

RAPPORT ANNUEL 2024

de l'Autorité
Environnementale



Rapport d'activité 2024
de l'Autorité environnementale. Septembre 2025.

Directeur de publication : Laurent MICHEL
Rédactrice en chef : Karine GAL

Conception-réalisation :
SG/DAF/SAS/SETI/SETI22, La Défense
Crédits images : Adobe Stock, 123RF, Terra

**Remerciements aux membres de l'Ae et à l'équipe
du Bureau de la communication pour leurs
contributions à ce rapport annuel