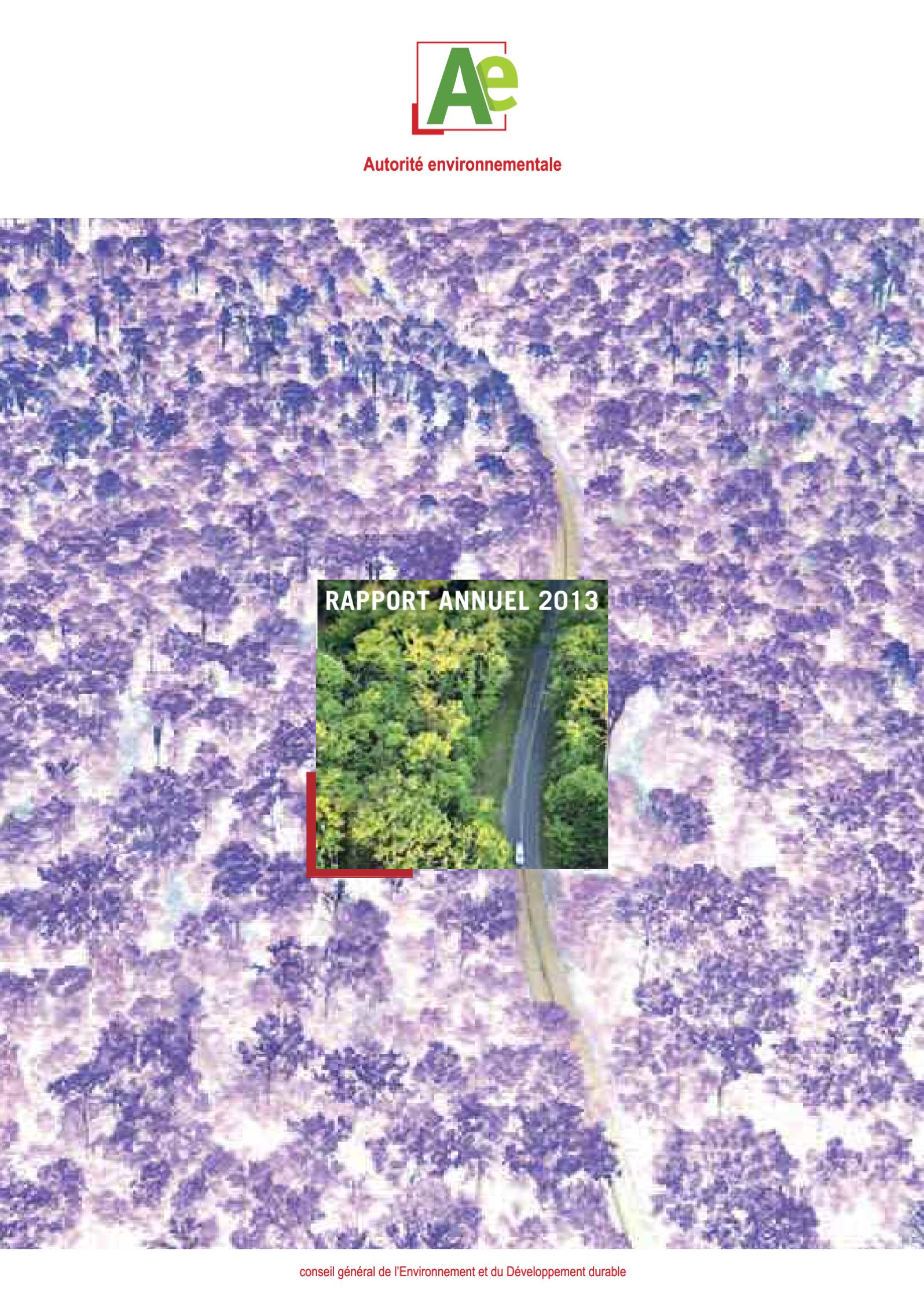




Autorité environnementale

The background of the cover is a large aerial photograph of a dense forest with a winding road. A smaller, rectangular inset image is positioned in the center-left, showing a closer view of a road cutting through a lush green forest. The text 'RAPPORT ANNUEL 2013' is overlaid on the top left of this inset image.

RAPPORT ANNUEL 2013

SOMMAIRE

04

\\ QR CODE



\\ WEB

Ce document contient des QR Codes symbolisés par le pictogramme ci-dessus, permettant aux utilisateurs de smartphones de visualiser des vidéos ou d'accéder directement à des pages internet.

COMMENT LIRE UN QR CODE ?

1. Téléchargez gratuitement une application sur votre smartphone.
2. Lancez l'application.
3. Photographiez le QR Code.
4. Accédez aux contenus.



22



42

\\02 Édito

\\04 L'AE EN 2013

- 1\\
Compétences
et missions
- 2\\
Membres de l'Ae
- 3\\
Méthodes
- 4\\
Saisines 2013
- 5\\
Témoignages 2013

\\22 ARRÊT SUR IMAGES

- 1\\
Études d'impact :
une affaire d'enjeux ?
- 2\\
Études d'impact :
une affaire de qualité ?
- 3\\
Études d'impact :
un champ ouvert à
la simplification ?

\\42 ANNEXES

- 1\\
Exemples d'avis
et décisions émis
en 2013
- 2\\
Listes des avis rendus
en 2013
- 3\\
Listes des décisions prises
en 2013

\\65 TABLE DES SIGLES ET ACRONYMES



**Transition écologique ?
Changement climatique ?
Crise de notre modèle
de développement ?**

2

L'action publique sous la contrainte de ressources financières plus rares, les politiques d'aménagement, de transport ou d'énergie, le droit de l'environnement lui-même se transforment en profondeur : ils sont le reflet du regard porté sur l'environnement par la société.

Dans ce paysage mouvant, l'Autorité environnementale (Ae) du Conseil général de l'environnement et du développement durable¹ (CGEDD) veille à la prise en compte des enjeux environnementaux dans les projets, les plans ou les programmes qui lui sont soumis. Ses avis ou ses décisions portent sur les domaines les plus divers : ils vont de l'énergie nucléaire aux travaux portuaires en passant par les infrastructures ferroviaires, routières ou énergétiques, l'urbanisme, la prévention des déchets ou la lutte contre les pollutions, par exemple.

Ce rapport, établi collégialement comme tous ses travaux, rend compte de l'activité de l'Ae en 2013 : il présente les 131 avis et 88 décisions qu'elle a émis cette année, rappelle son cadre d'intervention et ses méthodes, et donne les listes complètes des dossiers traités. Quelques exemples particuliers en sont extraits, à titre d'illustrations.

Mais il est aussi l'occasion de prendre du recul, et de faire un point sur l'expérience acquise depuis la création de l'Ae en 2009. L'amélioration continue du dispositif d'évaluation environnementale suppose en effet de s'appuyer sur un constat de l'état actuel fiable et partagé.



Deux questions, celles-là même posées pour chacun des 400 avis émis depuis 2009, ont guidé cette réflexion globale :

- comment les enjeux environnementaux sont-ils pris en compte dans les quelques centaines de dossiers examinés par l'Ae ?
- les études d'impact, telles qu'elles sont élaborées actuellement, permettent-elles une bonne prise en compte de ces enjeux ?

Pour nous comme pour Montaigne², « la parole est moitié à celui qui parle, moitié à celui qui écoute ». Nos constats, comme les recommandations de chacun de nos avis, n'ont d'utilité que par les échanges qu'ils susciteront entre les maîtres d'ouvrage, les autorités publiques, les parties intéressées, le public et l'Ae. Nous souhaitons que ce rapport d'activité 2013 contribue à enrichir ces échanges, au bénéfice d'une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.

Les membres de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

1 \ Désignée dans la suite par Ae.

2 \ Les Essais III, 13, cité par Antoine Compagnon, Un été avec Montaigne, ed. Équateurs Parallèles 2013, p 82.



L'Ae EN 2013

1 \\ COMPÉTENCES ET MISSIONS

Certains projets, plans et programmes sont soumis à évaluation environnementale en fonction de leurs caractéristiques propres et de leurs impacts potentiels sur les milieux qu'ils affectent.

Dans les autres cas, cet avis est donné par le ministre lui-même s'appuyant sur ses services, ou par les préfets, selon le cas³.

Pour les plans et programmes, la réglementation⁴ définit les cas où l'Ae est également compétente, selon des principes voisins.

L'Ae exerce aussi cette compétence dans les cas de projets ne nécessitant pas d'emblée une évaluation environnementale mais relevant d'un examen au cas par cas⁵. L'examen donne lieu, de sa part, à une décision de soumission ou non du projet concerné à étude d'impact.

En 2013, l'Ae a donc rendu des avis et pris des décisions de soumission ou non à étude d'impact pour les projets qui lui ont été soumis au titre dit de « l'examen au cas par cas ».

6

Rapport annuel 2013 - Autorité environnementale
L'Ae EN 2013

Ces évaluations étant faites par les pétitionnaires eux-mêmes, il est nécessaire qu'une « autorité environnementale » puisse donner un avis, avis rendu public, sur la qualité des évaluations et la bonne prise en compte de l'environnement par les opérations évaluées.

L'Ae, formation spécialisée du CGEDD, exerce cette compétence d'autorité environnementale sur les évaluations environnementales des projets dans les deux cas suivants :

- lorsque le ministre chargé de l'environnement est l'autorité chargée, au titre de l'une de ses compétences ministérielles, de prendre la décision d'autorisation du projet, ou de la proposer au gouvernement,
- lorsque le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire du projet est l'État représenté par un service dépendant de ce ministre, ou un établissement public placé sous sa tutelle.

Le champ de compétence de l'Ae s'étend également⁶ :

- à tous les projets d'un programme d'opérations fonctionnellement liées, dès lors que l'un des projets de ce programme relève d'une décision prise par le ministre chargé de l'environnement ou proposée par ses soins au gouvernement,
- à tous les projets nécessitant plusieurs décisions administratives, dès lors que l'une d'elles relève de la compétence de ce ministre ou est proposée par ses soins au gouvernement.

3 \ L'article R.122-6 du code de l'environnement.

4 \ Article R. 122-19 du code de l'environnement, et R.121-15 du code de l'urbanisme, dans leurs rédactions applicables en 2013, suite à l'entrée en application début 2013 du décret n°2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation environnementale des Plans et Programmes et du décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

5 \ Présenté et défini aux articles L.122-1, R.122-2 et R.122-3 du code de l'environnement.

6 \ Conformément à l'article R.122-6 II 3° et 4° du code de l'environnement, instauré par le décret n° 2011-2019.

7 \ Cf. Directive 85/337/CEE dite « projets » (remplacée par la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 à compter du 17 février 2012), et directive 2001/42/CE dite « plans et programmes ».



Un cadre d'exercice européen

Ces avis d'une « autorité compétente en matière d'environnement » sont établis en application de deux directives communautaires⁷ transposées en droit français. Émis à un stade du processus de décision suffisamment précoce, ils visent à améliorer à la fois la qualité des évaluations environnementales fournies par les pétitionnaires et la prise en compte de l'environnement dans les opérations qui leur sont soumises, et grâce à leur caractère public, à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions correspondantes.

Absence d'instrumentalisation

La fonction de l'Ae est celle d'un garant qui doit attester de la bonne prise en compte des enjeux environnementaux par les maîtres d'ouvrage et les autorités décisionnelles. La crédibilité du garant nécessite l'absence de tout lien avec ces derniers. C'est ce qui a conduit à instaurer une

structure spéciale, dotée de règles de fonctionnement spécifiques préservant son autonomie de jugement et d'expression, pour les cas où la décision à prendre relève de l'une des attributions ministérielles du ministre chargé de l'environnement.

L'Ae porte une attention particulière à écarter toute suspicion de partialité, voire d'instrumentalisation de ses avis. La collégialité des délibérations, et le caractère public des avis et décisions dès leur émission, constituent vraisemblablement les meilleures garanties en la matière, par la critique publique à laquelle ils sont exposés.

L'Ae a par ailleurs mis en œuvre les dispositions prévues par son règlement intérieur :

- déclarations individuelles d'intérêt produites par tous les membres,
- publication des noms des membres délibérants sur chaque avis,
- non-participation des membres susceptibles d'être soupçonnés de conflits d'intérêts sur certaines délibérations particulières. En 2013, cette dernière disposition a été appliquée pour 7 avis, concernant en tout 5 membres différents de l'Ae.



TOUT SAVOIR SUR L'Ae :
composition, fonctionnement, saisines, avis rendus :
site internet de l'Ae :

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr
rubrique Ae



WEB

2\\ MEMBRES DE L'Ae

L'Ae est composée de membres permanents du CGEDD, actuellement au nombre de 12, et dans la limite du tiers de ses effectifs⁸ de personnalités qualifiées externes, actuellement au nombre de 5. Elle comptait ainsi 17 membres au 31 décembre 2013.

En 2013, la composition de l'Ae a évolué avec le renouvellement de certains des membres permanents du CGEDD : Annick Guerber Le Gall et Denis Clément ont démissionné, et Philippe Lagauterie est parti en retraite ; deux nouveaux membres, Thierry Galibert et Philippe Ledenvic, ont été nommés par arrêté du 20 août 2013.

Les 12 membres permanents du CGEDD



**Michel
BADRÉ**



**Christian
BARTHOD**



**Philippe
BOIRET**



**Marc
CAFFET**



**Alain
FÉMÉNIAS**



**Thierry
GALIBERT**



**Marie-Odile
GUTH**



**Jean-Jacques
LAFITTE**



**Philippe
LEDENVIC**



**Jean-Michel
MALERBA**



**Philippe
SCHMIT**



**Mauricette
STEINFELDER**



Les 5 membres désignés en tant que personnes qualifiées



**Bernard
CHEVASSUS-AU-
LOUIS**

Inspecteur général de l'Agriculture, biologiste, membre du conseil scientifique du Patrimoine naturel et de la Biodiversité (CSPNB), ancien président du Muséum National d'Histoire Naturelle.



**Christian
DECOQ**

Conseiller municipal de Lille et Conseiller de Lille-Métropole, ancien Député du Nord, ancien Conseiller Régional Nord - Pas-de-Calais, ancien Conseiller général du Nord, ancien directeur adjoint de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie.



**François
LETOURNEUX**

Président de la commission des Aires protégées du comité français de l'union internationale pour la conservation de la Nature (UICN), ancien directeur du conservatoire de l'Espace littoral et des Rivages lacustres, ancien directeur de la Nature et des Paysages au ministère chargé de l'environnement.



**Sylvie
RAUZY**

Docteur en hydrologie, responsable qualité de l'Office national de l'Eau et des Milieux aquatiques (ONEMA), directeur de laboratoire de la Ville de Paris, ancienne présidente de la commission générale « analyse des eaux » de l'Association Française de Normalisation (AFNOR).



**Gabriel
ULLMANN**

Expert près de la Cour d'appel de Grenoble spécialisé en environnement, commissaire enquêteur, docteur ingénieur, MBA de HEC.

L'équipe permanente



**Frédéric
CAUVIN**



**Armelle
DIF**



**Nadia
FRÉRY**



**Maxime
GÉRARDIN**



**François
VAUGLIN**



**Véronique
WORMSER**



3 \\ MÉTHODES

Les méthodes de travail ont été identiques à celles appliquées en 2012

L'Ae émet tous ses avis par délibération collégiale dans le délai de trois mois après saisine, à partir de projets d'avis préparés par ses membres (ou par des membres de l'équipe permanente de l'Ae, non délibérants), parfois assistés par des rapporteurs extérieurs à l'Ae. Les rapporteurs mènent leurs investigations librement, au vu des dossiers fournis par les pétitionnaires, en organisant les visites sur place et les entretiens qui leur paraissent utiles. Les avis sont rendus publics dès la fin du délibéré.

L'examen au cas par cas des projets et la prise de décision qui le clôt suivent le même principe⁹ : une commission d'examen au cas par cas, composée de deux de ses membres désignés par roulement, présente les projets de décision à la signature de son président auquel elle a donné délégation. Les décisions sont rendues dans le délai réglementaire des 35 jours après saisine et rendues publiques immédiatement.

L'Ae a été sollicitée une fois en 2013 pour l'établissement d'un « cadrage préalable » dans le cadre du projet CIGEO¹⁰, conformément à la disposition¹¹ prévoyant qu'un maître d'ouvrage peut demander à l'autorité chargée d'approuver le projet - qui elle-même se retourne alors vers l'Autorité environnementale - de lui « préciser les informations qui devront figurer dans l'étude d'impact ».



Les avis

En 2013, les projets d'avis ont été préparés dans la majorité des cas (110 sur 131) par deux rapporteurs, dans un 1 cas, celui du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), par quatre rapporteurs, et dans 20 cas par un seul rapporteur. L'Ae a été amenée conformément à une possibilité offerte par son règlement intérieur, à faire appel à des corapporteurs non membres délibérants de l'Ae : cette méthode est couramment utilisée pour les membres de l'équipe permanente de l'Ae (64 dossiers), plus exceptionnellement pour des membres permanents du CGEDD n'appartenant pas à l'Ae (2 dossiers).

Diffusés à tous les membres une semaine avant les réunions plénières bimensuelles de l'Ae, les projets d'avis préparés par les rapporteurs font l'objet de la part des membres de remarques et d'échanges écrits avant la séance, puis d'un examen en séance portant sur toutes les questions de fond soulevées lors de cet examen préalable. La rédaction définitive est ainsi arrêtée en séance.

L'apport de la discussion collégiale apparaît toujours aussi déterminant, tant pour la mise au point de certains avis particuliers que pour l'établissement progressif d'éléments de réponse stabilisés aux questions de principe évoquées plus loin.

9 \ Par décision de l'Ae en date du 25 avril 2012, conjointe à une modification de son règlement intérieur rendue nécessaire par la nouvelle réglementation.

10 \ Projet de centre de stockage de déchets radioactifs en couche géologique profonde (51), avis n°2013-62.

11 \ Cf. Article R.122-5 I du code de l'environnement.



Les avis ont toujours été mis en ligne sur le site internet de l'Ae¹² le jour même de la séance d'élaboration de l'avis et diffusés au pétitionnaire et à l'autorité chargée d'instruire les dossiers au plus tard le lendemain.

On signalera enfin que l'Ae, délibérément, ne conclut jamais ses avis par la mention synthétique d'une qualification « favorable » ou « défavorable » donnée à l'avis. Elle estime en effet qu'une telle mention, qui ne manquerait pas d'être interprétée comme un avis d'opportunité sur le projet, ne serait pas conforme à sa mission.

Les décisions

Une commission d'examen composée de deux membres permanents de l'Ae analyse collégalement et en continu les projets de décisions élaborés par un rapporteur¹³. Là aussi l'apport de la discussion collégiale apparaît déterminant tant dans la motivation de la décision que dans le sens retenu. Chaque décision est motivée sur la base de trois catégories de considérants : la nature du projet, sa localisation, ses impacts environnementaux¹⁴. Plus rarement, un considérant unique remplace le dossier dans un projet plus vaste soumis à étude d'impact systématique. La signature de la décision est déléguée au président de l'Autorité environnementale (et en cas d'empêchement à un membre permanent de l'Ae).

La décision prise est soit la soumission à étude d'impact, soit la non-soumission à étude d'impact. Elle ne peut être assortie d'aucune recommandation.

L'équipe permanente

L'équipe permanente de l'Autorité environnementale s'est étoffée en 2013 et comprend, au 31 décembre 2013, 6 personnes. Cette équipe contribue, aux côtés de son président, au fonctionnement quotidien de l'Ae : analyse des dossiers entrants (complétude du dossier, compétence de l'Ae), suivi administratif des dossiers et de l'activité, mises en ligne, organisation des réunions et réponses aux questions des maîtres d'ouvrage, autorités administratives et autres structures intéressées. Quatre de ses membres participent également en tant que rapporteurs à l'analyse technique des dossiers et à l'élaboration des projets d'avis ou de décisions après examen au cas par cas.

12 \ Lien internet : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=145.

13 \ L'analyse est fondée sur les informations fournies par le pétitionnaire, comme indiqué dans l'article R.122-2 du code de l'environnement ; ces informations sont définies dans les deux formulaires Cerfa complémentaires (n° 14734*01 et 14752*01) de demande d'examen au cas par cas dont le contenu est précisé par arrêté du 22 mai 2012 (conformément à l'article R.122-3 du code de l'environnement), modifié par un arrêté du 26 juillet 2012. Les formulaires sont assortis d'une notice.

14 \ En référence aux trois critères décrits à l'annexe 3 de la Directive 2011/92/UE.

4\\ SAISINES 2013

En 2013, le nombre de dossiers soumis à l'Ae pour avis ou décisions a augmenté de façon significative : 87 avis délibérés en 2012 contre 131 avis délibérés en 2013 (plus 4 constats de report de dossiers), 40 décisions rendues en 2012 (sur 7 mois d'exercice de cette nouvelle procédure) contre 88 rendues en 2013 (et 20 demandes analysées et réorientées)



Porte conteneur à quai dans le port industriel du Havre

12

Rapport annuel 2013 - Autorité environnementale
L'Ae EN 2013

Tous les avis de l'Ae ont été rendus dans le délai réglementaire de trois mois : aucun avis n'a donc été considéré comme rendu tacitement sans observation, par dépassement de ce délai. De même pour les décisions qui ont toutes été rendues dans le délai réglementaire de 35 jours.

L'Ae a dû s'adapter comme les années précédentes à une faible visibilité et une assez forte irrégularité de son programme de travail à court terme. En effet, celui-ci est entièrement déterminé par le calendrier de saisine retenu par les maîtres d'ouvrage, projet par projet, et n'est que très peu prévisible pour l'Ae. Certains maîtres d'ouvrage cependant, notamment pour les plus gros projets, préviennent l'Ae bien en amont de sa saisine.

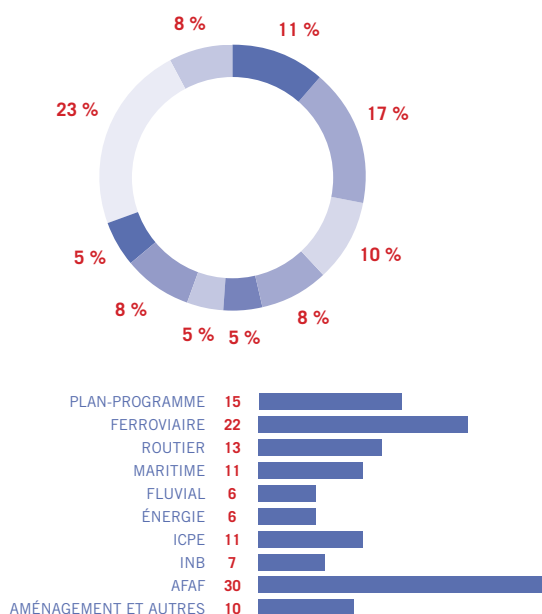
Pour ce qui concerne les avis

Les dossiers traités sont d'une très grande diversité : certains représentent des enjeux socio-économiques considérables, d'autres sont de portée purement locale.

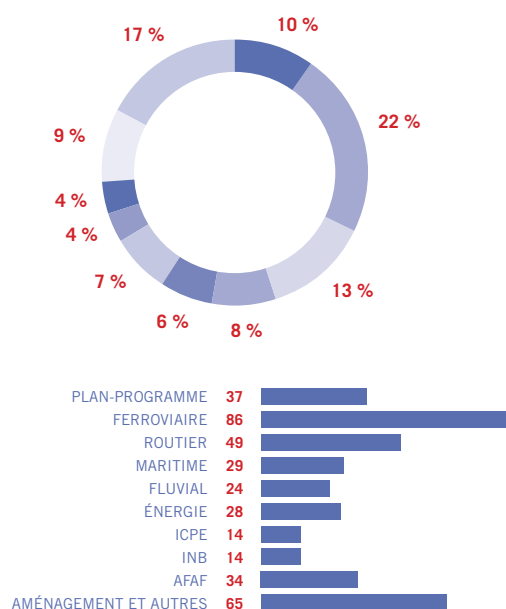
L'année 2013 a été caractérisée par l'arrivée d'un grand nombre de dossiers d'aménagement foncier, agricole et forestier (30 dossiers) liés aux lignes à grande vitesse (LGV) en construction (Sud Europe Atlantique et Bretagne – Pays-de-la-Loire), une recrudescence de dossiers d'installations nucléaires de base (7) et des nouveaux « plans - programmes » franciliens, les contrats de développement territorial (12 délibérés en 2013). Un seul dossier concerne un cadrage préalable et 16 (plus un constat de report) portent sur des « plans-programmes ».

Ainsi, environ 40 % des dossiers relèvent de l'aménagement (foncier ou non), 30 % des transports (routiers et ferroviaires dont le transport guidé), 10 % du domaine maritime, 9 % des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), et 12 % sont des « plans-programmes ».

\\ RÉPARTITION THÉMATIQUE DES AVIS 2013 (en % et en nombre)



\\ RÉPARTITION THÉMATIQUE DES AVIS ÉMIS DEPUIS 2009 (en % et en nombre)

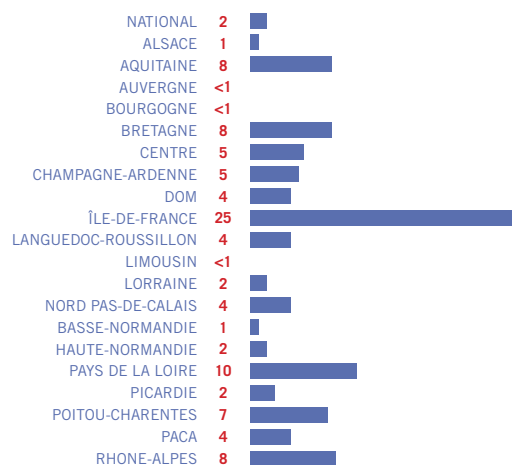


L'Ae a été saisie du programme d'actions national « Nitrates », une deuxième fois après une première saisine en 2011, et du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) après avoir rendu un avis sur son cadrage préalable en 2012.

Deux dossiers sont nationaux (le programme Nitrates 2 et le Plan national de prévention des déchets), quatre sont interrégionaux (le projet de canalisation gaz « ERIDAN », deux projets de transport d'électricité « Deux Loires » et Losny – Seuil – Vesles, et la LGV Poitiers - Limoges).

Un quart des dossiers est francilien, les autres régions se répartissant les dossiers plus également que les années précédentes. Le déficit de dossiers constaté en 2012 sur les régions de l'Ouest est comblé en grande partie par l'arrivée des dossiers liés aux LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne – Pays-de-la-Loire (Aménagements fonciers agricoles et forestiers - AFAF - restructurant les propriétés et les exploitations agricoles à proximité du tracé, stations de transit de matériaux, sous-stations électriques).

\\ RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES AVIS 2013 (en %)



Pour ce qui concerne les décisions

Les dossiers traités sont eux aussi d'une grande diversité tout en restant pour la majeure partie d'entre eux d'une portée limitée.

26 dossiers ont donné lieu à une décision de soumission à étude d'impact. Deux des études d'impact ainsi prescrites étaient déjà réalisées et les dossiers déposés à l'Ae pour avis avant le 31 décembre 2013 (les avis ont été délibérés en 2013)¹⁵.

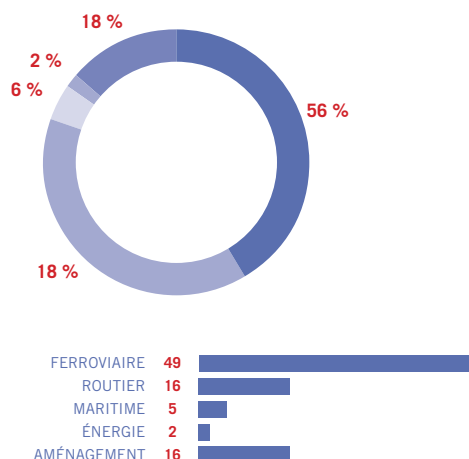
Les informations fournies par le pétitionnaire pour réaliser l'examen de son dossier (un quart d'entre elles ont été adressées à l'Ae sous format papier) ont été l'objet de demandes de compléments dans 34 cas.

La répartition géographique des dossiers est beaucoup plus homogène qu'en 2012 (où la moitié des dossiers provenait du quart Sud-Est). En revanche le domaine des transports est très largement prédominant.

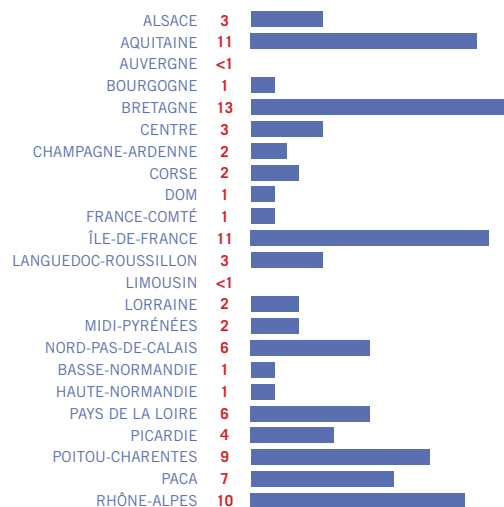
Le détail des 131 avis rendus et 88 décisions prises (ainsi que des 20 dossiers ne relevant pas de l'Ae, ni finalement d'un examen au cas par cas ou retirés par le pétitionnaire) est donné dans les tableaux et cartes situés en annexe, par thématique et par région.

15 \ Carrefour des Maringouins (Guyane) et Suppression des PN 402 et 403 de Malansac (35).

\\ RÉPARTITION THÉMATIQUE DES DÉCISIONS 2013 (en % et en nombre)



\\ RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES DÉCISIONS 2013 (en %)



5\\ TÉMOIGNAGES 2013

\\ David LANDIER – RTE

Directeur du département
CONCERTATION
et ENVIRONNEMENT



1 - Pour vous, à quoi sert l'évaluation environnementale d'un projet ou d'un programme ?

Il y a à mes yeux deux utilités essentielles : la démarche intellectuelle à laquelle elle conduit, et la démonstration vis-à-vis du public.

La première utilité :

c'est une démarche intellectuelle qui, par sa nature même, par la façon dont elle a été définie dans la réglementation, conduit les maîtres d'ouvrage que nous sommes à améliorer leur projet au cours de sa définition, afin d'éviter le plus possible ses effets sur l'environnement et de les réduire le cas échéant.

Donc c'est une démarche d'amélioration environnementale du projet. Par cette démarche, nous sommes amenés naturellement à faire évoluer les projets de sorte qu'ils aient le moins d'effets possibles sur l'environnement.

La seconde, c'est le public :

l'étude d'impact, plus qu'une information, est une démonstration de toute la démarche et de l'effet aussi réduit que possible de nos ouvrages sur l'environnement, présentés au public dans une période qui est très marquée par la suspicion à l'égard des pouvoirs publics et des maîtres d'ouvrage.

2 - Pour vous, à quoi sert un avis de l'Ae ?

Tout d'abord, l'avis de l'Ae est un producteur de « normes », par un effet en quelque sorte de « jurisprudence », quand bien même l'Ae n'élabore pas de réglementation ; elle n'est pas véritablement un juge ...

Tous les cas déjà traités par l'Ae permettent au maître d'ouvrage d'avoir des références.

Et cela a des effets sur les autres autorités environnementales, tous les préfets de région et préfets départementaux. Il y a un vrai besoin de ces références pour deux raisons :

1. d'une part, ces autorités environnementales sont très nombreuses et l'Ae du CGEDD contribue de fait à fédérer ces différentes autorités,
2. d'autre part, dans la réglementation, la définition du niveau de détail d'une étude d'impact n'est pas la chose la mieux définie. On dit d'une étude d'impact qu'il faut qu'elle soit proportionnée aux enjeux ; les enjeux sont appréciés de manières très diverses par les différentes autorités environnementales. Donc la production de normes connues à l'avance est, pour nous, très importante.

Chez RTE, nous élaborons des études d'impact au moins aussi imposantes sinon bien davantage que les études d'installations industrielles dont les risques environnementaux sont sans commune mesure... Donc la question du niveau de détail est un sujet essentiel et il y a beaucoup de choses encore à construire.

Par cet effet de « jurisprudence », l'Ae contribue à créer une véritable doctrine en matière d'étude d'impact. C'est à mon sens la première utilité des avis de l'Ae.

Le deuxième aspect très important, et c'est pour cela qu'elle a été créée, à mon avis, par la directive européenne, l'Ae sert au contrôle de l'action des maîtres d'ouvrage.

Il ne faut pas s'y méprendre : ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de sanction réglementaire délivrée par l'Ae ce contrôle n'est pas fort. Au contraire, il est extrêmement fort au point

que ce contrôle est susceptible de nourrir des recours contentieux, et il le fait. Il est de fait utilisé a posteriori dans les recours contentieux.

J'ai tendance à dire qu'aujourd'hui l'Ae n'est pas qu'une autorité, c'est un véritable pouvoir environnemental. Il faut vraiment l'avoir en tête. Un pouvoir juste, qui doit réunir deux conditions pour que les avis servent vraiment la protection de l'environnement et pas seulement les contentieux : disposer de règles connues par tous et à l'avance, et ménager des possibilités de recours.

Quand l'Ae s'appuie sur des règles non connues à l'avance, elle fait avancer les contentieux ; quand elle s'appuie sur des règles connues à l'avance, elle fait progresser la protection de l'environnement.

Il serait donc souhaitable que l'Ae puisse établir des règles préalables et objectivables.

Un exemple qui nous préoccupe, parce que nous sommes une industrie de réseau est qu'il existe dans la réglementation une notion dite du « programme ». Un programme, c'est deux projets liés ; dans ce cas, il faut donc que l'étude d'impact porte sur les deux projets de telle sorte que le public soit informé des effets de l'ensemble. Sur le papier, cela paraît naturel et totalement justifié.

La difficulté est que pour un réseau électrique, on ne sait jamais où il faut s'arrêter. Potentiellement, votre grille-pain, chez vous, a un effet sur le réseau électrique. Tout est lié. S'il y a une évolution d'une installation, tout l'écosystème économique est bouleversé, induisant des effets qui vont bien au-delà de la seule installation. Il serait illusoire de penser que ces effets puissent être parfaitement connus à l'avance.



\\ Didier LECOUTEUX

*Géomètre expert agréé
pour les opérations
d'aménagement foncier**

1 - Pour vous, à quoi sert l'évaluation environnementale d'un projet ou d'un programme ?

L'évaluation environnementale sert de support de communication au public. L'Ae émet un avis qui est déposé à l'enquête publique et tout public peut le consulter, mais la plupart du temps, il l'est très peu.

Toutefois le point de vue du public me paraît important, par exemple dans le cas d'une Ligne à grande vitesse (LGV), et plus encore pour une LGV que pour une autoroute. En effet, la LGV ne profite guère aux habitants, ils la subissent comme une contrainte, pour eux il n'y a que des inconvénients. Quand nous arrivons sur le terrain, que ce soit le géomètre, le maître d'ouvrage, le conseil général ou le ministère, nous entendons dire : « Pourquoi là ? Vous pouviez passer ailleurs... ».

Habitants et propriétaires n'acceptent pas le projet. C'est très, très fort... Il faut parler, dire, redire et petit à petit ils arrivent à comprendre ce que chaque acteur fait. Nous faisons un travail de pédagogie et de passeur.

Pour les habitants, la propriété foncière est primordiale. L'article 17 de la Déclaration du citoyen dit que la propriété est sacrée. Dire « la propriété est sacrée », pour eux, prend tout son sens, ils ont vraiment le sentiment, dans un projet de LGV, d'autoroute ou d'aéroport, qu'on leur prend le bien qu'ils ont mis des années à acquérir et cela, même si on leur donne des indemnités financières. On a vu des gens qui refusent de vendre même si on leur offre trois fois la valeur vénale du bien.



Aux yeux des propriétaires, la notion de foncier et de propriété n'est pas assez prise en compte ni par l'État, ni par le maître d'ouvrage. Ce dernier, détenteur de la Déclaration d'utilité publique (DUP), parle avec les propriétaires, mais au bout du compte, s'ils ne sont pas d'accord, le tribunal tranchera. Donc à la limite, il a gain de cause puisque c'est d'ordre public...

Toutefois, l'expropriation n'étant pas possible dans le « périmètre d'aménagement foncier » les rapports du maître d'ouvrage avec les propriétaires et habitants gagneraient à être constructifs et à s'établir dans la confiance. Par exemple, l'étude environnementale ou l'étude de la loi sur l'eau, c'est souvent un mètre cube de documents déposé en mairie. Il y a une enquête, et un commissaire-enquêteur est nommé. Mais il n'y a pas d'expert pour expliquer. C'est pourtant très intéressant, il y a des études scientifiques... malheureusement cela reste inaccessible.

On voit même des maîtres d'ouvrage s'en glorifier : « Ah ! on a fait 80 000 pages », mais ils en auraient fait 150 000 que ça ne changerait rien car le public ne peut se les approprier. Il y a pourtant des contenus de grande valeur.

2 - Pour vous, à quoi sert un avis de l'Ae ?

Comme il est fait aujourd'hui, l'avis de l'Ae sert à valider la méthodologie d'étude des impacts et sert à vérifier que tous les impacts ont bien été inventoriés ; elle peut recommander d'autres expertises ou demander tel changement ou approfondissement. Mais aujourd'hui le grand « MAIS », c'est que cet avis arrive un mois avant l'enquête publique et c'est beaucoup trop tard. Une opération d'aménagement foncier dure cinq ans à peu près, et l'avis de l'Ae intervient au bout de trois ans, à ce stade, c'est trop tard.

Pour ces projets qui s'étendent sur plusieurs départements et régions, l'Ae devrait dès le départ émettre des directives cadres, points de départ appuyés sur des études environne-

mentales existantes mais aussi sur le foncier qui souvent est oublié. Ces « directives », seraient des feuilles de route, pour les études de définition des futures emprises de DUP et tout au long de la vie du projet, permettant de mettre en cohérence ce qui se passe sur l'ensemble du projet.

Par exemple :

le maître d'ouvrage travaille dans un périmètre de 300 mètres de large et sur des kilomètres de long. À côté, le périmètre d'aménagement foncier est un périmètre dit « perturbé » par l'ouvrage, et couvre au minimum 20 fois la superficie de l'emprise de départ. Le rôle de l'Ae serait de prendre en compte ce qui se passe sur le périmètre de la DUP et ce qui se passe sur le périmètre perturbé. De cette façon, il y aurait harmonie. Ce qui rendrait les prescriptions préfectorales d'un département à un autre plus harmonieuses. On en est loin.

Par ailleurs, les travaux destructifs qui y sont conduits engendrent des réparations. Pour réparer, il faut des porteurs de foncier. Les communes n'ont plus de moyens financiers ; quant aux départements, ils ont des moyens financiers en baisse et n'ont pas les compétences pour gérer cela. Quant à la conservation des sites, elle ne peut acheter les terrains mais peut en gérer. Tous, nous disons qu'il faut améliorer l'environnement mais il n'y a pas forcément d'acteurs fonciers pour le faire.

Au stade des avant-projets, il faudrait pouvoir connaître ces acteurs fonciers afin qu'ils y participent. Aujourd'hui, ce qui est réalisé pour l'environnement, dans le cadre des LGV, reste très, très modeste.

L'ensemble d'une telle démarche de l'amont à l'aval rendrait plus fiable le travail, et le bilan environnemental de ces travaux pourrait être optimisé.

S'il y avait un meilleur rapprochement avec un coordonnateur qui ait autorité, qui puisse représenter le maître d'ouvrage et travailler en

prenant en compte le « périmètre perturbé », nous pourrions faire des économies de travaux. En donnant au maître d'ouvrage des directives en amont, celui-ci pourrait les inclure dès le départ, ce qui lui coûterait moins cher car ce serait intégré et rationalisé dès la conception. On gagnerait du temps en disposant d'une meilleure connaissance du territoire et en intégrant des travaux sur l'emprise aussi bien que sur le « périmètre perturbé » et vice versa. Le fait de voir le territoire comme une frontière infranchissable nous restreint les possibilités.

L'Ae peut avoir cette vision de recul, cette appréhension des problématiques englobante et pragmatique. Elle va au-delà de l'empilement, du mille-feuilles réglementaire et comme elle a autorité, elle peut faire la part des choses sur le terrain. Car nous avons besoin d'aller du développement durable administratif au développement durable opérationnel.

C'est plus facile à dire qu'à faire... Cela nécessiterait quelques débats avec les maîtres d'ouvrage, avec les acteurs et des formations... Ce serait une évolution naturelle du champ d'action de l'Ae.

On ne peut qu'associer les maîtres d'ouvrage, et nous avons tellement d'exemples à leur donner que je ne vois pas comment ils pourraient aller contre.

\\ Olivier PEYRE

*Directeur de NATURALIA
écologue, naturaliste spécialisé
en herpétologie et ornithologie.*

Nos métiers se sont professionnalisés, allant de pair avec les évolutions réglementaires. Au-delà des études techniques de naturaliste de terrain, éclairé et sachant, il nous est de plus en plus demandé d'avoir un rôle de conseil dans la conduite de projets, et les maîtres d'ouvrage nous associent dès l'amont du projet. Là où le bureau d'étude arrivait in fine pour parler des impacts et de leur compensation, aujourd'hui nous sommes associés dès le départ sur les choix du site du projet ; la dimension environnementale est intégrée dans toutes ses composantes, ce qui permet d'avoir le moins d'impact possible.

1 - Pour vous, à quoi sert l'évaluation environnementale d'un projet ou d'un programme ?

L'évaluation environnementale est nécessaire pour optimiser les plans, programmes ou projets, mais c'est très vaste, c'est un processus itératif. Pour moi, c'est plutôt une méthode de travail qu'une fin en soi. Pour nous, bureau naturaliste, l'objectif est d'intégrer l'évaluation environnementale dès l'amont, au stade de la conception d'un projet, d'un plan ou d'un programme, plutôt que d'arriver « en pompier » comme c'était le cas il y a quelques années. On arrivait à des situations très conflictuelles, à des contraintes réglementaires assez fortes, qui obligeaient le maître d'ouvrage à revoir complètement son projet avec les conséquences que l'on imagine.

L'approche environnementale des projets a fait un bond en avant ces cinq dernières années. Les aménageurs et grands porteurs de projets récurrents et structurants, des maîtres d'ouvrage expérimentés, intègrent l'évaluation environnementale dès la conception du projet.



C'est une culture qui, globalement, se développe.

Dans le cas de porteurs de projets plus occasionnels, la découverte se fait souvent au dernier moment, et on se retrouve dans des situations assez difficiles pour tout le monde, maître d'ouvrage et bureau d'étude.

Le principe de base de l'évaluation environnementale est d'avoir une démarche objective, transparente et globale en amont du projet, qui sécurise le maître d'ouvrage en termes d'instruction et d'enquête publique.

Le maître d'ouvrage arrive au départ avec des contraintes rédhibitoires, par exemple : il a besoin pour le projet d'une surface plane de tant d'hectares, il a peu de latitude, il a besoin d'une desserte d'un réseau de transport. Il nous soumet plusieurs zones dans la région et nous demande de nous rendre sur site et de donner un premier avis.

À partir de là, le processus itératif s'enclenche. Chaque bureau d'étude dans sa spécialité fait son analyse, et le maître d'ouvrage synthétise. Cela lui donne du recul et lui permet notamment d'envisager toutes les solutions alternatives et de justifier son projet.

Par exemple, pour un réseau de transport (roulier, ferroviaire, canalisation d'hydrocarbure...), le maître d'ouvrage nous donne le point de départ et le point d'arrivée, en nous demandant de dégager les fuseaux de moindre sensibilité. Une fois définis, nous les hiérarchisons en identifiant, pour chaque thématique, quel fuseau est préférable. Ensuite, toutes les thématiques sont croisées et le maître d'ouvrage retient un ou deux fuseaux. Là, nous faisons des analyses plus fines telles que des inventaires de terrain, des audits de personnes sachantes ; nous arrivons à dégager dans ces fuseaux, des couloirs puis des tracés plus fins... avec des variantes.

Tout ceci est indispensable pour pouvoir justifier à tout moment le projet lors du débat public et des enquêtes publiques, pour soumettre aux avis des différentes instances, ou pour le dossier de dérogation d'espèces protégées. Le maître d'ouvrage est plus serein pour obtenir la DUP.

Le fondement de la dérogation pour la protection des espèces, c'est d'avoir étudié toutes les solutions alternatives et d'avoir choisi celle de moindre impact.

2 - Pour vous, à quoi sert un avis de l'Ae ?

Déjà, nous observons depuis deux à trois ans une responsabilisation des maîtres d'ouvrage confrontés de façon régulière à l'Ae. Du fait qu'il y ait déjà des avis rendus par l'Ae et un avis d'Ae porté sur leur projet en cours, cela les sécurise au plan juridique : en montrant les faiblesses du dossier avant l'enquête publique, il est possible alors de reprendre le dossier.

C'est un plus, dès lors que c'est abordé comme le moyen de parfaire le projet et son instruction plus que comme une contrainte. Il est vrai que cela peut retarder, réorienter les choix retenus et même quelquefois conduire à revoir le projet.

Ce sont des avis très argumentés techniquement et c'est une ligne directrice. Cela contribue à faire avancer le projet.

L'avis de l'Ae offre au public un regard objectif, neutre et indépendant sur le projet présenté. Je le vois comme un garant permettant que les choses se passent comme elles doivent se passer, en toute indépendance, sans pression du maître d'ouvrage puisque ce dernier peut améliorer son projet au plan juridique.

La visite de l'Ae du CGEDD sur site avec le maître d'ouvrage, ses collaborateurs et prestataires dont nous sommes, permet de débattre, de parler concrètement et d'aborder certains points précis, de mieux comprendre.

L'avis de l'Ae du CGEDD nous aide dans l'approche globale du dossier, et cela nous oblige surtout à nous tenir au fait des précédents avis émis de façon à réorienter nos méthodes de travail, notamment sur des projets de dimension nationale, ce qui évite certaines distorsions d'appréciations en région.

On voit apparaître certaines notions qui n'étaient pas encore trop développées et on voit qu'une doctrine se met en place. Par exemple, comment apprécier les effets cumulés de plusieurs projets ? C'est une demande réglementaire, pourtant difficile à mettre en œuvre.

Il y a également la prise en compte des zones humides qui prennent de l'importance dans les avis de l'Ae et cela amène les bureaux d'étude à retravailler leur méthode.

De fait, l'existence d'un organe technique comme l'Ae, oblige tous les acteurs à se remettre en question quand il faut, ce qui va dans le bon sens.

Aujourd'hui, pour nous, il serait impensable de ne pas consulter régulièrement les avis de l'Ae déjà émis. Nous faisons une veille sur le site Internet de l'Ae pour consulter le détail des dossiers. Ce qui est dommage, c'est de ne pas avoir accès aux études sur lesquelles s'appuie l'Ae. Ce serait très utile d'accéder aux documents qui ont permis d'émettre l'avis, ces rapports ayant été publics... Surtout pour les impacts cumulés entre différents projets.

En l'espace de trois ou quatre ans, des progrès importants ont été faits. Parmi les bureaux d'études, je pense qu'il y a dix ans, personne n'aurait imaginé que l'on en soit là où nous sommes actuellement. On en vient à avoir une vision de protection bien plus importante et plus globale.



\\ Fabrice VULLION

Directeur d'études
SOBERCO ENVIRONNEMENT

1 - Pour vous, à quoi sert l'évaluation environnementale d'un projet ou d'un programme ?

Les évaluations environnementales sont là pour analyser les incidences d'un projet ou d'un programme au regard d'un territoire, et même d'un territoire élargi intégrant les incidences cumulées avec les territoires voisins ou avec d'autres projets.

Pour nous, c'est l'occasion de mettre à plat les connaissances d'un territoire, par une approche thématique des différentes composantes de l'environnement, surtout lorsqu'il n'y a pas encore de diagnostic ni d'état initial partagé. C'est aussi l'occasion d'identifier les moyens et/ou les acteurs nécessaires pour assurer une cohérence environnementale.

Avec l'évaluation, on anticipe les difficultés à venir et on construit le système d'alerte à mettre en place ou les points de vigilance :

- par exemple sur le Grand Paris, c'était la question des ressources, notamment de la pression sur la ressource en eau ou sur les capacités d'assainissement...
- dans les études d'impact comme pour une ZAC, on va avoir à organiser ou décrire les éléments contractuels à intégrer dans les contrats de travaux passés avec les entreprises : niveau d'exigence, principes ou précautions à prendre. On évalue, on identifie les mesures, on a ce rôle d'expertise.

Une fois tous les acteurs rassemblés afin d'avoir une vision partagée du territoire, nous proposons des adaptations ou compléments au

projet... Nous fonctionnons de façon à la fois indépendante et itérative. Nous apportons une lecture cohérente du territoire et un partage des enjeux.

2 - Pour vous, à quoi sert un avis de l'Ae ?

Nous avons reçu mission du maître d'ouvrage et nous travaillons avec les concepteurs du projet ou les rédacteurs du programme (comme pour un CDT) sur plusieurs mois jusqu'à concrétiser notre évaluation environnementale. Une fois concrétisée, rédigée, elle est validée par le maître d'ouvrage et soumise alors à l'avis de l'Autorité environnementale.

Cette étape est nouvelle pour nous, puisque l'Ae existe depuis peu (2009). J'ai pu voir « l'avant et l'après Ae » et je constate que l'avis de l'Ae donne plus de poids à l'évaluation environnementale. C'est un passage obligé et cela devient un appui pour obtenir une meilleure prise en compte du rôle stratégique de l'évaluation pour le projet. Nous gagnons en crédibilité auprès du maître d'ouvrage.

Nous utilisons les avis déjà rendus comme exemples ou références (comme une jurisprudence), pour argumenter notre démarche auprès du maître d'ouvrage et, en amont, pour construire notre évaluation et enrichir notre réflexion des expériences de l'Ae.

Au quotidien, cela nous aide dans la façon de piloter nos études ; cela fixe une échéance, un niveau d'expertise et de qualité à atteindre, nous obligeant à aller plus loin dans notre façon de réaliser l'évaluation. C'est également l'intérêt des maîtres d'ouvrage que l'avis ne puisse remettre en doute l'équilibre ou le bien-fondé du projet.

Au-delà de l'étude de conformité, l'avis apporte une autre lecture de l'évaluation qui permet de faire émerger les problématiques les plus importantes : déplacements, biodiversité, etc... Là-même où nous avons des difficultés à prendre position.

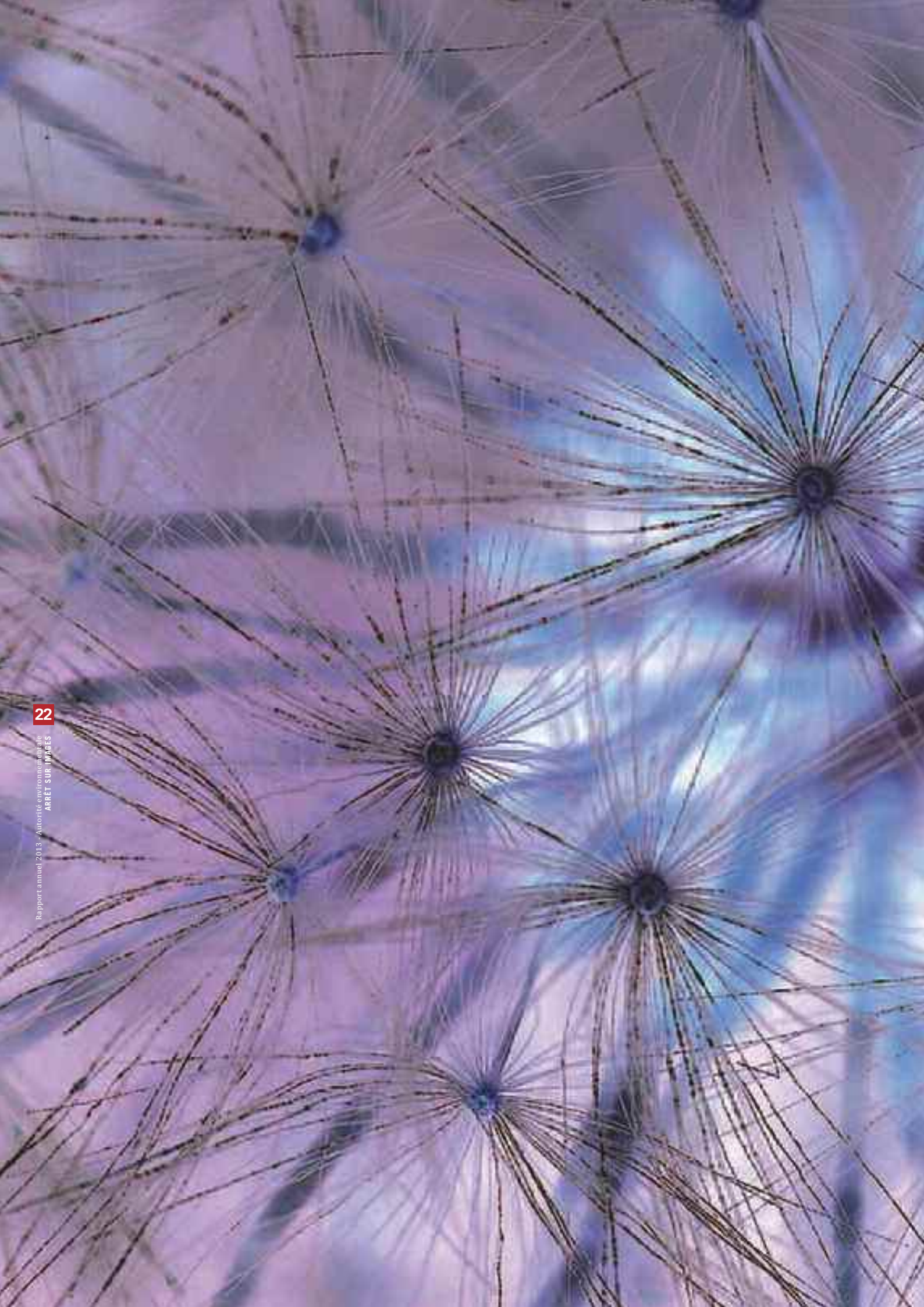


En effet, l'avis de l'Ae est objectif sur la nature et l'importance des enjeux d'un projet sur un territoire. Et pour le public, c'est intéressant, ils peuvent consulter cet avis.

L'Ae fait également des recommandations qui redonnent un cap de travail, soit en confirmant notre évaluation, soit en précisant la déclinaison nécessaire en matière d'étude ou de décision administrative pour la suite du projet ou du programme.

Chaque avis de l'Ae est donc l'occasion de reformuler ou préciser, de clarifier notre écrit ou redévelopper certains argumentaires. Nous objectivons, nous réévaluons...

Et avec l'avis de l'Ae, le lecteur dispose d'un guide de lecture plus simple que le « résumé non technique » qui lui aussi reste difficile à appréhender par le public.



ARRÊT SUR IMAGES

Le changement climatique, la transition énergétique, l'arrêt de l'érosion de la biodiversité posent à la société des questions majeures, et nécessitent des décisions fortes.

Dans le même temps, l'aboutissement de tout grand projet ou programme nécessite l'acceptation par la société de ses orientations et de ses modalités, à l'issue des concertations nécessaires, souvent longues et complexes.

Conçue par les directives communautaires pour améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux dans les projets et programmes, et pour faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions, l'évaluation environnementale répond-elle à ce double objectif ?

La lecture de dossiers très volumineux et parfois difficiles à comprendre, ou l'application d'une réglementation foisonnante, peuvent faire craindre qu'il n'en soit rien. Pour contribuer à une analyse objective, l'Ae a estimé utile de fournir ici des éléments factuels sur la qualité des évaluations environnementales, sur la base de l'expérience qu'elle a acquise depuis 2009.

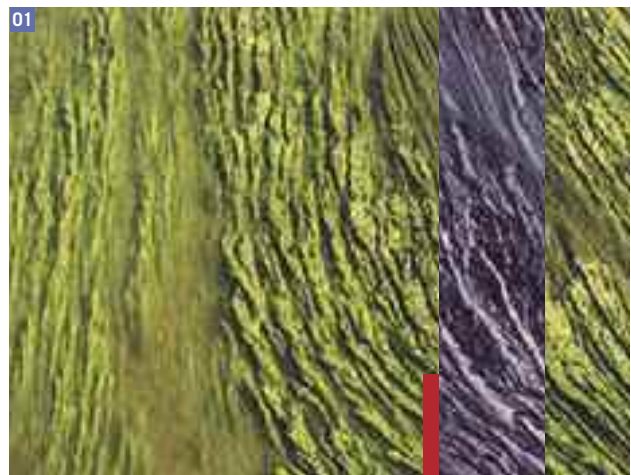
L'Ae a rendu 131 avis en 2013, près de 400 depuis 2009, dans les domaines les plus variés : transport, énergie, aménagement et urbanisme, programmes d'actions territoriales ou nationales, etc.

Ce rapport est l'occasion de prendre du recul et de synthétiser ce que l'Ae a vu depuis sa mise en place. Sa réflexion s'est organisée autour des enjeux environnementaux des projets, et autour de la qualité de leurs études d'impact.

- Reflets de l'insertion des projets, plans et programmes dans leur environnement, que révèlent les études d'impact sur les enjeux environnementaux et sur leur prise en compte ?
- Les études d'impact, outils d'amélioration continue des projets, plans et programmes pour les maîtres d'ouvrage, d'information pour le public et d'aide à la décision pour

les autorités publiques, remplissent-elles ces trois fonctions par leur qualité méthodologique et formelle ?

C'est à ces deux questions que l'Ae tente d'apporter ici ses réponses, qu'elle complète par une réflexion synthétique sur les orientations de simplification du dispositif actuel.





02



01

Rivière eutrophisée
aux environs de Nancy

02

L'archipel de Bréhat



1 \

ÉTUDES D'IMPACT : UNE AFFAIRE D'ENJEUX ?

L'analyse par l'Ae de la prise en compte des enjeux environnementaux fait apparaître des situations contrastées, selon les thèmes.

La biodiversité

Toujours présent dans les études d'impact, le thème de la biodiversité y est prioritairement abordé sous l'angle des impacts locaux et immédiats des projets sur la biodiversité dite « remarquable ». L'analyse des impacts à plus large échelle sur la biodiversité dite « ordinaire » apparaît plus difficile, et elle est plus rarement menée à bien. À la lecture de la majorité des dossiers, la gestion des impacts d'un projet sur la biodiversité s'assimile à la bonne conduite de la procédure de dérogation à la réglementation sur les espèces protégées,

et au rétablissement des continuités écologiques mises à mal par le projet.

Ces actions sont bien sûr nécessaires, et l'Ae constate qu'elles sont pour la plupart plutôt bien conçues, même si, dans l'attente des schémas régionaux de cohérence écologique, l'analyse des continuités écologiques est souvent assez approximative, voire absente, et même si le volume des données produites à ce titre dans les études d'impact n'est pas toujours corrélé à leur qualité (notamment quant aux périodes et méthodes d'inventaires dans les états initiaux). L'Ae observe également que parfois le décalage temporel entre l'établissement de l'étude d'impact et celui de la demande de dérogation à la réglementation des espèces protégées, repoussée à plus tard, n'apparaît pas justifié. Enfin, en ce qui concerne la biodiversité ordinaire, l'Ae observe que l'évaluation des impacts à travers l'examen des services écosystémiques affectés n'est pas encore entrée dans la pratique.

La principale difficulté pour relier impacts locaux et impacts de portée plus lointaine dans l'espace ou le temps semble être celle des changements d'échelle. Les liens fonctionnels entre milieux éloignés sont en effet fréquents, par exemple pour l'avifaune ou via les

circulations aquatiques. Et pour les grands projets, les effets induits sur la biodiversité (notamment par le biais de l'extension de l'urbanisation favorisée par certaines infrastructures nouvelles, ou par celui des aménagements fonciers agricoles et forestiers liés au projet), peuvent être considérablement plus importants que les impacts locaux.

Pour les « grands » projets¹⁶, la période d'élaboration des études d'impact, avant la Déclaration d'utilité publique (DUP) qui intervient elle-même à un stade assez précoce des études d'avant-projet, ne permet pas d'avoir une bonne vision des impacts réels, proches ou lointains, sur la biodiversité. La DUP se trouve ainsi accordée à un stade où les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs ne peuvent encore être définies avec précision.

La procédure de dérogation à la réglementation des espèces protégées permet, certes, pour ces espèces de « réparer » à un stade ultérieur les lacunes, par exemple, en matière de mesures de compensation. Mais la contribution des projets à l'érosion globale de la biodiversité (ou, de préférence, la contribution des mesures correctives à une moindre perte de biodiversité, perte dont l'arrêt est un objectif de portée nationale et mondiale) se trouve ainsi en dehors du champ des études d'impact et des procédures d'autorisation des grands projets.

La cohérence entre les projets et l'approche des Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) devrait améliorer cette situation. Mais ce point appelle pour l'Ae une réflexion dépassant celles menées jusqu'ici concernant la séquence « éviter réduire compenser » (ERC), dont la sophistication dans l'analyse locale ne peut suffire à compenser les lacunes à plus large échelle. Comme pour l'eau, évoquée plus loin, le dossier de DUP devrait en tout cas permettre d'évaluer dès ce stade les impacts locaux et globaux sur la biodiversité, les principes mis en œuvre pour les éviter, les réduire ou les compenser, et les modalités de compensation envisagées (notamment la disponibilité des terrains). À défaut, et sans

01



02



03



préjuger de la qualité des procédures ultérieures de dérogation à la réglementation des espèces protégées, c'est le principe même de la DUP qui se trouve remis en cause, le dossier ne permettant pas d'apprécier toutes ses conséquences dans l'analyse de l'équilibre entre les avantages et les inconvénients du projet pour la collectivité.

L'image que donnent les études d'impact est donc celle d'une bonne prise en compte de la biodiversité à l'échelle locale et pour les espèces remarquables, alors que les effets plus globaux ou à échelle plus large restent en partie ignorés. Si la protection des espèces sensibles ou menacées y trouve peut-être mieux son compte qu'il y a dix ou vingt ans¹⁷, l'intégration des grands projets dans les politiques globales de lutte contre l'érosion de la biodiversité n'est pas encore réellement traitée.

Le cas des évaluations d'incidences des projets sur le réseau Natura 2000 confirme cette analyse. Lorsque les mesures d'évitement ou de réduction n'ont pas suffi à éliminer les impacts significatifs, le projet ne peut être envisagé avec les mesures de compensation nécessaires qu'après démonstration de l'intérêt public majeur du projet, de l'absence de solutions alternatives, et après information ou dans

16 \ Pour l'Ae, projets dont le processus de décision est long.

17 \ Où les débats autour de la protection du scarabée Pique-prune sur le trajet de l'autoroute A 28, ou de celle du Vison d'Europe à proximité de l'autoroute A 65, avaient défrayé la chronique.

18 \ Article R. 414-23 du code de l'environnement.



04

01

Nid de cigogne sur plate-forme et nichoir de faucon crécerelle

02

Jeunes hirondelles rustiques (*Hirundo rustica*) tout juste sorti du nid et réclamant la becquée

03

Loutre d'Europe

04

Ruisseau de la goutte Ivra et milieux riverains au ruisseau

certain cas accord de la Commission européenne¹⁸. Parce que le réseau Natura 2000 représente plus que la juxtaposition de ses sites, c'est en effet la cohérence globale du réseau, au-delà de la réparation ponctuelle des atteintes locales, qui justifie cette différence de procédure, dont le principe même reste encore assez mal compris.

L'eau

En raison de leurs impacts sur les cours d'eau, les nappes et eaux souterraines, les zones humides ou le milieu marin, les projets d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires importantes donnent généralement lieu, en sus de la DUP, à une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. L'Ae a été fréquemment amenée à rappeler que l'analyse ultérieure des aspects hydrauliques, à l'occasion de cette procédure d'autorisation lorsqu'elle est disjointe du dossier de DUP, n'exonérerait pas le maître d'ouvrage de fournir dès l'étude d'impact au stade de la DUP les renseignements permettant d'apprécier les impacts du projet sur l'eau et les mesures prises pour y remédier. À défaut, comme on l'a vu plus haut, c'est le caractère même de la DUP qui s'en trouve affecté.

À quelques rares exceptions près, les études d'impact des projets dont la portée géographique est restreinte et dont le calendrier de réalisation des études est court fournissent bien les éléments nécessaires à cette appréciation de l'utilité publique du projet. Cependant, pour la destruction des zones humides, alors que la compensation en services écosystémiques rendus serait plus satisfaisante dans son principe, on peut regretter que les maîtres d'ouvrage se reportent presque toujours, pour définir les compensations, aux ratios en surface figurant dans les SDAGE¹⁹, plus faciles à apprécier. Dès lors que ni les surfaces affectées, ni les compensations apportées ne sont objectivement faciles à quantifier, le numérateur de ce ratio est aussi flou que son dénominateur, et le résultat annoncé n'a donc généralement que l'apparence de la rigueur. Ainsi, une approche en termes de conformité à une valeur chiffrée à l'échelle d'un grand bassin-versant semble dispenser de l'effort d'analyse en termes d'écologie fonctionnelle qu'exige l'esprit des textes sur la compensation.

En revanche, plus le projet est de portée étendue et plus son calendrier d'étude est long, moins l'étude d'impact donne une idée précise de ses enjeux hydrauliques. L'Ae est consciente qu'il est difficile de réunir les renseignements nécessaires au stade de la DUP. Elle a cependant

19 \ Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, par bassin. Les SDAGE prévoient généralement que les compensations pour atteintes aux zones humides doivent être faites soit par référence aux services écosystémiques apportés, soit par référence à un ratio de surface, généralement deux hectares de compensation pour un hectare affecté.

été amenée pour quelques très gros projets²⁰ à attirer l'attention des maîtres d'ouvrage et des autorités décisionnaires sur le fait qu'un dossier trop général sur ce thème pouvait faire peser sur la DUP une suspicion d'erreur manifeste d'appréciation. Une réflexion particulière à ces grands projets sur l'articulation entre l'avancement des études et les procédures de participation du public à l'élaboration des décisions, notamment au vu de l'étude d'impact « actualisée si nécessaire »²¹, apparaît indispensable à l'Ae.

Par ailleurs, pour les compensations relatives à l'eau comme pour la biodiversité, et en particulier dans les zones où de nombreux projets se succèdent sur des territoires contraints, l'Ae estime que la tenue d'un registre des compensations serait utile à tous : elle permettrait une vision claire des compensations en cours sur des terrains déjà gagés, à proximité d'un projet nouveau. L'Ae s'est en effet

parfois trouvée confrontée à de sérieuses difficultés pour comprendre quels terrains faisaient déjà l'objet d'engagement de compensations antérieures à un projet qui lui était soumis.

D'une façon plus générale, le suivi des mesures compensatoires n'est actuellement pas assuré de façon claire dans la plupart des dossiers, alors qu'il s'agit d'un point essentiel : le code de l'environnement prescrit d'ailleurs maintenant²² que les modalités de suivi de ces mesures soient précisées dans la décision d'autorisation.

01

Passé à anguilles
aménagé au
passage du
barrage déversoir
du Moulin du Port,
sur la rivière
le Clain.

02

LGV Sud Europe
Atlantique :
pose des premiers
voussoirs
au viaduc de
la Boème.

01



20 \ Cf. avis n° 2011-75 Accès français au Lyon - Turin, et n° 2012-56 Ligne 15 du Grand Paris Express.

21 \ Cette expression est celle de l'article R.122-8 du code de l'environnement, applicable aux projets faisant l'objet de plusieurs décisions administratives décalées dans le temps.

22 \ Cf. article R.122-14 du code de l'environnement.



La justification des projets – cas des infrastructures de transport

Le nombre important d'infrastructures de transport soumis à avis de l'Ae (plus de 200 depuis 2009) l'a conduite à examiner²³ d'une part les justifications des projets, et d'autre part leurs impacts induits.

La justification des projets, reposant logiquement sur des prévisions de trafic et sur des calculs de taux de rentabilité interne ou de bilan actualisé net des projets, a parfois plongé l'Ae dans une certaine perplexité.

L'Ae comprend bien que les délais de construction d'un dossier (parfois plusieurs décennies entre sa première évocation et la mise à l'enquête publique du dossier de DUP) peuvent entraîner quelques anachronismes. Certains projets routiers lui sont cependant apparus fondés sur des partis d'aménagement anciens qui auraient dû être revus, ou qui étaient peu cohérents avec les décisions prises par ailleurs²⁴. Dans le domaine ferroviaire, les bilans positifs annoncés pour certains projets lui sont apparus fondés sur des hypothèses volontaristes dont la vraisemblance pouvait faire débat sur certains points²⁵, alors que pour d'autres, le bilan socio-économique très négatif²⁶ présenté dans le dossier destiné au public sans aucun commentaire explicatif ne pouvait faire comprendre au lecteur non initié la motivation réelle de la décision envisagée.

La présentation des variantes examinées et non retenues²⁷ a aussi parfois amené l'Ae à s'interroger. Le principe même de l'étude d'impact conduit à comparer une situation future « avec projet » à une situation de référence « sans projet », autrement dit à la variante technique consistant à ne rien faire. Sans s'engager sur le terrain des choix d'opportunité, sur lequel elle n'est pas légitime, l'Ae s'est parfois demandé²⁸ pourquoi une variante consistant à ne pas réaliser d'infrastructure nouvelle mais à prendre si nécessaire d'autres mesures (aménagement

et exploitation des infrastructures existantes, régulation des vitesses, incitations ou mesures diverses conduisant à une meilleure maîtrise des trafics) n'était pas présentée. Face à des situations actuelles ou prévisibles de congestion, un choix de variantes limité à plusieurs solutions consistant toutes à augmenter l'offre d'infrastructures nouvelles sans s'interroger sur une meilleure maîtrise de la demande de mobilité ou une meilleure exploitation des infrastructures existantes n'est pas apparu à l'Ae comme étant toujours la solution optimale pour la préservation de l'environnement, sans même évoquer les finances publiques ou la satisfaction de la demande sociale.

D'une façon générale, l'Ae a constaté sur plusieurs dossiers²⁹ qu'une démarche rigoureuse dans l'application de la méthode d'évaluation environnementale, dès l'amont du processus de décision, aurait pu conduire à des économies très significatives pour les finances publiques.

Ces économies seraient sans commune mesure avec le coût généralement modeste des mesures de compensation évaluées dans les dossiers. Pour l'Ae, elles méritent attention alors que la prise en compte de l'environnement est parfois présentée comme une source de dépenses que la société ne pourrait s'offrir en période de crise.

23 \ Au titre des articles R.122-5 II alinéas 3 et 5 et III du code de l'environnement.

24 \ Cf. avis numéros 2011-77, 2010-49, 2011-84 et 2013-99 (RN59 déviation de Châteauneuf, RN66 déviation du Thillot, RN19 déviation de Port-sur-Saône et RN164 à Châteauneuf-du-Faou).

25 \ Cf. avis nos 2012-60 et 2011-75 (Autoroute ferroviaire atlantique, et Accés Lyon - Turin).

26 \ Cf. avis nos 2012-74 et 2012-22 (Réouverture de la ligne Orlon - Bedous et Électrification Paris - Troyes).

27 \ Cf. art. R.122-5 II 5° du code de l'environnement.

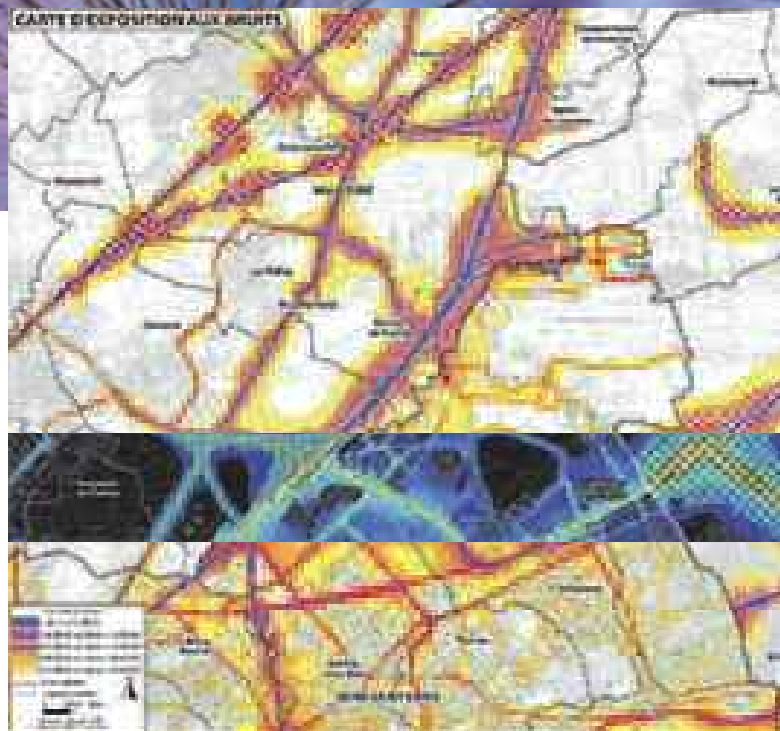
28 \ Cf. avis n° 2009-07 Vichy - Gannat.

29 \ Cf. avis Orlon - Bedous, Vichy - Gannat, Le Thillot, Port-sur-Saône, électrification Paris - Troyes, notamment.

Les impacts environnementaux des infrastructures de transport : cohérence globale et impacts induits

Les prévisions de trafic déterminent l'évaluation de certains impacts des infrastructures de transport, notamment en matière de bruit (cf. plus loin), de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre. Dans ce dernier domaine, l'Ae a fait à plusieurs reprises³⁰ le même constat, selon lequel les évaluations produites pour des programmes ou de très grands projets conduisent le plus souvent à des réductions d'émission liées à l'impact direct de ces opérations, qui sont très faibles, voire nulles entre 1990 et 2050³¹, période au cours de laquelle les émissions totales françaises devraient être divisées par quatre. Le progrès technologique, présenté comme seule source de progrès significatif possible, y apparaît en effet comme le seul élément compensant l'effet de la progression de la demande de mobilité, dans le prolongement des tendances actuelles. La part des transports dans le total des émissions françaises, de l'ordre du tiers, a conduit l'Ae à s'interroger sur la compatibilité possible entre des objectifs publics apparemment aussi décalés.

Les impacts induits sur l'urbanisation, dont l'évaluation est prescrite³² depuis 2011, constituent sans doute l'un des enjeux environnementaux essentiels des infrastructures de transport, dont l'objet même est d'ailleurs souvent de réorienter les tendances antérieures de développement urbain. Les approches construites à ce sujet sont rares dans les études d'impact. On citera cependant ici l'approche novatrice et intéressante décrite dans l'étude d'impact de la ligne rouge sud du Grand Paris Express³³, visant à déterminer si cette ligne allait contribuer ou non à densifier l'urbanisation et à quelles conditions.



Le bruit et les vibrations

La réglementation concernant **le bruit** est très détaillée, fixant des obligations de résultat pour chaque projet en matière de niveau sonore acceptable à proximité de celui-ci, par comparaison avec la situation avant projet. Les outils de modélisation permettant la vérification de ces performances existent et sont couramment utilisés par les maîtres d'ouvrage. L'Ae a cependant relevé, dans les dossiers qu'elle a examinés, plusieurs problèmes liés à l'application d'une réglementation parfois peu claire, ou parfois aussi non reprise sur certains points par ses propres circulaires d'application³⁴ :

- les aires d'étude relatives à l'impact du bruit doivent couvrir toutes celles où le projet modifie le niveau sonore antérieur, donc toutes les portions de réseau où les trafics sont significativement modifiés par le projet. Une circulaire applicable au bruit ferroviaire incite pourtant à limiter la zone d'étude au seul secteur directement affecté par les travaux eux-mêmes. L'Ae a déjà signalé antérieurement³⁵ que cette restriction, défavorable aux riverains des voies dont le trafic est modifié, n'était conforme ni à la lettre ni à l'esprit des textes réglementaires ;

30 \ Cf. avis sur le SNIT (n° 2010-32), sur le réseau de transport Grand Paris Express - GPE (n° 2010-31), sur la ligne rouge sud du GPE (nos 2012-56 et 2013-64), sur le Schéma directeur de la région Ile-de-France - SDRIF (nos 2012-06 et 2012-85), plusieurs Contrats de développement territorial (CDT), etc.

31 \ 1990 et 2050 sont les années de référence pour le calcul du « facteur 4 », objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre que la France s'est fixée dans la loi d'orientation pour l'énergie et dans la loi Grenelle 1.

32 \ Article R.122-5 III 1^{er} alinéa du code de l'environnement.

33 \ Cf. avis Ae nos 2012-56 et 2013-64 sur la ligne rouge sud du GPE.

34 \ Cf. articles R.571-44 et suivants du code de l'environnement, Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre, et Instruction relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires existantes, jointe à la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire.

35 \ Cf. rapports annuels de l'Ae 2011 p. 21 et 2012 p. 25 et avis n° 2011-67 sur EOLE.



Contrat de développement territorial (CDT) Cœur économique Roissy Terres de France. Carte d'exposition au bruit.

Pour le public, la question des **vibrations**, assez peu abordée par les études d'impact, est pourtant elle aussi très sensible, en particulier pour les transports en commun urbains. Contrairement au cas du bruit, il n'existe pas de prescriptions réglementaires fixant des obligations de résultat, et les méthodes mises en œuvre par les différents maîtres d'ouvrage sont diverses. Il s'agit d'un domaine nécessitant à l'évidence un approfondissement méthodologique et réglementaire.

- seules les « modifications significatives » d'infrastructures de transport, définies comme entraînant une augmentation du niveau sonore de plus 2 dB (A), justifient d'après la réglementation des mesures spéciales. Dans les dossiers qui ont été examinés par l'Ae, ce seuil de 2 décibels est très généralement pris en compte par une modélisation immeuble par immeuble, voire étage par étage : une telle détermination peut être la source d'iniquité entre immeubles voisins supportant des augmentations différentes, approchant le seuil de 2 dB (A)³⁶ ;
- la définition de la situation initiale à laquelle on se réfère pour déterminer, par application de ce seuil de 2 dB (A), si une modification est significative ou non, pose problème dans le cas, assez fréquent, de fractionnement ou d'opérations successives décalées de quelques années³⁷.

Pour la bonne information du public, une comparaison entre la situation initiale et la situation après réalisation du projet (y compris mesures de réduction du bruit) serait souvent utile.

Pour l'Ae, la grande sensibilité du public aux impacts sonores des infrastructures de transport (y compris des tramways), justifierait que ces situations soient clarifiées rapidement par l'État, chargé d'élaborer et de faire appliquer la réglementation.

L'air

Contrairement à la qualité de l'eau (traitée dans le cadre d'une procédure administrative d'autorisation ou de déclaration) ou au bruit (faisant l'objet de prescriptions réglementaires spécifiques sous forme d'obligations de résultat applicables à chaque projet par rapport à la situation de référence sans projet), la qualité de l'air souffre de l'absence de cadre réglementaire précis applicable à chaque projet. Ainsi, alors que les états initiaux des études d'impact évoquent bien de façon générale les émissions sur la zone d'étude et celles du projet, il n'est pas rare qu'aucune mesure spécifique ne soit envisagée, alors même que les seuils considérés comme dangereux sont atteints pendant une partie de l'année, et que la réalisation d'un projet dans un tel milieu devrait donc au moins ne pas dégrader la situation initiale. Si l'absence de règle préétablie peut expliquer cette situation, les impacts possibles sur la santé des situations de pollutions urbaines chroniques justifient d'approfondir à l'avenir la compatibilité des projets avec les orientations qui découlent des Schémas régionaux climat – air – énergie (SRCAE) et les Plans de protection de l'atmosphère (PPA), tout particulièrement dans les cas où les valeurs limites sont dépassées sur la zone d'étude.

³⁶ \ Deux immeubles soumis à 59,5 dB (A) initialement, que la voirie modifiée fait passer selon les modélisations effectuées respectivement à 61dB (A) et à 61,5 dB (A), ne donneront lieu pour le 1^{er} à aucune obligation réglementaire pour le maître d'ouvrage, alors que pour le 2^e, le maître d'ouvrage sera obligé de réduire le niveau sonore à 60dB (A). De même au-dessus de 65 dB (A), pour un même niveau initial, une augmentation inférieure à 2 dB (A) n'entraîne aucune obligation alors qu'une augmentation de 2 dB (A) ou plus entraîne l'obligation de revenir à 65.

³⁷ \ Cf. avis n° 2013-100 RN21 à Monbalen et n° 2013-99 RN 164 Châteauneuf-du-Faou.

Les risques naturels et technologiques

Les risques naturels pris en compte dans les projets examinés par l'Ae portent principalement sur les inondations (y compris risques de submersion marine³⁸) et les risques d'éboulement ou d'effondrement liés au sol et au sous-sol. L'intérêt du maître d'ouvrage rejoignant ici souvent celui des tiers, ils sont généralement bien pris en compte dans les études de projet. Le cas particulier des Zones d'aménagement concerté (ZAC) conduit cependant l'Ae à observer que le dossier de création est souvent établi et approuvé sur la base d'une étude d'impact peu précise en la matière (par exemple au regard des aléas météorologiques pris en compte pour l'évacuation des eaux de ruissellement ou des remontées de nappes), et que la prise en compte réelle des risques d'inondation n'intervient qu'au stade du dossier de réalisation, beaucoup plus précis, mais alors que les orientations de principe sont déjà prises. De surcroît, la prise en compte des aléas naturels ne saurait se limiter à une simple vérification de compatibilité avec les plans de prévention des risques, au titre du code de l'urbanisme : l'étude doit traiter des effets des aléas utilisés en référence sur le projet et sur son environnement.

L'Ae a pu constater que si quelques dossiers³⁹ ont été l'objet d'un développement consacré aux effets majorés susceptibles de découler des changements climatiques, ils sont fort peu nombreux.

Dans les dossiers d'Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), les risques environnementaux d'origine technologique sont traités à partir de l'étude d'impact en situation d'exploitation normale et de l'étude de danger en situation accidentelle. L'Ae a cependant observé que l'analyse des impacts environnementaux des « accidents enveloppes⁴⁰ » retenus dans l'étude de danger est fréquemment absente ou déficiente, l'étude de danger étant plus axée sur les risques pour les personnes ou les biens.

L'analyse des risques technologiques pose parfois problème pour les dossiers d'infrastructures qui ne font pas l'objet d'une étude de danger, mais qui peuvent être soumis à différents types de risques technologiques externes, par effet de proximité. Cette analyse est rarement abordée et argumentée. Lorsque les risques existants sont exposés, les maîtres d'ouvrage ont quelques difficultés à s'en approprier les conséquences pour leurs projets.



01

Contrat de développement territorial (CDT) Cœur économique Roissy Terres de France. carte d'exposition au bruits.

02

Maison sinistrée à Barèges.

03

Port Est de la Réunion.

38 \ Cf. avis Ae n° 2013-01, digues de Port des Barques.

39 \ Cf. avis n° 2013-64 relatif au SDRIF.

40 \ Accidents de référence dont les effets sont potentiellement les plus importants.



La santé

Les principaux impacts sur la santé, dans le champ des études d'impact, résultent des pollutions de l'air, de l'eau, des sols, ou du bruit : ils sont évoqués à ce titre. La question, controversée, des champs électromagnétiques dus aux lignes à haute tension ayant fait l'objet d'un rapport d'expertise de l'ANSES⁴¹, l'Ae ne s'est pas jugée qualifiée pour s'écarter des conclusions de cette expertise : elle a recommandé aux maîtres d'ouvrage de s'y référer, dans son analyse des dossiers de ligne à haute tension qui lui ont été soumis. Plus généralement, l'approche méthodologique des risques sanitaires préconisée par les services du ministère chargé de la santé⁴² mériterait d'être plus largement utilisée par les maîtres d'ouvrage.

Les sols pollués, les produits de dragage, la gestion des matériaux

La requalification des anciennes friches industrielles ou portuaires en zone urbaine, comme les opérations de curage ou d'entretien des cours d'eaux et les travaux portuaires⁴³, font très souvent apparaître des problèmes de pollution des sols et sédiments par les métaux lourds, les hydrocarbures ou d'autres substances toxiques. C'est l'un des domaines sur lesquels l'Ae a été amenée à plusieurs reprises à recommander des révisions importantes de certaines études d'impact⁴⁴, portant sur une meilleure qualification de la pollution des matériaux de déblais ou des sédiments extraits, ou sur un traitement plus approprié de ces matériaux pour éviter l'atteinte à des milieux fragiles tels que les fonds marins. La fréquence des opérations correspondantes, répétitives dans les cours d'eau et les ports, et leur importance (souvent plusieurs centaines de milliers, voire plusieurs millions de m³) conduisent l'Ae à estimer qu'il s'agit là d'un enjeu environnemental majeur.

41 \ Cf. notamment l'avis du 29 mars 2010 émis par l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET), intégrée en 2010 dans la nouvelle Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES).

42 \ Cf. notamment la circulaire DGS/2001/185 du 11 avril 2001 fixant le minimum exigible pour l'analyse des effets sur la santé dans une étude d'impact, les préconisations de l'Observatoire des pratiques de l'évaluation des risques sanitaires dans les études d'impact (OPERSEI), et le guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact de l'Institut de veille sanitaire (InVS), diffusé par la circulaire DGS/VS3/2000 du 3 février 2000.

43 \ Cf. notamment les avis Ae Port Est Réunion 2013-03, Pointe des grives Martinique 2012-70, Grattequina 2013-74, grand projet de port Guadeloupe 2013-95.

44 \ Cf. notamment les avis n° 2010-36 Condé-Pommereul n°1, nos 2012-09 et 2012-10 (ZAC des Ardoines et ZAC Seine-Gare Vitry), Terminal GPM Nantes-Saint Nazaire, n° 2013-95 GPM de la Guadeloupe.

Plus généralement, la gestion des matériaux de terrassement (qu'il s'agisse de matériaux nécessaires à la réalisation des ouvrages, ou au contraire de matériaux extraits à évacuer) apparaît comme largement sous-estimée dans les études d'impact. Les données relatives à la seule région Île-de-France, importatrice nette de la moitié des matériaux dont elle a besoin, confirment pourtant la nécessité d'approches plus globales de ce sujet, dans ses aspects quantitatifs (maîtrise des flux de matière par des actions de prévention, impacts induits sur les transports, etc.) et qualitatifs (gestion et traitement des matériaux pollués). Ce point fait partie, pour l'Ae, de ceux qui sont insuffisamment traités dans les études d'impact de beaucoup de grands projets d'infrastructures : le soin d'identifier les lieux de stockage des déblais, et d'organiser le trafic de camions correspondant y est souvent laissé aux entreprises choisies ultérieurement. L'Ae a relevé, dans son avis sur le plan national de prévention des déchets⁴⁵, la même insuffisance concernant les déchets du BTP. La question se pose aussi pour les Contrats de développement territorial (CDT) auxquels les territoires sont presque tous confrontés pour les projets dont ils prévoient la réalisation⁴⁶.

Les installations nucléaires

L'Ae a examiné une quinzaine de dossiers de création, modification ou démantèlement d'Installations nucléaires de base (INB), sous maîtrise d'ouvrage d'EDF, du CEA, d'AREVA ou de l'ANDRA. Elle a par ailleurs, émis un avis de cadrage préalable⁴⁷ sur le projet CIGEO de stockage des déchets nucléaires à Bure.

Sans préjuger des aspects relevant de la compétence de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), l'Ae a relevé dans plusieurs de ses avis⁴⁸ que la présentation claire de l'insertion des projets présentés dans des programmes plus larges était nécessaire à la bonne compré-



hension de la politique menée. Elle a noté également, à plusieurs reprises⁴⁹, que les mesures techniques par nature complexes pour le non-spécialiste, n'étaient pas toujours présentées avec tous les éléments permettant de comprendre les enjeux et les raisons des choix effectués, notamment au regard des variantes écartées. Il en va ainsi pour le traitement de certains effluents, ou la prise en compte des risques d'inondation ou des risques sismiques par exemple, qui souffrent d'approches insuffisamment homogènes et claires. Elles devraient être précisées à la lumière des évaluations complémentaires de sûreté conduites par les exploitants sous le contrôle de l'ASN suite à l'accident de Fukushima.

Elle a par ailleurs regretté⁵⁰, pour la bonne information du public, que dans la procédure actuelle d'instruction des dossiers INB, l'avis de l'ASN ne soit connu qu'après l'enquête publique, alors qu'il s'agit à l'évidence d'un élément essentiel dans le processus de préparation de la décision. Sur des sujets aussi sensibles aux yeux du public, la mise à sa disposition des documents nécessaires à la bonne compréhension des projets apparaît comme indispensable, au regard du principe de participation du public à l'élaboration des décisions.

45 \ Avis n° 2013-116.

46 \ L'Ae a cependant noté avec intérêt la démarche du GPM de Rouen, visant à organiser la réutilisation des matériaux de dragage de la Seine dans les chantiers de travaux publics, à l'occasion de quatre projets de stations de traitement qui lui ont été soumis.

47 \ Avis n° 2013-62.

48 \ Cf. notamment les avis nos 2011-31 Centre de production national d'électricité du Blayais, n° 2013-95 Démantèlement de l'INB Phénix et n° 2013-18 Installation de conditionnement et entreposage ICEDA.

49 \ Cf. notamment les avis n° 2013-18 sur ICEDA et n° 2013-95 sur le démantèlement de Phénix à Marcoule.

50 \ Cf. avis Phénix, et n° 2011-06 Penly.



02

01

Déchargement des colis dans le bâtiment logistique du CSTFA.

02

Rame du TGV Est et autoroute A4

2\\ ÉTUDES D'IMPACT : UNE AFFAIRE DE QUALITÉ ?

L'étude d'impact : respect d'une procédure, ou outil de prise en compte des enjeux environnementaux ?

La directive communautaire « projets⁵¹ » apparaît, dans sa simplicité originelle, d'une grande logique. Elle énonce :

- que tout projet susceptible d'impacts importants doit faire l'objet d'une procédure d'autorisation,
- que l'autorisation ne peut être accordée qu'au vu d'une étude d'impact produite par le maître d'ouvrage,
- qu'un avis sur cette étude doit être donné par une (ou plusieurs) autorité(s) environnementale(s) agissant comme un tiers garant de la qualité de l'étude,
- et qu'il doit y avoir concertation avec le public avant la décision.

Cependant, en droit français, la multiplicité des régimes d'autorisations spécialisées, qui souvent préexistaient à cette directive, conduit parfois à perdre de vue cette logique simple au profit d'une approche de strict respect des procédures. Si elle est nécessaire à la sécurité juridique des projets, cette approche rend parfois la démarche difficile à comprendre pour le public.

L'Ae a ainsi souvent rappelé dans ses avis que pour certains projets dont le processus de décision est court, rien ne justifie en général de ne pas regrouper les différentes procédures d'autorisation (DUP, lois sur l'eau, ICPE, dérogations au régime des espèces protégées, défrichement, autorisation au titre du code de l'énergie ou autre...) afin de procéder à une enquête publique conjointe, plus conforme au principe même de la directive et à l'information cohérente du public.

En revanche, comme indiqué plus haut à propos de la loi sur l'eau, la situation est différente pour les projets à processus de décision long. En effet, dans ce cas, les différentes autorisations nécessaires (DUP, eau, ICPE, dérogations espèces protégées, et autorisation au titre d'autres thématiques...) correspondent à des phases d'étude longues. Cela justifie la réalisation d'une étude d'impact initiale,

51 \ Directive 2011/92/UE, anciennement 85/337/CEE.



01

Reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous

02 03

LGV SEA

fournissant les éléments nécessaires à la première autorisation, qui sera actualisée ensuite⁵² à l'occasion de chaque décision nouvelle concernant le projet. L'Ae a parfois constaté⁵³, et regretté, que cette disposition considérée comme une simple obligation réglementaire vide de sens, ne donne pas lieu comme le suppose l'esprit⁵⁴ de cette réglementation à une véritable actualisation, permettant au public de comprendre en quoi le projet évoluait en fonction de l'avancement des études.

L'évaluation socio-économique, en tant qu'élément de justification des choix du maître d'ouvrage intégré à l'étude d'impact⁵⁵, souffre aussi d'être souvent traitée comme le simple respect d'une figure imposée.

L'Ae rappelle en premier lieu que la méthode en vigueur n'intègre pas la valorisation de certains enjeux environnementaux importants, comme la biodiversité, la qualité de l'air et le paysage.

Elle a constaté par ailleurs l'absence quasi générale de calculs de sensibilité des résultats annoncés aux hypothèses relatives aux trafics,

au taux d'actualisation, à l'échéancier de réalisation ou aux gains de temps par exemple (alors que cette sensibilité peut être très forte⁵⁶). Elle a noté aussi la présence d'erreurs de calcul manifestes ayant échappé à toute relecture, l'absence de présentation claire et compréhensible⁵⁷ des hypothèses de calcul retenues pour les valeurs tutélaires, ou l'absence d'explication quant à la signification des indicateurs calculés. Ces lacunes risquent fort de cantonner l'évaluation socio-économique à un calcul formaté et ésotérique, de très faible utilité pour la bonne information du public.

La valeur élevée donnée au facteur « temps » dans les évaluations conduit par ailleurs à donner un poids très prédominant aux gains ou pertes de temps associées aux prévisions de trafic, les autres termes du bilan net actualisé apparaissant alors souvent comme négligeables : il n'apparaît pas évident que cette pondération traduise fidèlement la demande sociale.

52 \ Conformément à ce que prévoit dans ce cas l'article R.122-8 du code de l'environnement.

53 \ Cf. notamment les avis successifs sur le projet « Villages Nature », et l'avis n° 2013-115 sur le prolongement de la ligne 14, dossier loi sur l'eau.

54 \ Et la lettre, prévoyant une actualisation « si nécessaire » de l'étude d'impact initiale du projet à l'occasion des demandes d'autorisation successives.

55 \ Lorsqu'elle est imposée, c'est-à-dire pour les projets d'infrastructures de transport d'un montant supérieur à environ 80 M€.

56 \ Cf. avis n° 2013-93 sur la liaison A89-A6.

57 \ À la remarquable exception près du STIF, qui présente généralement dans ses dossiers un tableau de synthèse d'une grande clarté sur ces hypothèses de calcul.



02
03

Quel « projet », dans quel « programme » ?

Évaluer suppose de définir ce qu'on évalue. La définition des contours exacts du « projet » objet de l'étude d'impact et de son intégration éventuelle dans un « programme⁵⁸ » plus vaste est une question centrale, déjà évoquée dans les rapports d'activité antérieurs de l'Ae, pour toutes les infrastructures de réseau. Plusieurs projets importants examinés en 2013⁵⁹ ont conduit à souligner quelques points qui méritent attention :

- la bonne définition de l'unité fonctionnelle des éléments indissociables nécessaires au démarrage d'une installation, constituant un « projet » (ou un programme à réalisation simultanée relevant d'une étude d'impact unique) ;
- la prise en compte du principe de proportionnalité aux enjeux réels, dans l'appréciation globale (prescrite par la réglementation) des impacts d'un programme non simultanée, par exemple dans le cas d'un réseau électrique ou gazier ou d'un aménagement de gare ;
- les liens fonctionnels des grandes infrastructures linéaires telles que les LGV avec de multiples opérations annexes, simultanées ou non : aires de dépôt de matériaux, AFAF, carrières, etc.



La hiérarchisation des questions traitées et la proportionnalité des études d'impact aux enjeux identifiés révèlent des marges de progrès importantes

Si l'Ae a trouvé dans certains dossiers de très bons documents de synthèse concluant l'analyse d'état initial par un tableau hiérarchisé des enjeux⁶⁰, pratique que l'Ae recommande vivement d'étendre, ce n'est pas, de loin, la règle générale. Le volume global des études d'impact, parfois sous l'effet d'une pratique trop peu sélective du « copier/coller », est par ailleurs un frein à leur lecture par le public⁶¹, et donc à sa bonne information, et donc à sa participation à l'élaboration des décisions.

⁵⁸ \ Au sens du code de l'environnement, qui définit le programme comme un ensemble de projets fonctionnellement liés, réalisés simultanément ou non.

⁵⁹ \ Cf. les avis nos 2012-60 sur l'autoroute ferroviaire atlantique, 2013-44 sur le gazoduc Artère de l'Adour, 2013-74 Bordeaux - Grattequina, et le constat de report 2013-71 sur la centrale de Landivisiau.

⁶⁰ \ Cf. notamment l'avis n° 2013-77 sur le CDT Est-Ensemble.

⁶¹ \ Il est souvent même apparu à l'Ae comme étant un frein à leur relecture par le maître d'ouvrage, l'Ae découvrant des erreurs qu'une relecture même rapide aurait aisément permis d'éviter.

Les évaluations environnementales de plans et programmes suscitent des questions particulières, distinctes de celles posées pour les études d'impact de projets :

- la notion de scénario de référence, définissant l'évolution du territoire en l'absence du plan, y revêt une importance et une complexité particulières. En effet, l'évaluation environnementale du plan n'est pas une évaluation absolue, mais une évaluation des écarts entre la situation de référence sans plan et la situation avec plan. Ainsi, pour les chartes de parcs nationaux comme pour les Contrats de développement territorial (CDT) du Grand Paris, l'inclusion de certaines actions soit dans le scénario de référence, soit dans le scénario de la charte ou du CDT pouvait parfois faire débat. L'Ae a apprécié que dans quelques cas, rares⁶², l'évaluation fasse un tri clair entre les actions relevant du scénario de référence sans plan, celle du scénario avec plan, et les actions intermédiaires, partiellement liées au plan ou modifiées par lui ;
- l'existence de « variantes » examinées et non retenues apparaît plus loin de la réalité du processus de décision qu'en matière de projet. L'Ae a accepté sans réserve⁶³ qu'une présentation claire des concertations menées et des thèmes traités puisse constituer la réponse à la prescription de l'article R.122-20.4° du code de l'environnement, relative à la justification des choix au vu des variantes écartées ;
- l'existence d'un dispositif de suivi clairement défini, dans ses principes de gouvernance comme dans son contenu, apparaît essentielle pour la crédibilité de plans souvent complexes pour un lecteur peu au fait des pratiques institutionnelles et administratives. Parfois respectée de façon très claire⁶⁴, cette caractéristique n'est malheureusement pas généralisée ;
- certains plans et programmes, correspondant à la mise en œuvre de politiques globales,

apparaissent d'un abord très difficile pour le public. Tel a été le cas en 2012 et 2013 pour le programme nitrates, et pour le programme national de prévention des déchets, tous deux examinés par l'Ae (avis n°2011-49, 2013-53 et 2013-116). L'Ae estime indispensable que sur des sujets aussi sensibles, un effort didactique soit produit à l'égard du public pour lui permettre de comprendre les objectifs, et les moyens, relevant de ces plans ;

- l'Ae a examiné en 2013, 12 des 22 Contrats de développement territorial (CDT) prévus notamment pour accompagner la mise en œuvre du réseau de transport du Grand Paris. Ces contrats, comme leurs évaluations environnementales, lui ont semblé être d'une très grande hétérogénéité, liée à l'habitude et à la volonté des collectivités signataires d'un CDT de mettre en œuvre un projet de territoire commun. Le rôle de l'État, à la fois signataire des contrats et prescripteur notamment en matière d'objectif de Territorialisation de l'offre de logement (TOL) a pu parfois sembler complexe, et le dispositif d'ensemble souffre d'un manque certain de lisibilité pour le public non spécialiste.

La procédure du « cas par cas »

Mise en place depuis juin 2012, pour déterminer si certains projets définis par la nomenclature de l'article R.122-2 du code de l'environnement doivent donner lieu ou non à une étude d'impact, cette procédure a depuis donné matière à 128 décisions de l'Ae.

Il est encore trop tôt pour tirer des enseignements globaux de la mise en œuvre de ce dispositif nouveau au-delà de trois constats factuels :

- le temps nécessaire au traitement de ces dossiers, qui ne sont pas a priori ceux dont les enjeux sont les plus forts, apparaît important ;
- le pourcentage de dossiers soumis à étude d'impact après examen est d'environ 25 %.

62 \ Cf. avis n° 2012-83 CDT Grand Paris Seine Ouest.

63 \ Cf. notamment l'avis n° 2011-65 sur la charte du parc national du Mercantour.

64 \ Cf. notamment l'avis Ae n°2013-56 sur le CDT Plaine – Commune, et n° 2013-112 sur le CDT de Saclay.



Projet d'installation de conditionnement et d'entreposage de déchets actifs (ICEDA), à Saint-Vulbas (01).

Ces décisions de soumission concernent pour la moitié d'entre elles des opérations s'inscrivant dans des projets déjà soumis à étude d'impact obligatoire.

- Le tableau joint à l'article R.122-2 du code de l'environnement, donnant la nomenclature des opérations soumises à étude d'impact soit de façon systématique, soit après examen au cas par cas, comporte des rubriques correspondant à des projets (travaux de création de routes, etc.), alors que d'autres correspondent à des procédures applicables à des parties de projets (permis de construire, autorisation de défrichement, etc.) ; il ne permet donc pas d'identifier aisément dans quelles rubriques s'inscrit le projet.

L'entrée par les procédures a conduit l'Ae à examiner des demandes de cas par cas se référant à des procédures relatives à une partie d'une installation nucléaire de base déjà autorisée par ailleurs (permis de construire ICEDA, décision n° F-093-12-C-0019 puis avis Ae 2013-18), ou à une partie de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes ayant fait l'objet d'une DUP (permis de construire de l'aérogare : décision Ae F-052-13-C-0060). Dans les deux cas, l'Ae a été amenée à examiner quel était le projet auquel s'appliquait la procédure, et à rappeler qu'il devait donner lieu à étude d'impact, « actualisée si nécessaire », comme déjà évoqué plus haut.

Ces exemples conduisent à rappeler que l'étude d'impact porte sur un projet, objet physique susceptible d'engendrer des impacts, et non sur une procédure d'autorisation, qui n'est que la raison pour laquelle on examine cette étude d'impact à un stade donné du processus de conduite du projet, le même projet pouvant s'inscrire dans des procédures multiples.

3\\

ÉTUDES D'IMPACT :
UN CHAMP OUVERT À
LA SIMPLIFICATION ?

À la suite des conférences environnementales de 2012 et 2013 et des états généraux de la modernisation du droit de l'environnement tenus en 2013, le domaine de l'évaluation environnementale est concerné par la démarche plus générale de simplification des procédures engagée sur l'initiative du Président de la République.

L'Ae ne peut que constater, dans son champ de compétence, la grande complexité de certaines procédures actuelles. Cette complexité est souvent un frein à la bonne compréhension par le public des enjeux environnementaux et à leur prise en compte par les maîtres d'ouvrage et les autorités décisionnaires.

N'étant pas mandatée pour définir les allègements de procédure qui seraient les plus opportuns, à l'issue d'une démarche expérimentale qui s'engage, elle se limitera ici à quelques remarques, tenant lieu de contribution à la réflexion commune sur ce sujet.

01- Les procédures, parfois peu lisibles pour le non-spécialiste, ne sont pas toutes d'égale portée :

- l'une d'entre elles, la déclaration d'utilité publique, quand elle est requise, présente une importance particulière : c'est elle, comme son nom l'indique, qui consacre « l'utilité publique » du projet, justifiant sa prééminence sur des droits aussi importants que le droit constitutionnel de propriété des particuliers ;
- les autres procédures sont spécialisées (lois sur l'eau, ICPE, sites classés, dérogation au régime des espèces protégées, défrichement, etc.) ; certaines d'entre elles, notam-



ment l'autorisation au titre des installations classées pour l'environnement, peuvent ou doivent intégrer d'autres procédures ;

- tous les champs thématiques environnementaux ne donnent pas lieu chacun à une procédure spécifique : ainsi le bruit, la pollution de l'air, les vibrations, la prise en compte des paysages⁶⁵ ne sont traités que dans le cadre de la procédure globale de Déclaration d'utilité publique (DUP), au vu de l'étude d'impact présentée à l'appui de la demande de DUP.

Ces différences d'approche entre les thèmes environnementaux et l'importance particulière donnée à l'étude d'impact préalable à la DUP justifient donc une attention toute particulière. L'évaluation environnementale est, dans ce cadre de la DUP, l'un des éléments d'appréciation permettant à l'autorité qualifiée pour ce faire de juger si les conséquences positives du projet l'emportent sur ses impacts négatifs⁶⁶, en prenant en compte différentes échelles et différentes catégories de parties prenantes. C'est notamment sur ce point que l'Ae, dans ses avis, cherche à éclairer les autorités décisionnaires.

⁶⁵ \ En dehors des sites classés qui donnent lieu à une procédure spéciale.



02- Si les procédures d'instruction et d'évaluation des projets ou des programmes se sont complexifiées avec le temps, la recherche de simplification devra se faire sans oublier les principes de base de la directive « projets ». Ces principes, déjà rappelés plus haut, sont simples :

- tout projet susceptible d'impact environnemental significatif doit faire l'objet d'une procédure d'autorisation ;
- son maître d'ouvrage doit établir une étude d'impact ;
- celle-ci doit être évaluée par un tiers (l'autorité environnementale), garant de la qualité environnementale, donc sans lien avec le maître d'ouvrage et ne préjugant pas des décisions d'arbitrage à prendre par l'autorité décisionnaire ;
- le public doit pouvoir participer à la préparation de la décision, au vu de ces informations.

03- Des simplifications de pratique, à réglementation constante, peuvent s'appliquer dès maintenant au bénéfice de toutes les parties prenantes (maître d'ouvrage, public, autorité décisionnaire,... et Ae) : regrouper les différentes procédures d'autorisation des projets d'ampleur limitée (DUP, lois sur l'eau, défrichement, dérogation au régime des espèces protégées... avec une

enquête publique unique) est possible dès maintenant, et apparaît hautement souhaitable.

04- le principe d'une autorisation réglementaire unique,

suite logique du constat précédent, constituerait sans doute un progrès significatif pour ces projets dont l'aire d'étude est limitée dans l'espace, et dont le calendrier de décision est court ;

- il serait, en revanche, probablement hasardeux et pénalisant pour les maîtres d'ouvrage de l'étendre aux grands projets dont le calendrier des études spécialisées s'accommoderait difficilement d'une présentation groupée unique pour concertation et prise de décision ;
- en revanche, pour ces projets à processus de décision complexe et à impact géographique large, le principe (explicitement prévu par la réglementation actuelle) d'une étude d'impact actualisée au fur et à mesure de l'avancement des études et des demandes d'autorisation nécessaires apparaît pertinent. Toujours à réglementation constante, la bonne application de ce principe supposerait un travail d'approfondissement concerté avec les maîtres d'ouvrage et les autorités publiques sur le niveau d'exigence nécessaire dans le contenu de l'étude d'impact pour chaque type de décision publique successive, et en particulier pour la plus importante d'entre elles, la DUP, qui intervient en général avant les autres.

La finalité des remarques qui précèdent est d'améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux dans la préparation et la réalisation de projets ou de programmes examinés par l'Ae.

C'est à l'aune de cette finalité que doit être apprécié chaque projet, chaque programme, ou chaque décision publique relative à l'évaluation environnementale. C'est en tout cas ce à quoi s'attache l'Ae, dans l'exercice des responsabilités qui lui ont été confiées.





ANNEXES

1 \\ EXEMPLES D'AVIS ET DÉCISIONS ÉMIS EN 2013

\\ AVIS N°2013-80
(N°CGEDD 009158-01)



\\ WEB



Véloroute - voie verte de Poilley au Mont Saint-Michel (50)

Le projet porté par le conseil général de la Manche consiste à créer une véloroute - voie verte, sur une longueur de 17 km, entre la commune de Poilley et la commune du Mont-Saint-Michel, dans un contexte marqué par un très grand projet d'ensemble, portant notamment sur le rétablissement du caractère maritime du Mont et le réaménagement de ses accès.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du présent projet tiennent à la localisation du tracé en site classé « baie du Mont-Saint-Michel » figurant au patrimoine mondial de l'UNESCO, aux possibles perturbations de l'avifaune sauvage dans un site Natura 2000, au passage du tracé sur le Domaine public maritime (DPM), parfois à proximité immédiate d'espèces végétales protégées (notamment l'Obione, *Halimione pedunculata*), ainsi qu'aux modalités de réalisation des travaux.

Pour mieux présenter les objectifs du projet et apprécier les impacts du programme dans lequel il se situe, l'Ae recommande au maître d'ouvrage :

- de mieux expliciter les objectifs qu'il assigne à son projet, les cibles de la fréquentation de son aménagement, le cahier des charges qui en découle, et la dynamique touristique qu'il compte créer à cette occasion ;
- de présenter les impacts du projet au sein de l'ensemble des véloroutes - voies vertes projetées dans la baie.

L'Ae observe qu'il sera nécessaire de la saisir pour un nouvel avis si les discussions du maître d'ouvrage avec les services de l'État chargés des sites et ceux chargés du domaine public maritime conduisaient à des modifications significatives du projet, ce qui n'a pu être exclu à ce stade.

Par ailleurs l'Ae recommande de :

- mieux prendre en compte les impacts induits (possiblement : non-respect des clôtures, piétinement, perturbation des oiseaux,...), découlant de la fréquentation de la voie par les 111 000 cyclistes attendus et par un nombre de piétons qu'il convient également d'évaluer, dans un milieu naturel sensible et un site classé ;
- compléter l'étude d'incidences Natura 2000 en prenant en compte tous les impacts potentiels du projet sur l'ensemble du tracé de la voie verte, et en présentant les mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les espèces (dont le Tadorne de Belon) qui ont justifié l'intégration du site dans le réseau Natura 2000 ;
- compléter l'étude d'impact par une présentation des mesures de compensation que le maître d'ouvrage propose pour les surfaces d'espaces naturels détruites dans l'emprise du projet ;
- mieux expliciter les modalités de réalisation du chantier et les mesures prises pour éviter et réduire ses impacts.



\\ AVIS N°2013-68
(N°CGEDD 009087-01)



\\ WEB



Contrat de développement territorial (CDT) « Cœur économique Roissy Terres de France »

L'évaluation environnementale du Contrat de développement territorial (CDT) « Cœur économique Roissy Terres de France (93-95) » (CERTF) et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce document ont fait l'objet d'un avis de l'Ae le 24 juillet 2013. Ce contrat signé entre l'État, deux communautés d'agglomération (Roissy Porte de France d'une part, Terres de France d'autre part), et six communes de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise membres de ces deux communautés, s'inscrit dans le cadre des dispositifs prévus par la loi sur le Grand Paris pour organiser le développement des territoires autour des gares du nouveau réseau de transport. Le CDT définit les objectifs et les priorités d'un territoire en matière d'urbanisme, de logement, de transport, de déplacement et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Les enjeux environnementaux principaux du présent CDT portent sur le rythme de consommation des espaces ruraux et naturels nécessaires aux constructions, sur l'organisation des réseaux de transport en commun, sur l'atteinte de l'objectif de construction de 950 logements par an (contre 440 actuellement) et la Territorialisation de l'offre de logements (TOL) dans un territoire

caractérisé par de fortes nuisances sonores (zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Roissy), sur la maîtrise de l'urbanisation nouvelle à proximité des gares, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans la réalisation des projets.

Dans son avis, l'Ae a fait remarquer que les projets portés par le territoire allaient se traduire par une consommation de terres très significative par rapport à l'occupation actuelle du sol.

L'Ae a par ailleurs rappelé qu'un certain nombre des enjeux ne peuvent être analysés de façon satisfaisante qu'à l'échelle de plusieurs CDT, notamment au regard de la capacité à garantir un bon niveau de services publics (eau, assainissement, déchets) et de desserte routière, compte tenu de la forte saturation du réseau routier majeur (A1 et A104). Elle a demandé que soient détaillées les hypothèses prises en considération, pour aboutir à un renforcement annoncé comme significatif de la part modale en transport en commun.

Sur le plan de la biodiversité, l'Ae a recommandé aux signataires du CDT de mieux indiquer les conditions d'un respect des continuités écologiques déjà identifiées et de préciser les engagements pris pour éviter, réduire ou compenser les impacts du CDT. Elle a recommandé de créer un comité de pilotage spécifique à l'élaboration du cahier de prescriptions environnementales annoncé et d'organiser une consultation publique avant d'arrêter le cahier.

\\ AVIS

N°2013-29 À 2013-32,
2013-39 À 2013-42,
2013-46, 2013-47, 2013-52,
2013-57 À 2013-59,
2013-69, 2013-91, 2013-92

(N°CGEDD 008955-01 À 008958-01,
0082-01 À 008985-01, 008998-01, 008999-01,
009019-01, 009052-01 À 009054-01, 009092-01,
009198-01, 009199-01)



\\ WEB



Les Aménagements fonciers agricoles et forestiers (AFAF) induits par la construction de la ligne grande vitesse Bretagne - Pays-de-la-Loire (LGV BPL)

La LGV BPL dont la mise en service est prévue pour 2017, a pour objectif principal de développer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays-de-la-Loire, en réduisant la position périphérique de l'Ouest et en renforçant son accessibilité vers les autres régions françaises et européennes. Ainsi, à terme, elle réduira de 3 heures le temps de parcours Paris - Brest et Paris - Quimper. Entre Connerré (à l'est du Mans) et Rennes, elle déroulera ses

182 km de ligne nouvelle, à travers trois départements, la Sarthe, la Mayenne et l'Ille-et-Vilaine, sur une emprise correspondant à plus de 2 700 ha sur les terrains avoisinants. Elle entraîne ainsi une coupure des territoires, perturbant notamment les conditions d'exercice de l'activité agricole.

En conséquence, les 57 communes concernées par les diverses commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier mises en place ont décidé la mise en œuvre « d'AFAF avec inclusion d'emprise », afin de remédier au prélèvement de superficies agricoles et de restaurer la fonctionnalité du parcellaire agricole. Ces aménagements fonciers s'accompagnent de travaux dits connexes concernant les voiries, haies, talus, ouvrages hydrauliques, clôtures...





Un arrêté préfectoral fixe pour chaque Aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) les prescriptions environnementales à respecter.

Ces projets d'AFAF, confiés à la maîtrise d'ouvrage du conseil général du département concerné, font l'objet d'études d'impact conformément à la rubrique 49° de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Ces études d'impact valent également évaluation des incidences des opérations sur les sites Natura 2000, ainsi que dossier d'incidences au titre de la loi sur l'eau.

Pour l'ensemble des projets traités par l'Ae du CGEDD le long de la LGV BPL, les principaux enjeux environnementaux qu'elle a relevés concernent la qualité des eaux, le ruissellement, les connexions écologiques, la conservation des zones humides, la qualité du paysage et le maintien ou la reconstitution de la trame bocagère fonctionnelle.

Dans ses avis (appuyés par les visites sur le terrain faites par les rapporteurs), l'Ae a observé la nécessité d'une articulation étroite entre les travaux de la LGV et ceux prévus par l'AFAF : notamment les rétablissements de voiries pris en compte par la LGV et par les AFAF, la mise en place de passages pour la faune en lien avec l'implantation des haies actuelles et futures, les reboisements, les ouvrages hydrauliques devant être élaborés et mis en œuvre en parfaite cohérence et donc en partenariat. L'Ae a aussi pu constater de visu la disparition anticipée ou non prévue de mares, de haies, de boisements, et le retournement de sols... démontrant la grande difficulté pour les acteurs locaux à garantir la cohérence des actions.

Par ailleurs, la pérennisation des mesures environnementales prévues reste un sujet majeur dans ce type de projets. Par exemple, les stratégies d'arrachage de haies combinées à des plantations de nouvelles haies garantiront-elles la cohabitation durable de ces nouvelles haies avec l'exploitation agricole des terrains avoisinants et les évolutions envisageables des matériels ? En outre, les maîtres d'ouvrage des AFAF ne seront pas ceux des travaux connexes qu'ils définissent.



\\ AVIS N°2013-01

(N°CGEDD 008769-01)



\\ WEB

Renforcement des ouvrages de protection contre la submersion marine de la commune de Port-des-Barques (17)

Port-des-Barques, commune du littoral charentais dotée d'une vingtaine d'exploitations ostréicoles et de vastes marais, située sur la rive gauche de l'embouchure de la Charente, a subi deux fortes submersions marines, lors de la tempête « Martin » en décembre 1999, puis de la tempête « Xynthia » en février 2010, occasionnant des dégâts importants au centre-ville par franchissement du front de mer.

Le conseil général de la Charente-Maritime, maître d'ouvrage délégué de l'Établissement public territorial de bassin (EPTB Charente), présente un projet visant à réduire la vulnérabilité des personnes et des biens. Les travaux s'inscrivent dans le cadre du Plan de submersions rapides (PSR) déployé par l'État.

Le projet se situe au nord de la commune et vise à renforcer les protections contre la submersion marine en confortant et rehaussant les digues existantes, en les prolongeant à l'est par une digue nouvelle et en améliorant le drainage du site. Le projet s'étend sur un linéaire d'environ 3 km en front de mer depuis le bourg de centre-ville, partie urbanisée, jusqu'au lieu-dit Les Fontaines, partie ostréicole, agricole et naturelle, qui sera protégée par une digue de retrait⁶⁷, dite de Pierre-Menue.

L'enjeu majeur de ce dossier concerne la sécurité des personnes et des biens : celle-ci résulte du niveau d'ambition en matière de

protection face au risque de submersion marine et de la conception technique des ouvrages. Les autres enjeux sont le maintien de la fonctionnalité hydraulique du marais, du fait de la diversité et de l'originalité des milieux naturels et de la variété d'espèces d'intérêt communautaire ou protégées qu'ils abritent dans un site Natura 2000, ainsi que de la qualité du patrimoine paysager et historique (sites classés⁶⁸ de l'estuaire de la Charente et de l'île Madame, deux monuments historiques).

L'Ae a demandé au maître d'ouvrage de mieux expliquer au public le niveau de protection



67 \ Cette digue, appelée aussi digue de retour, vise à éviter une submersion par l'intérieur des terres lors du retrait.

68 \ Sites classés au titre de la loi de 1930, codifiée aux articles L.341-1 à 22 du code de l'environnement et qui vise à protéger des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général. L'estuaire de la Charente (17 000 ha), en cours de classement au moment de l'instruction du dossier, a été classé le 22 août 2013.

69 \ Compétente pour attribuer le label « PSR » au vu d'une instruction effectuée par les services de l'État avec l'appui d'une expertise ad hoc, en application d'une circulaire du 5 juillet 2011 du ministre en charge de l'environnement, relative à la mise en œuvre de la politique de gestion des risques « inondation » et qui en précise notamment les modalités de gouvernance. Elle a rendu un avis sur le projet, favorable sous réserve d'assez nombreux compléments techniques (stabilité du mur anti-submersion, étanchéité des digues, profil et caractéristiques géotechniques de la digue de Charente, des Fontaines et de Pierre-Menue).



qu'il s'est fixé ainsi que les raisons qui ont conduit à écarter une variante étudiée mais non présentée, dont les atouts semblaient pourtant significatifs. La conception technique des ouvrages a fait l'objet d'un avis émis par la commission mixte inondation⁶⁹.

Les recommandations de l'Ae ont en outre essentiellement porté sur :

- la finalisation de la description des caractéristiques techniques des ouvrages, de leur fonctionnement hydraulique et de leurs conséquences en matière de sécurité, et la comparaison des deux variantes présentées,
- la justification des options relatives au maintien du bon état écologique du marais et du bon état de conservation des espèces et des habitats et les modalités pratiques de mise en œuvre des mesures compensatoires liées à la destruction d'1,3 ha de zones humides,
- l'explication des choix techniques retenus au niveau des matériaux et du paysage.

\\ AVIS N°2013-85

(N°CGEDD 009184-01)



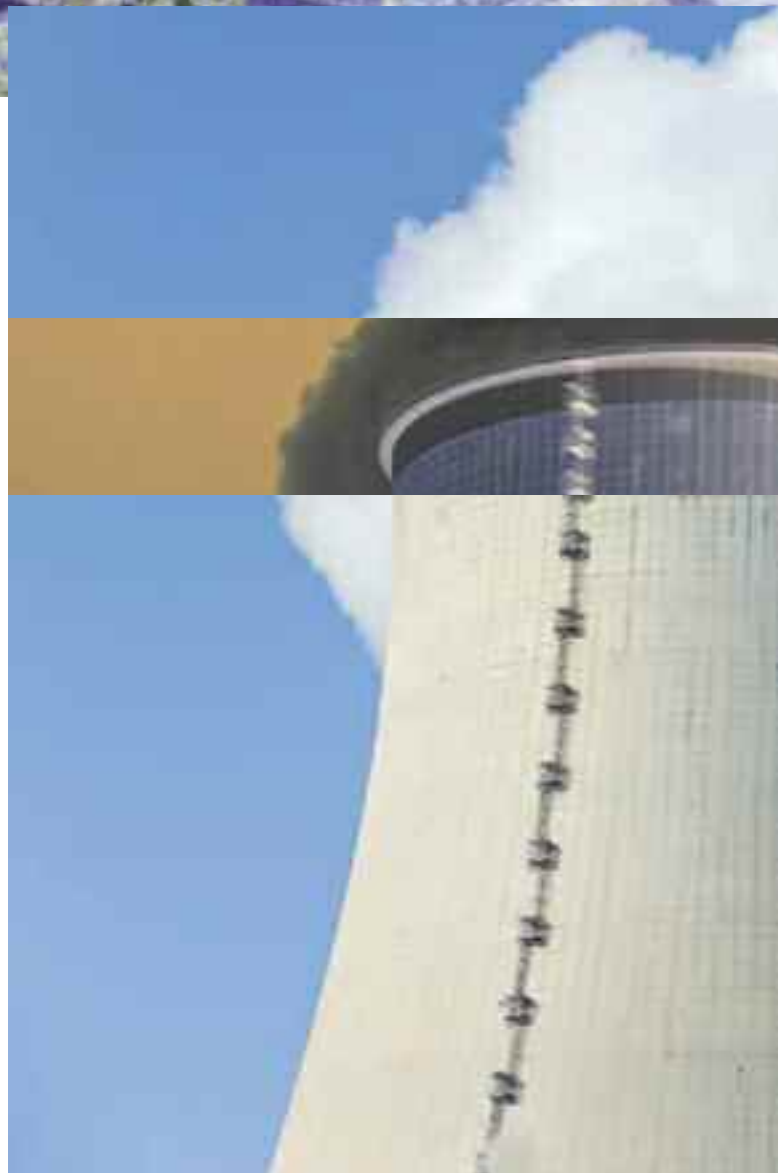
\\ WEB

Demande d'autorisation de mise à l'arrêt définitif et de démantèlement de l'installation nucléaire de base (INB) 71 « PHÉNIX », sur le site de Marcoule

L'avis sur le projet de démantèlement du réacteur nucléaire PHÉNIX sur le site de Marcoule dans le Gard, est illustratif à plusieurs titres :

- l'Ae a rendu au cours de l'année 2013 plusieurs avis sur d'autres projets de démantèlement d'installations nucléaires,
- alors que le réacteur SUPERPHÉNIX est en cours de démantèlement depuis la fin des années 90, l'Ae était donc amenée à se prononcer pour la première fois sur l'arrêt d'un réacteur refroidi au sodium liquide, produit qui présente des dangers particuliers.

Le projet de démantèlement soumis à l'Ae nécessite des installations de traitement de déchets spécifiques : c'est la raison pour laquelle, notamment dans ce cas particulier, l'Ae et l'ASN ont estimé nécessaire que soient présentés conjointement ce projet de démantèlement et le projet de création d'une nouvelle installation d'entreposage de déchets (DIADEM)⁷⁰ sur le même site, dans l'attente de la création d'une installation de stockage définitif, alors que les dossiers des deux installations avaient été présentés séparément. Même si l'opportunité de chaque installation doit être justifiée, l'Ae a produit un avis unique⁷¹, la réalisation des deux installations étant indissociable et constituant un programme d'opérations cohérent.



Eu égard à la sensibilité de la gestion des déchets radioactifs, trois points méritent d'être soulignés, aisément transposables aux autres projets de même nature :

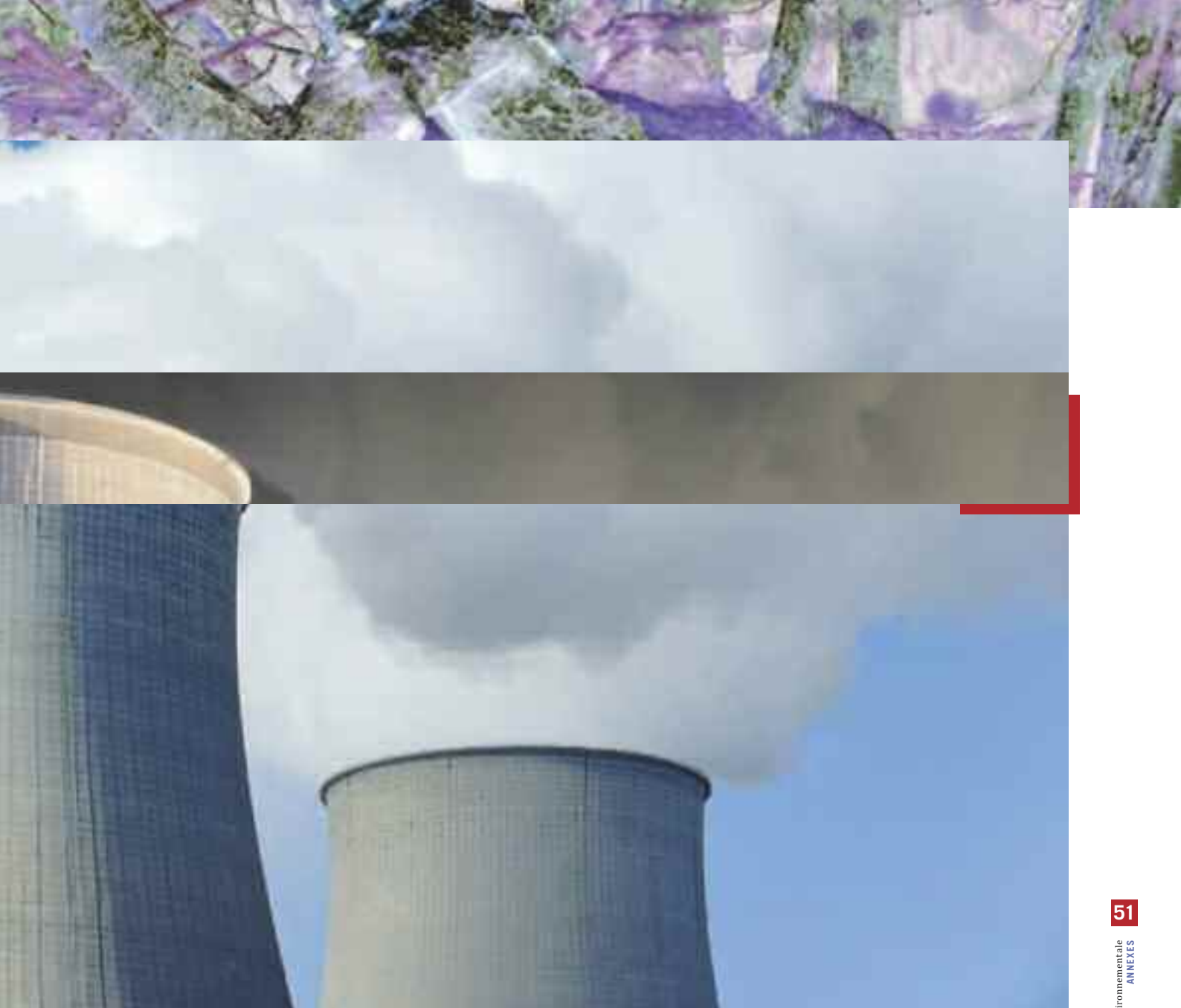
- 1 - la gestion des déchets nucléaires est très strictement encadrée par le Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs (PNGMDR), prévu par une loi spécifique. Les projets de démantèlement d'installations doivent donc être parfaitement compatibles avec ce plan. C'est particulièrement le cas pour le choix des filières et des sites d'élimination des déchets. Pour l'Ae, il est donc important de faire référence au plan, et notamment lorsqu'aucune filière n'est encore disponible : pour les riverains du site de Marcoule, l'installation DIADEM se

⁷⁰ \ Cf. avis Ae n° 2013-88.

⁷¹ \ Cet avis « double » (nos 2013-85 et 2013-88) s'intitule :

Demande d'autorisation

• de mise à l'arrêt définitif et de démantèlement de l'installation nucléaire de base (INB) 71 « PHÉNIX »,
• de création d'une installation nucléaire de base (INB) DIADEM sur le site de Marcoule.



justifie principalement comme un site sécurisé d'entreposage de déchets de moyenne activité, ayant vocation à être éliminés ultérieurement sur un autre site ;

- 2 - alors que ces opérations vont se dérouler sur plusieurs décennies et après l'accident de Fukushima, il serait surprenant, pour le public, que les dossiers ne fassent pas référence aux études et propositions demandées par l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) aux exploitants nucléaires, surtout pour un site très exposé à plusieurs risques naturels. Même si les réglementations spécifiques ne le précisent pas, c'est une transparence que l'Ae estime nécessaire pour la bonne compréhension des risques résiduels après l'arrêt du réacteur. Il relève,

en revanche, de la compétence de l'ASN de prendre position sur les mesures proposées par l'exploitant ;

- 3 - l'étude d'impact doit motiver de façon approfondie l'option de traitement des rejets, en déterminant précisément la part du projet dans les rejets radioactifs de l'ensemble d'un site comportant de nombreuses autres activités, dont certaines sont classées secrètes, et en comparant finement l'impact des différentes options alternatives, tout particulièrement lorsque des sites équivalents ont retenu d'autres options (cas de SUPERPHÉNIX, dans ce cas particulier).

\\ DÉCISION N° F-052-13-C-0060

(N°CGEDD 009184-01)



\\ WEB

Construction de l'aérogare de l'aéroport du Grand Ouest

Faut-il une étude d'impact ?

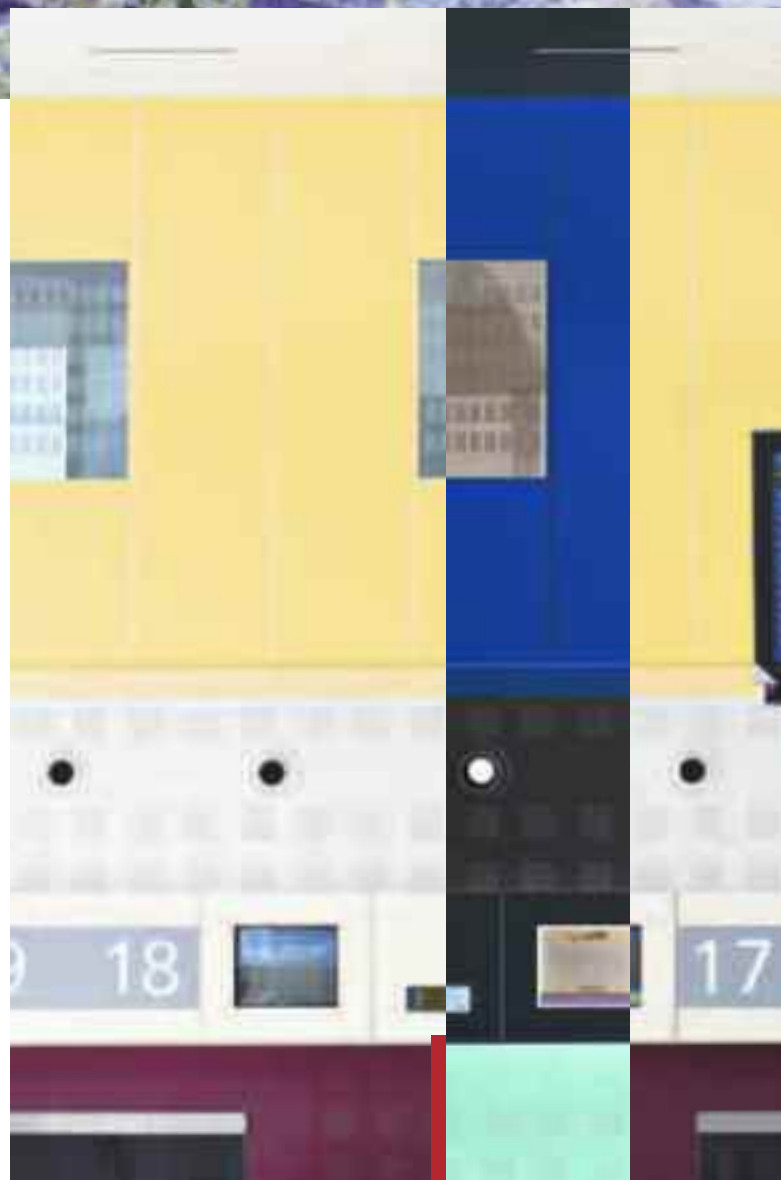
Aéroports du Grand Ouest a prévu une aérogare de 23 741 m² dans le cadre du projet d'aéroport du Grand Ouest situé à Notre-Dame-des-Landes (44), lequel a été l'objet d'une étude d'impact à l'occasion du dossier de déclaration d'utilité publique.

La demande d'examen au cas par cas présentée cette année était nécessaire pour l'instruction du permis de construire de l'aérogare⁷². Cette demande ne portait donc pas sur l'ensemble du projet d'aéroport. L'Ae a considéré qu'il s'agissait d'une opération (la construction de l'aérogare) faisant partie d'un projet d'ensemble (l'aéroport) soumis à étude d'impact, laquelle est unique et porte sur l'ensemble.

Ainsi, la construction de l'aérogare est soumise à étude d'impact, qui est celle du projet d'aéroport. En effet, celle-ci doit inclure l'ensemble des opérations nécessaires à la réalisation du projet : à projet unique, étude d'impact unique.

Faut-il actualiser l'étude d'impact déjà réalisée ?

L'article R. 122-8 du code de l'environnement dispose en son second alinéa : « *Quand un pétitionnaire dépose, pour un même projet, plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact en application d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude*



d'impact est, si nécessaire, actualisée et accompagnée du ou des avis précédemment délivrés par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. Ce ou ces avis sont alors actualisés au regard des évolutions de l'étude d'impact. » L'Ae a donc indiqué dans sa décision s'il y avait lieu d'actualiser l'étude d'impact préexistante.

Pour cela, elle s'est appuyée sur le fait que la description des bâtiments à construire était limitée dans l'étude d'impact de 2006 à la présentation de deux « exemples » d'aménagement (l'un en « Y », l'autre en « H »). Il était précisé dans le dossier d'alors : « *L'aménagement interne des bâtiments, notamment au regard de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite handicapées, sera précisé*



lors des études de projet et pris en compte dans le permis de construire. Les principales caractéristiques de deux scénarios sont présentées ci-après à titre d'exemple. »

En conséquence, les impacts et les mesures environnementales correspondant à l'aérogare n'ont pu être suffisamment appréciés dans le dossier de 2006. L'Ae a donc estimé que l'étude d'impact devait être actualisée :

- avec les constructions effectivement retenues dans le projet,
- en raison de l'ancienneté de l'étude d'impact existante,
- sur les points du projet qui ont été précisés ou qui ont évolué depuis 2006 (conception, dimensionnement, hypothèses de fréquentation, ou tout autre élément).

Ce type de raisonnement conduit à indiquer qu'une opération relevant du cas par cas est nécessairement soumise à étude d'impact lorsque le projet dont elle fait partie y est soumis. L'Ae doit alors préciser dans sa décision si l'étude d'impact du projet initial doit être actualisée à l'occasion de l'opération. Un raisonnement semblable a été conduit sur d'autres dossiers, notamment sur des défrichements liés à la réalisation de lignes à grande vitesse.



\\ DÉCISION N° F-072-13-C-0048

(N°CGEDD 009184-01)



\\ WEB

54

Rapport annuel 2013 - Autorité environnementale
ANNEXES

Sécurisation de la traversée piétonne en gare de La Teste-de-Buch (33)

RFF souhaite créer une passerelle de 16 mètres de long au-dessus des voies ferrées en gare de La Teste-de-Buch (33). L'objectif de cette opération est de sécuriser les traversées piétonnes des voies, s'effectuant actuellement par un passage planchéifié de 3,50 mètres de large, et de rendre la gare accessible aux personnes à mobilité réduite via des travaux de mise en accessibilité. Le début des travaux est prévu pour 2014 avec une mise en service de la passerelle en 2015.

Le formulaire transmis à l'Ae comportait l'ensemble des informations nécessaires à son analyse et était accompagné des annexes (plans, photographies, etc.) indispensables à la compréhension des caractéristiques de ce projet.

Au vu des informations fournies, l'Ae a estimé qu'il n'y avait pas lieu de soumettre le projet à étude d'impact.

Réalisé au sein d'emprises ferroviaires existantes, en zone urbanisée, à 200 mètres de sites Natura 2000 et de Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), aucun impact significatif potentiel n'a pourtant été relevé, notamment du fait de la faible ampleur du projet. En particulier, aucune incidence significative sur les milieux sensibles environnants n'a été identifiée dans le formulaire. En outre, l'Ae a estimé que le respect des procédures spécifiques à la loi sur l'eau auxquelles le projet est soumis permettrait d'assurer une bonne prise en compte de l'un de ses principaux enjeux environnementaux, ses impacts éventuels sur l'eau et les milieux aquatiques, notamment en raison des rabattements de la nappe phréatique prévus en phase travaux.

2\\ LISTES DES AVIS RENDUS EN 2013



\\ WEB

N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Région	Département
PLANS ET PROGRAMMES				
2012-85	Schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF)	13/03/13	Île-de-France	
2013-53	Programme d'actions national nitrates (arrêté du 19 décembre 2011 et projet d'arrêté le modifiant et le complétant)	10/07/13	National	
2013-96	Plan national de prévention des déchets (constat de report)	23/10/13	National	
2013-116	Plan national de prévention des déchets	13/11/13	National	

dont les contrats de développement territorial :

2012-83	Contrat de développement territorial de Grand Paris Seine Ouest	27/02/13	Île-de-France	92
2012-86	Contrat de développement territorial Campus Sciences et Santé	13/03/13	Île-de-France	92-94
2013-43	Contrat de développement territorial (CDT) de Sénart	12/06/13	Île-de-France	77-91
2013-68	Contrat de développement territorial (CDT) Cœur économique Roissy Terres de France	24/07/13	Île-de-France	93-95
2013-56	Contrat de développement territorial (CDT) « Territoire de la culture et de la création » Plaine Commune	24/07/13	Île-de-France	93
2013-63	Contrat de développement territorial (CDT) Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France	24/07/13	Île-de-France	95
2013-70	Contrat de développement territorial (CDT) Les Grandes Ardoines	24/07/13	Île-de-France	94
2013-75	CDT Boucle Nord des Hauts-de-Seine	04/09/13	Île-de-France	92
2013-77	Contrat de développement territorial (CDT) Est Ensemble	04/09/13	Île-de-France	93
2013-90	Contrat de développement territorial (CDT) du pôle métropolitain du Bourget	09/10/13	Île-de-France	93-95
2013-113	Contrat de développement territorial (CDT) Grand Paris Est Noisy-Champs, Territoire de la transition énergétique	11/12/13	Île-de-France	93-94-77
2013-112	Contrat de développement territorial (CDT) Paris-Saclay Territoire Sud	11/12/13	Île-de-France	91

PROJETS

Domaine ferroviaire dont transport guidé de personnes

2013-22	Projet de prolongement et d'aménagement des stations existantes de la ligne 11 de Châtelet (75) à Rosny-Bois-Perrier	15/05/13	Île-de-France	75-93
2013-23	Prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay	15/05/13	Île-de-France	93
2013-64	Tronçon Pont de Sèvres – Noisy Champ (ligne rouge sud) du Réseau de transport public Grand Paris Express	10/07/13	Île-de-France	92-94
2013-61	Adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro parisien	24/07/13	Île-de-France	75
2013-115	Prolongement de la ligne 14 du métro parisien, à l'occasion de la demande d'autorisation « loi sur l'eau »	11/12/13	Île-de-France	75-93-92
2012-74	Reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous	23/01/13	Aquitaine	64
2012-84	Ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges	13/03/13	Centre- Limousin	86-87
2013-08	Création d'un pôle d'échanges multimodal à Baillargues	10/04/13	Languedoc-Roussillon	34
2013-05	Création d'une halte voyageurs à Marseille-Arenc	10/04/13	Provence-Alpes-Côte d'azur	13
2013-16	Tangentielle ouest (TGO) phase 1 - Saint-Germain-en-Laye RER A/ Saint-Cyr-l'École RER C	24/04/13	Île-de-France	78

N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Région	Département
2013-21	Projet de pôle d'échanges multimodal de Grenoble	15/05/13	Rhône-Alpes	38
2013-45	Création d'un passage souterrain en gare de Maisons-Alfort/Alfortville par Réseau ferré de France	26/06/13	Île-de-France	94
2013-55	Suppression des passages à niveau n°402 et n°403 à Malansac	10/07/13	Bretagne	56
2013-65	Modernisation des lignes RFF Nantes/Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Nantes-Pornic	24/07/13	Pays-de-la-Loire	44-85
2013-72	Modernisation de la ligne ferroviaire Toulon-Hyères, section La Pauline-Hyères	04/09/13	Provence-Alpes-Côte d'azur	83
2013-82	Reconstitution du « Triangle des Échoppes » à Pessac	18/09/13	Aquitaine	33
2013-81	Pôle d'échange multimodal (PEM) de Rennes	18/09/13	Bretagne	35
2013-84	Suppression des passages à niveau n°67 et n°68 sur la commune d'Allinges	09/10/13	Rhône-Alpes	74
2013-97	Déchargement du talus de déblai des Ayasses	23/10/13	Rhône-Alpes	26
2013-101	Couverture des voies ferrées de Villeneuve-Loubet	13/11/13	Provence-Alpes-Côte d'azur	6
2013-103	Aménagements et protections de la ligne Massy-Valenton, secteur Ouest	27/11/13	Île-de-France	92
2013-111	Suppression du PN n°24 à Hérère	11/12/13	Aquitaine	64

Domaine routier

2012-72	Liaison Intercommunal Nord-Ouest (LINO)	09/01/13	Nord-Pas-de-Calais	59
2012-75	Aménagement du pont de Nogent-sur-Marne	13/02/13	Île-de-France	77
2012-79	RN406 : desserte du port de Bonneuil-sur-Marne	27/02/13	Île-de-France	94
2012-81	Protections acoustiques sur la RN118 à Bièvres	27/02/13	Île-de-France	91
2013-09	Création d'un passage inférieur à la RD 1016 pour un accès sud à la zone commerciale de Saint-Maximin	10/04/13	Picardie	60
2013-13	Résorption des points noirs du bruit sur l'autoroute A 50 à Marseille, site de la Rouguière	24/04/13	Provence-Alpes-Côte d'azur	13
2013-24	Aménagement de la RN 21, section « accès sud à Villeneuve-sur-Lot »	29/05/13	Aquitaine	47
2013-80	Véloroute - voie verte de Poilley au Mont-Saint-Michel	18/09/13	Haute-Normandie	50
2013-93	Liaison autoroutière A89/A6	23/10/13	Rhône-Alpes	69
2013-98	Création d'un diffuseur sur l'A86 à Vélizy-Villacoublay	23/10/13	Île-de-France	78
2013-100	RN 21 - déviation de La-Croix-Blanche - crèneau de Monbalen	13/11/13	Aquitaine	47
2013-99	Mise à 2x2 voies de la RN 164 à Châteauneuf-du-Faou	13/11/13	Bretagne	29
2013-108	Dénivellation du carrefour des Maringouins sur la commune de Cayenne	11/12/13	Guyane	97

Domaine fluvial

2012-73	Aménagement de sauts sur le fleuve Maroni	23/01/13	Guyane	97
2013-06	Aménagement de la Boucle de la Grande Bosse par la réalisation d'une passe à poissons	10/04/13	Île-de-France	77
2013-78	Rénovation du barrage du Liégoet	04/09/13	Lorraine	54
2013-102	Travaux de réhabilitation du canal de Broue, de ses canaux de ceinture et du chemin rural	13/11/13	Poitou-Charentes	17
2013-104	Développement du port de Givet : création d'une plateforme portuaire sur la Meuse aux Trois Fontaines à Chooz	27/11/13	Champagne-Ardenne	8
2013-105	Travaux de reconstruction du barrage de prise d'eau des Lorrains	27/11/13	Bourgogne-Centre	18-58

Domaine maritime

2012-70	Extensions du terminal pétrolier de la Pointe des Grives	09/01/13	Martinique	97
2012-76	Installation de transit des sédiments de dragage de Saint-Wandrille	13/02/13	Basse-Normandie	76
2012-77	Aménagement du terminal pour conteneurs de Montoir-de-Bretagne	13/02/13	Pays-de-la-Loire	44
2012-78	Création d'un port urbain à Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy	13/02/13	Île-de-France	78
2012-82	Aménagement d'un port de plaisance à flot n°2 Bordeaux Bacalan	27/02/13	Aquitaine	33
2013-01	Renforcement des ouvrages de protection contre la submersion marine de la commune de Port-des-Barques	27/03/13	Poitou-Charentes	17
2013-03	Extension du Port-Est (phase 2) à La Réunion	27/03/13	Réunion	97



N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Région	Département
2013-28	Réaménagement du cordon dunaire de Villeneuve-lès-Maguelone (constat de report)	15/05/13	Languedoc-Roussillon	34
2013-26	Dragage de l'avant zone du port de Dunkerque en vue de recharger la digue des Alliés	29/05/13	Nord-Pas-de-Calais	59
2013-60	Travaux de protection du littoral de Villeneuve-lès-Maguelone	24/07/13	Languedoc-Roussillon	34
2013-74	Réalisation d'un terminal portuaire sur le port de Grattequina	04/09/13	Aquitaine	33
2013-95	Grand projet de port du Grand port maritime de Guadeloupe	23/10/13	Guadeloupe	97

Énergie

2013-14	Projet de construction et d'exploitation d'une canalisation de transport de gaz entre Saint-Martin-de-Crau et Saint-Avit, dit projet ERIDAN	24/04/13	Provence-Alpes-Côte d'azur - Rhône-Alpes	13-30-84-26
2013-15	Projet « 2 Loires » - Reconstruction à 2 circuits de la ligne électrique existante à 225 000 volts entre Pratclaux - Sanssac - Trevas - Rivière	24/04/13	Auvergne-Rhône-Alpes	42-43
2013-12	Développement du réseau de transport d'électricité pour l'Ouest Amiénois	24/04/13	Picardie	80
2013-25	Ligne à 2 circuits 400 000 volts Lonny-Seuil-Vesles - Reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Charleville-Mézières et Reims	29/05/13	Champagne-Ardenne	08-51
2013-44	Gazoduc « Artère de l'Adour » : canalisation DN 600 allant d'Arcangues à Coudures	26/06/13	Aquitaine	40-64
2013-71	Implantation d'une centrale électrique à Cycle Combiné Gaz à Landivisiau - Constat de retrait de la demande d'avis	04/09/13	Bretagne	22
2013-86	Construction et exploitation d'une canalisation de transport de gaz entre Pitgam et Hondshoote (59), dit projet « Artère des Flandres » (constat de report)	23/10/13	Nord-Pas-de-Calais	59

Installations nucléaires de base (INB)

2013-18	Projet d'installation de conditionnement et d'entreposage de déchets activés (ICEDA), à Saint-Vulbas	24/04/13	Rhône-Alpes	1
2013-54	Installation nucléaire de base ECRIN « Entreposage Confiné de Résidus Issus de la conversion »	10/07/13	Languedoc-Roussillon	11
2013-62	Cadrage préalable : Projet de centre de stockage de déchets radioactifs en couche géologique profonde CIGEO	24/07/13	Champagne-Ardenne	51
2013-83	Modification de l'installation nucléaire de base (INB) n°118 de l'établissement AREVA NC de La Hague	18/09/13	Haute-Normandie	50
2013-87	Demande d'autorisation de création d'une installation nucléaire de base (INB) : laboratoire ATLAS de l'établissement AREVA du Tricastin	09/10/13	Provence-Alpes-Côte d'azur - Rhône-Alpes	26-84
2013-85	Demande d'autorisation de mise à l'arrêt définitif et de démantèlement de l'installation nucléaire de base (INB) 71 « PHÉNIX », sur le site de Marcoule	09/10/13	Languedoc-Roussillon	30
2013-88	Demande d'autorisation de création de l'entreposage de déchets radioactifs « DIADEM », sur le site de Marcoule	09/10/13	Languedoc-Roussillon	30

Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

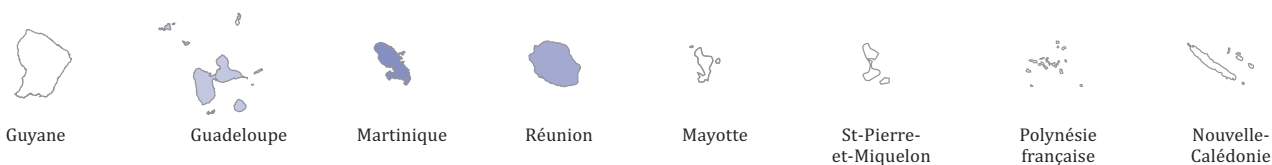
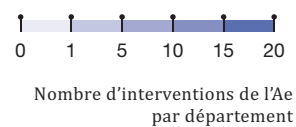
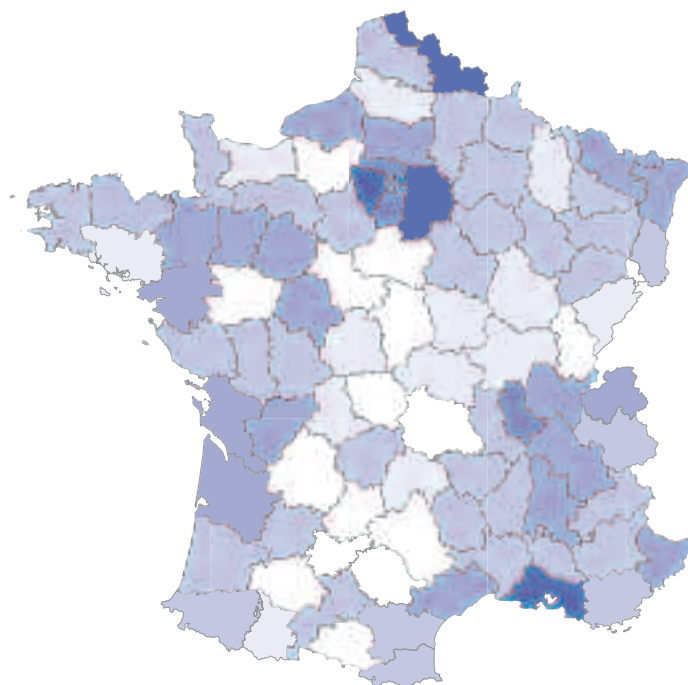
2012-87	Demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux sur la commune de Brossac	13/03/13	Poitou-Charentes	16
2013-04	Demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux sur la commune de Fontaine-le-Comte au lieu-dit « Maison Blanche »	27/03/13	Poitou-Charentes	86
2013-07	Demande d'autorisation d'exploiter le parc de stockage de liquides inflammables de Vilcey-sur-Trey	10/04/13	Lorraine	54
2013-10	Demande d'autorisation d'exploiter le parc de stockage de liquides inflammables de Dampierre-au-Temple	24/04/13	Champagne-Ardenne	51
2013-11	Demande d'autorisation d'exploiter le parc de stockage de liquides inflammables de Mauregny-en-Haye	24/04/13	Picardie	2
2013-33	Demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux à Draché liée à la LGV Sud Europe Atlantique	12/06/13	Centre	37
2013-35	Demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux à Sorigny liée à la LGV Sud Europe Atlantique	12/06/13	Centre	37
2013-34	Demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux à Sainte-Catherine-de-Fierbois liée à la LGV Sud Europe Atlantique	12/06/13	Centre	37
2013-79	Demande d'autorisation d'exploiter le parc de stockage de liquides inflammables de Marcoing	18/09/13	Nord-Pas-de-Calais	59
2013-107	Autorisation d'exploitation du parc de stockage de liquides inflammables de l'Epine	27/11/13	Champagne-Ardenne	51

N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Région	Département
2013-117	Exploitation d'une carrière à Soppe-le-Bas (68) dans le cadre de la réalisation de la LGV Rhin-Rhône	11/12/13	Alsace	68
Aménagement (hors AFAF)				
2012-80	Travaux d'aménagement de la ZAC Lyon Confluence (constat de report)	27/02/13	Rhône-Alpes	69
2013-27	Travaux d'aménagement des voiries de la ZAC Lyon Confluence 2 ^e phase	24/04/13	Rhône-Alpes	69
2013-19	Projet de complexe commercial Grand-Nord - quartier Petite Synthe - quartier Petite Synthe à Dunkerque	15/05/13	Nord-Pas-de-Calais	59
2013-20	Projet de salle multi-usages Aréna - quartier Petite Synthe à Dunkerque	15/05/13	Nord-Pas-de-Calais	59
2013-48	Construction de logements Villages Nature, en réponse à la demande de permis de construire PC3a à Villeneuve-le-Comte	29/05/13	Île-de-France	77
2013-49	Construction de logements Villages Nature, en réponse à la demande de permis de construire PC3b à Villeneuve-le-Comte	29/05/13	Île-de-France	77
2013-50	Construction de logements Villages Nature, en réponse à la demande de permis de construire PC3c à Villeneuve-le-Comte	29/05/13	Île-de-France	77
2013-51	Construction de logements Villages Nature, en réponse à la demande de permis de construire PC3d à Villeneuve-le-Comte	29/05/13	Île-de-France	77
2013-89	Réalisation de la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier	09/10/13	Aquitaine	33
2013-106	Permis de construire un Bowling au sein de la ZAC Villages Nature	27/11/13	Île-de-France	77
2013-126	Modernisation du stade Roland-Garros à Paris	11/12/13	Île-de-France	75
Aménagements fonciers, agricoles et forestiers (AFAF)				
2013-02	Remembrement des communes de Sermoise et Ciry-Salsogne suite à l'aménagement de la RN31	27/03/13	Champagne-Ardenne	2
2013-17	Aménagement foncier, agricole et forestier dans la commune d'Etagnac	24/04/13	Poitou-Charentes	16
2013-29	AFAF de Domagné avec extension sur Piré-sur-Seiche, en Ille-et-Vilaine, lié à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	12/06/13	Bretagne	35
2013-30	AFAF de Cesson-Sévigné, Domloup, Noyal-sur-Vilaine, Chateaugiron, Ossé avec extension sur Chantepie, en Ille-et-Vilaine, lié à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	12/06/13	Bretagne	35
2013-31	AFAF de Torcé et Vergéal, en Ille-et-Vilaine, lié à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	12/06/13	Bretagne	35
2013-32	AFAF de Louvigné-de-Bais et Cornillé, en Ille-et-Vilaine, lié à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	12/06/13	Bretagne	35
2013-36	Aménagements fonciers agricoles et forestiers de Replonges, Crottet et Grièges	12/06/13	Rhône-Alpes	01
2013-37	Aménagements fonciers agricoles et forestiers de Replonges, Crottet et Grièges	12/06/13	Rhône-Alpes	01
2013-38	Aménagements fonciers agricoles et forestiers de Replonges, Crottet et Grièges	12/06/13	Rhône-Alpes	01
2013-46	AFAF d'Etelles, Argentré-du-Plessis avec extension sur Domalain, en Ille-et-Vilaine, dans le cadre de la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	12/06/13	Bretagne	35
2013-47	AFAF de Gennes-sur-Seiche, Brielles, Le Pertre avec extension sur Argentré du Plessis, en Ille-et-Vilaine, dans le cadre de la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	12/06/13	Bretagne	35
2013-39	AFAF de Brains-sur-Gée, Chauffour-Notre-Dame, Chemirèle-Gaudin, Crannes-en-Champagne, Coulans-sur-Gée et Soulligne-Flacé, dans la Sarthe, lié à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	26/06/13	Pays-de-la-Loire	72
2013-40	AFAF de Chantenay-Villedieu, Pirmil et Saint-Pierre-des-Bois, dans la Sarthe, lié à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	26/06/13	Pays-de-la-Loire	72
2013-41	AFAF de La Milesse, Aigné, La Quinte, Degré et Lavardin, dans la Sarthe, lié à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	26/06/13	Pays-de-la-Loire	72
2013-42	AFAF de Maigné et Vallon-sur-Gée, dans la Sarthe, lié à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	26/06/13	Pays-de-la-Loire	72
2013-52	AFAF de Auvers-le-Hamon, Juigne-sur-Sarthe, Asnières-sur-Vègre, Chevillé, Poille-sur-Vègre, Fontenay-sur-Vègre, dans la Sarthe, lié à la réalisation de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	26/06/13	Pays-de-la-Loire	72
2013-57	AFAF de Ballée, Chéméré-le-Roi, La Crompte, Epineux-le-Seguin, Préaux et Saulges avec extension sur Beaumont-Pied-de-Boeuf, en Mayenne, lié à la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	10/07/13	Pays-de-la-Loire	53
2013-58	AFAF de Changé, Saint-Gernain-le-Fouilloux et Saint-Jean-sur-Mayenne, en Mayenne, lié à la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire	10/07/13	Pays-de-la-Loire	53



N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Région	Département
2013-59	AFAF de Beaulieu-sur-Oudon, Montjean, Ruillé-le-Gravelais, Saint-Cyr-le-Gravelais avec extension sur Loiron, en Mayenne, lié à la LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire	10/07/13	Pays-de-la-Loire	53
2013-69	AFAF de Bazougers, Bazouge-de-Chéméré et Saint-Denis-du-Maine, en Mayenne, lié à la réalisation de la LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire	10/07/13	Pays-de-la-Loire	53
2013-66	AFAF de Messé, Vanzay, Rom et Brux, lié à la LGV Sud Europe Atlantique	24/07/13	Poitou-Charentes	79-86
2013-67	AFAF de Blanzac-Porcheresse, Pérignac, Saint-Léger, en Charente, lié à la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique	24/07/13	Poitou-Charentes	16
2013-73	AFAF de Sainte-Maure-de-Touraine, Sainte-Catherine-de-Fierbois et Sepmes, avec extension sur Louans (secteur 3), en Indre-et-Loire, lié à la réalisation de la LGV SEA	04/09/13	Centre	37
2013-76	AFAF de Villeperdue et Sérigny, avec extension sur Saint-Epain (secteur 2), en Indre-et-Loire, lié à la réalisation de la LGV SEA	04/09/13	Centre	37
2013-91	AFAF en Mayenne (lot B) lié à la réalisation de la LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire	23/10/13	Pays-de-la-Loire	53
2013-92	AFAF en Mayenne (lot D) lié à la réalisation de la LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire	23/10/13	Pays-de-la-Loire	53
2013-94	AFAF de Laruscade avec extension sur les communes de Lapouyade, Cezac et Cavignac, en Gironde, lié à la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux	23/10/13	Aquitaine	33
2013-109	AFAF de Cressac-Saint-Genis, Deviat, Nonac et Bessac, en Charente, lié à la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique	11/12/13	Poitou-Charentes	16
2013-110	AFAF de Champagne, Vigny Bécheresse et Pérignac, en Charente, lié à la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique	11/12/13	Poitou-Charentes	16

CARTE DES AVIS RENDUS SUR LE TERRITOIRE, de 2009 à 2013



3 \\

LISTES DES DÉCISIONS PRISES EN 2013



\\ WEB

Demandes ne relevant pas de l'Ae ou pas du « cas par cas » ou retirées par le pétitionnaire

Demandes restées incomplètes au 31 décembre 2013

N° Ae	Titre de la décision	Département	Région	Date de la décision	Sens de la décision
Aménagement					
F-042-13-C-0077	Réaménagement plate-forme douanière de Saint-Louis	68	Alsace	11/10/13	non-soumission
F-072-13-C-0087	Opération de constructions du siège de la Caisse d'Epargne située au sein de la ZAC Saint-Jean Belcier à Bordeaux	33	Aquitaine	19/11/13	non soumission
F-072-13-C-0059	Défrichement d'une parcelle de 1,8 ha en vue de l'aménagement d'un lotissement d'activité artisanale à Soustons	40	Aquitaine		
F-072-13-C-0028	Mise en place tubes d'amarrage dans l'Adour en bordure du quai Pedros à Bayonne	64	Aquitaine		
F-026-13-C-0078	Défrichements dans le cadre de l'AFAP de Piffonds et de Savigny-sur-Clairis	89	Bourgogne	30/10/13	soumission
F-053-13-C-0055	Construction du système d'assainissement collectif des eaux usées de l'île de Molène	29	Bretagne		
F-053-13-C-0057	Station d'observation sous-marine au large de l'île de Molène	29	Bretagne	26/07/13	non soumission
F-021-13-C-0037	Travaux d'aménagement du laboratoire souterrain de Meuse/Haute-Marne à Bure	52-55	Champagne-Ardenne	22/05/13	soumission
F-094-13-C-0021	Canton des Deux Sevi – RD 424 OSANI 6 Travaux d'aménagement	2A	Corse	02/04/13	soumission
F-094-13-C-0021	Recours gracieux en date du 31 mai 2013	2A	Corse	18/06/13	non-soumission
F-094-13-C-0015	Aménagement de l'aire de stationnement de Lamaghjusu dans la vallée de la Restonica à Corte	2B	Corse	21/02/13	soumission
F-011-13-C-0011	Ligne 14 du métro adaptation des stations existantes	75	Île-de-France	25/02/13	soumission
F-011-13-C-0008	Projet Villages Nature – PC3d Constructions sur la commune de Villeneuve-le Comte	77	Île-de-France		
F-011-13-C-0013	Projet Village Nature – PC3b Constructions sur la commune de Villeneuve-le Comte	77	Île-de-France		
F-011-13-C-0014	Projet Village Nature – PC3c Constructions sur la commune de Villeneuve-le Comte	77	Île-de-France		
F-011-13-C-0053	Réalisation de 215 logements dans l'écoquartier ZAC Le Sycomore	77	Île-de-France	11/07/13	non-soumission
F-091-13-C-0103	Construction d'une station d'épuration à la Franqui commune de Leucate	11	Languedoc-Roussillon	19/12/13	soumission
F-091-13-C-0083	Défrichement de 16,66 ha de bois à Hures la Parade	48	Languedoc-Roussillon	04/11/13	non soumission
F-091-13-C-0084	Défrichement de 1,98 ha de bois à Hures la Parade	48	Languedoc-Roussillon	04/11/13	non soumission
F-041-13-C-0035	Aménagement du Bois du Juré sur l'A 31	54	Lorraine	07/05/13	non soumission
F-041-13-C-0074	Projet de lotissement sur la commune de Guenange « Le sentier d'Helios »	54	Lorraine		
F-031-13-C-0050	Parking de délestage rue des Scieries à Dunkerque	59	Nord-Pas-de-Calais		
F-031-13-C-0079	Aménagement de la partie nord du pôle d'échanges de Templeuve	59	Nord-Pas-de-Calais	30/10/13	non soumission
F-052-13-C-0060	Projet de construction de l'aérogare de l'aéroport du Grand Ouest	44	Pays-de-la-Loire	29/07/13	soumission



N° Ae	Titre de la décision	Département	Région	Date de la décision	Sens de la décision
F-052-13-C-0026	Aménagement du site de la Piverdière commune de Bouchemaine	49	Pays-de-la-Loire		
F-052-13-C-0108	Réalisation d'un jardin aqualudique sur la commune du Bernard, (secteur du Port Rouge)	85	Pays-de-la-Loire		
F-054-13-C-0025	Réaménagement du camping des Pins Saint-Pierre d'Oléron	17	Poitou-Charentes		
F-054-13-C-0102	Installation de prises d'eau dans la zone ostréicole de « Le Praud » à La Flotte	17	Poitou-Charentes		
F-093-13-C-104	Construction d'un terminal méthanier dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer	13	Provence-Alpes -Côte d'Azur	23/12/13	soumission

Énergie

F-042-13-C-0092	Défrichement direct pour l'implantation de 5 pylônes électriques dans le cadre du projet de construction de la ligne 225 kV Batzendorf-Haguenau	67	Alsace		
F-031-13-C-0107	Raccordement électrique de la station de conversion de la société ElecLink Limited au poste RTE 400 000 volts des Mandarins via une liaison souterraine à 400 000 volts d'environ 3 km de long	62	Nord-Pas-de-Calais		
F-021-13-C-0088	Défrichements dans le cadre de canalisation de transport de gaz naturel de Cuvilly (60) Voisines (52) en passant par Dierrey Saint-Julien (10) Opération Arc de Dierrey	60-52-10	Picardie - Champagne-Ardennes	14/11/13	soumission
F-054-13-C-0039	Réhabilitation de la ligne Rte à 225 Kv Fléac-Niort	16-79	Poitou-Charentes	29/05/13	soumission

Ferroviaire et intermodal

F-042-13-C-0069	Aménagement de la gare de Wingen-sur-Moder – Création d'un Pôle d'échange multimodal	67	Alsace	11/09/13	non-soumission
F-042-13-C-0086	Mise en accessibilité de la gare de Haguenau	67	Alsace		
F-072-13-C-0005	Extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean Belcier	33	Aquitaine		
F-072-13-C-0030	Déplacement halte ferroviaire Alouette-France à Pessac	33	Aquitaine	06/05/13	non-soumission
F-072-13-C-0048	Sécurisation de la traversée piétonne en gare de La Teste de Buch	33	Aquitaine	01/07/13	non-soumission
F-072-13-C-0049	Sécurisation de la traversée piétonne en gare de Gujan Mestras	33	Aquitaine	26/06/13	non-soumission
F-072-13-C-0031	Sécurisation de la traversée piétonne en gare d'Aiguillon	47	Aquitaine	02/05/13	non-soumission
F-072-13-C-0062	Défrichement de 0,65 ha de boisements sur les communes de Sarrance et Osse-en-Aspe	64	Aquitaine	27/08/13	soumission
F-054-13-C-0003	Défrichements dans le cadre de la LGV Tours Bordeaux	33-16 86-37	Aquitaine-Poitou-Charente-Centre	06/02/13	soumission
F-054-12-C-0045	Création d'une ligne ferroviaire entre Tours et Bordeaux LGV EA Tours Bordeaux		Aquitaine-Poitou-Charente-Centre		
F-053-13-C-0058	Renouvellement de voie sur la ligne Plouaret-Lannion assorti d'un relèvement de vitesse	22	Bretagne	29/07/13	soumission
F-053-13-C-0024	Projet de suppression du PN 273 de Saint-Martin-des-Champs	29	Bretagne	23/04/13	non-soumission
F-053-12-C-0042	Construction d'un technicentre SNCF à Saint-Jacques de La Lande	35	Bretagne	09/01/13	non-soumission
F-053-12-C-0046	Réaménagement d'un faisceau de voies de service existant sur le site de Villebois à Rennes	35	Bretagne	08/02/13	non-soumission
F-053-13-C-0017	Aménagements des espaces publics de la halte ferroviaire de Pontchaillou	35	Bretagne	13/03/13	non-soumission
F-053-13-C-0052	Isthme de Penttièvre : confortement par enrochements de l'ouvrage de protection de la voie ferrée et de la RD 768	56	Bretagne	04/07/13	non-soumission
F-053-13-C-0023	Projet de suppression des PN 402 et 403 de Malansac	56	Bretagne	09/04/13	soumission
F-024-13-C-0054	Extension de la base travaux existante d'Auneau	28	Centre	26/07/13	soumission
F-024-13-C-0090	Extension de la base travaux ferroviaire existante d'Auneau	28	Centre	21/11/13	non-soumission

N° Ae	Titre de la décision	Département	Région	Date de la décision	Sens de la décision
F-024-13-C-0072	Défrichements sur la commune de Veigné (LGV Tours Bordeaux)	37	Centre	19/09/13	soumission
F-043-13-C-0076	Suppression du PN 102 à Montbéliard	25	France-Comté	16/10/13	non-soumission
F-025-13-C-0097	Suppression des passages à niveau 104 et 105 à Nonant-le-Pin	61	Haute-Normandie	25/11/13	soumission
F-011-13-C-0041	Création d'un passage souterrain piéton en gare de Combs-le-Ville	77	Île-de-France	27/05/13	non-soumission
F-011-13-C-0095	Réalisation d'un parking Parc Relais sur le site de la Gare de Moret Veneux Les Sablons	77	Île-de-France	12/12/13	soumission
F-011-13-C-0056	Réalisation d'un pont-rail et rétablissements routiers à Limay	78	Île-de-France		
F-011-13-C-0067	Réalisation d'un pont-rail et rétablissements routiers à Limay	78	Île-de-France	02/09/13	non-soumission
F-011-13-C-0034	Création d'une passerelle en gare de Bécon les Bruyères	92	Île-de-France	16/05/13	non-soumission
F-011-13-C-0063	Création d'une passerelle en gare de Pantin	93	Île-de-France	02/09/13	non-soumission
F-011-13-C-0091	Création d'une 4 ^e voie à quai en gare de Cergy-le-Haut	95	Île-de-France	26/11/13	non-soumission
F-011-13-C-0047	Renforcement des Installations Fixes de Traction Électrique (IFTE) LGV Atlantique et Paris Montparnasse	75-92 28-72	Île-de-France Centre -Pays-de-la-Loire		
F-074-13-C-0101	Création d'une halte ferroviaire à Malemort	19	Limousin		
F-041-13-C-0064	Confortement du remblai de Loudrefing – Ligne de Reding à Metz-Ville	57	Lorraine	11/09/13	non-soumission
F-073-13-C-0036	Suppression du PN 19 à Muret	31	Midi-Pyrénées	27/05/13	soumission
F-031-13-C-0020	Réouverture de la ligne transfrontalière Valenciennes-Mons au trafic marchandises	59	Nord-Pas-de-Calais	16/04/13	soumission
F-031-13-C-0061	Renforcement de la sous-station électrique de Dechy au lieux-dits les Terres-Noires	59	Nord-Pas-de-Calais	20/09/13	non-soumission
F-031-13-C-0065	Modification des accès aux quais et des circulations piétonnes en gare de Templeuve	59	Nord-Pas-de-Calais	14/10/13	non-soumission
F-052-13-C-0106	Aménagement de la gare Loire et Sillon à Savenay en Pôle d'échanges multimodal	44	Pays-de-la-Loire		
F-052-13-C-0099	Réalisation d'une halte ferroviaire et d'un parking relais commune de Trélazé	49	Pays-de-la-Loire	11/12/13	non-soumission
F-052-13-C-0016	Suppression du passage à niveau N°134 à Rouessé-Vassé	72	Pays-de-la-Loire	13/03/13	soumission
F-022-13-C-0085	Ponts-rails de la Fère – Remplacement de deux ouvrages hydrauliques et création d'un ouvrage hydraulique supplémentaire sur la ligne ferroviaire d'Amiens à Laon	2	Picardie	19/11/13	soumission
F-022-13-C-0051	Aménagements base travaux de Ressons-sur-Matz	60	Picardie	01/07/13	non-soumission
F-022-13-C-0007	Travaux d'aménagement de la gare de Clermont-de-l'Oise	60	Picardie	27/03/13	non-soumission
F-022-13-C-0042	Aménagements au sein de la base travaux de Longueil-Sainte-Marie	60	Picardie	06/06/13	non-soumission
F-054-13-C-0073	Défrichements sur la commune de Brossac (LGV Tours Bordeaux)	16	Poitou-Charentes	30/09/13	soumission
F-054-13-C-0066	Création de la halte ferroviaire de La Couronne sur la ligne Paris-Bordeaux	16	Poitou-Charentes	28/08/13	non-soumission
F-054-13-C-0032	Création de deux haltes ferroviaires sur la ligne Niort-La Rochelle à La Jarrie et Aigrefeuille-Le Thou	17	Poitou-Charentes		
F-054-13-C-0044	Création d'une halte ferroviaire sur la ligne Niort-La Rochelle à Aigrefeuille-Le Thou	17	Poitou-Charentes	06/06/13	non-soumission
F-093-13-C-0094	Travaux de confortement du versant des Bouisses situé en contrebas de la ligne ferroviaire Nice-Breil (ligne 945 000) sur la commune de Peillon	6	Provence-Alpes-Côte d'Azur	03/12/13	non-soumission
F-093-13-C-0009	Élargissement du pont-rail de Carry le Rouet	13	Provence-Alpes-Côte d'Azur	20/02/13	non-soumission
F-093-13-C-0010	Mise en accessibilité de la gare de Nice Ville avec installation d'une passerelle piétonne	13	Provence-Alpes-Côte d'Azur	27/03/13	non-soumission
F-082-13-C-0029	Liaison entre l'impasse des Peupliers et l'impasse du stade par construction d'un pont-rail, Commune de Beynost	1	Rhône-Alpes	26/04/13	non-soumission



N° Ae	Titre de la décision	Département	Région	Date de la décision	Sens de la décision
F-082-12-C-0043	Déchargement du talus du déblai des Ayasses sur la LGV Méditerranée	26	Rhône-Alpes	23/01/13	soumission
F-082-13-C-0043	Extension base travaux Maintenance d'Eurre sur la ligne Grande Vitesse Méditerranée	26	Rhône-Alpes	31/07/13	non-soumission
F-082-12-C-0044	Création d'accès chantier pour travaux dans le tunnel ferroviaire de St Martin d'Estreaux	42	Rhône-Alpes		
F-082-13-C-0018	Création accès chantier pour travaux dans le tunnel de Saint-Martin-d'Estreaux	42	Rhône-Alpes	06/03/13	non-soumission
F-082-13-C-0100	Aménagement de la gare de Lyon Perrache	69	Rhône-Alpes	10/12/13	non-soumission
F-082-13-C-105	Création d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte du site d'Yvours à Irigny et Pierre Bénite	69	Rhône-Alpes		
F-082-13-C-0093	Pose d'écrans de filets protecteurs au-dessus de la voie ferrée Vallée de la Tarentaise	73	Rhône-Alpes	04/12/13	non-soumission
F-082-13-C-0045	Aménagement d'un passage souterrain de la voie ferrée à Thonon-les-Bains	74	Rhône-Alpes	14/06/13	non-soumission
F-082-13-C-0068	Remplacement du tablier du pont ferroviaire d'Oex	74	Rhône-Alpes	12/09/13	non-soumission

Maritime

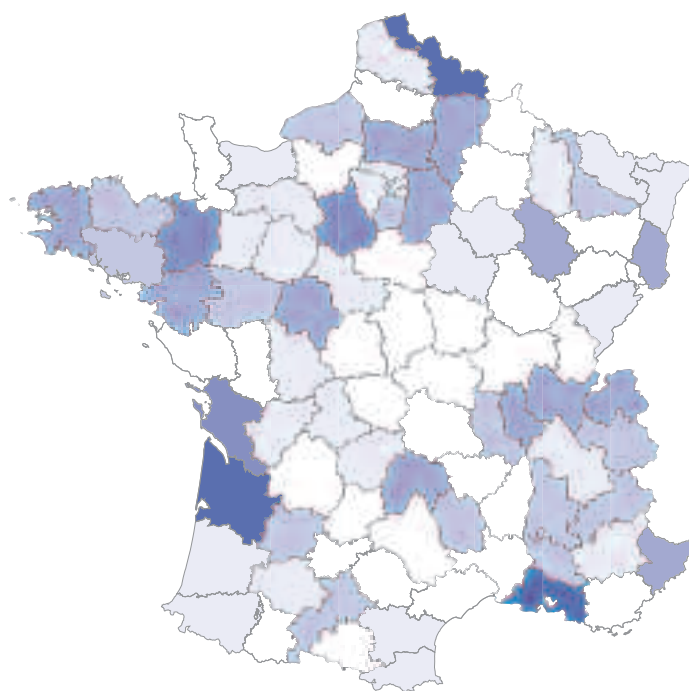
F-053-13-C-0027	Réalisation de 5 zones de mouillages organisés sur le littoral de la commune de Plougrescant	22	Bretagne	26/04/13	non-soumission
F-053-13-C-0098	Renouvellement d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) du DPM pour la zone de mouillages collectifs Port-Saint-Jean à La-Ville-ès-Nonnais	35	Bretagne	10/12/13	non soumission
F-054-13-C-0006	Aménagement des arrières plages des Grenettes, de la Basse Benaie, de la Salée et de la Mladrerie à Ste-Marie-de-Ré	M17	Poitou-Charentes	07/03/13	non-soumission
F-054-13-C-0019	Renouvellement de la zone de mouillage des plaisanciers d'Ostréa sur la commune de Dolus d'Oléron	17	Poitou-Charentes	29/04/13	non-soumission
F-023-13-C-0082	Déviation des tracés routiers et ferroviaires entre les quais Hermann du Pasquier et Joannes Couvert	76	Basse-Normandie	13/11/13	non-soumission
F-025-13-C-0109	Travaux de dragage d'entretien du port de plaisance du Hourdel à Cayeux-sur-Mer	14	Picardie		

Routier

F-042-13-C-0002	Requalification de l'ancienne plate-forme douanière d'Ottmarsheim sur l'A 36 dans le Haut-Rhin	68	Alsace	11/02/13	non-soumission
F-072-13-C-0040	Mise à niveau environnementale de la RN89 à Arigues-près-Bordeaux	33	Aquitaine	04/06/13	non-soumission
F-072-13-C-0038	RN 21 – Giratoire de Beauregard – Commune Le Passage	47	Aquitaine	22/05/13	non-soumission
F-072-13-C-0004	Aménagement d'une bretelle de sortie de l'A660 vers RD 650 shunt du giratoire de Césaire sens Bordeaux-Gujan Mestras en Gironde	33	Aquitaine	05/02/13	non-soumission
F-053-13-C-0046	Aménagement du carrefour de la Richardais entre route St Malo-Dinard RD168 et RD114	35	Bretagne	19/06/13	non-soumission
F-011-13-C-0033	Empierrement du chemin des bœufs, du Moulin Rouge et de Trémainville et création de deux places de retournement en forêt domaniale de la Commanderie	77	Île-de-France	02/05/13	non-soumission
F-011-13-C-0012	Création d'une voie dédiée aux transports en commun sur l'A 10 entre Folie Bessin et Palaiseau	91	Île-de-France	25/02/13	non-soumission
F-073-13-C-0080	Aménagement routier sur la RN 125	31	Midi-Pyrénées		
F-073-13-C-0022	Remplacement d'un ouvrage hydraulique le pont du Haget RN 21 à Auch	32	Midi-Pyrénées	22/03/13	non-soumission
F-031-12-C-0041	A 25 requalification du réseau de collecte des eaux pluviales de la section Nieppe-Bergues	59	Nord-Pas-de-Calais	14/01/13	non-soumission
F-052-13-C-0001	RN 171 Protections acoustiques à Trignac et Montoir de Bretagne	44	Pays-de-la-Loire	06/02/13	soumission

N° Ae	Titre de la décision	Département	Région	Date de la décision	Sens de la décision
F-052-13-C-0081	Aménagement d'une aire d'autoroute commune de Bonchamp-Lès-Laval	53	Pays-de-la-Loire	22/10/13	non-soumission
F-054-13-C-0070	Création d'une aire de repos sur la RN 10 à Touvérac	16	Poitou-Charentes	12/09/13	non-soumission
F-093-13-C-0089	Projet d'aménagement du carrefour central de Saint-Crépin sur la RN 94	5	Provence-Alpes-Côte d'Azur	12/11/13	non-soumission
F-093-13-C-0096	Réaménagement de 2 carrefours sur la zone des Tellines GPMM	13	Provence-Alpes-Côte d'Azur	03/12/13	non-soumission
F-082-13-C-0071	RN 90 – Tunnel de Ponserand – Achèvement de la mise en conformité de la sécurité du tunnel	73	Rhône-Alpes	19/09/13	non-soumission
F-03-13-C-0075	Carrefour des Maringouins	971	DOM - Guyane	11/09/13	soumission

CARTE DES DÉCISIONS RENDUS SUR LE TERRITOIRE, de 2012 à 2013



0 1 2 5 7 10

Nombre d'interventions de l'Ae par département



Guyane



Guadeloupe



Martinique



Réunion



Mayotte



St-Pierre-et-Miquelon



Polynésie française



Nouvelle-Calédonie

\\ TABLE DES SIGLES ET ACRONYMES

Ae

Autorité environnementale
du CGEDD

AFAF

Aménagement foncier
agricole et forestier

CDT

Contrat de développement
territorial

CGDD

Commissariat général
au développement durable

CGEDD

Conseil général de
l'environnement et
du développement durable

DGEC

Direction générale de
l'énergie et du climat

DUP

Déclaration d'utilité
publique

ICPE

Installation classée
pour la protection de
l'environnement

FNE

France Nature
Environnement

INB

Installation nucléaire
de base

LGV

Ligne à grande vitesse

PLU

Plan local d'urbanisme

PNGMDR

Plan national de gestion
des matières et déchets
radioactifs

PSR

Plan de submersions
rapides

RFF

Réseau ferré de France

RTE

Réseau de transport
d'électricité

SCOT

Schéma de cohérence
territoriale

SDAGE

Schéma directeur
d'aménagement et
de gestion des eaux

SDRIF

Schéma directeur de
la région Île-de-France

SRCAE

Schéma régional
climat - air - énergie

SRCE

Schéma régional de
cohérence écologique

TOL

Territorialisation de l'offre
de logement

VNF

Voies navigables de France

ZAC

Zone d'aménagement
concerté

ZNIEFF

Zone naturelle d'intérêt
écologique, faunistique et
floristique



Directeur de publication : Michel Badré – Rédacteur en chef : Maud de Crépy - Secrétaire de rédaction : Mélanie Moueza
Conception graphique et réalisation : www.tempsreel.info. Imprimeur labellisé Imprim'Vert (garantit la gestion des déchets
dangereux en filières agréées). L'imprimeur a fait certifier sa chaîne de contrôle : FSC BV-COC-839867. Imprimé sur papier
partiellement recyclé issu de forêts gérées durablement.

Crédits photos METL – MEDDE : © Arnaud Bouissou ; © Olivier Brosseau ; © Laurent Mignaux ; © Thierry Degen ;
© Bernard Suard ; © MALERBA ; Autres crédits photos : © DRIEA/GOBRY ; © latitude-cartagène cartographies ;
© Bres + Mariolle et associés ; © Didier Fournet ; Fotolia.com/© Eléonore H et les membres de l'Ae.

Remerciement à : David Landier (RTE), Didier Lecouteux, Olivier Peyre (Naturalia) et Fabrice Vullion (Soberco environnement)
pour leur contribution à ce rapport annuel.

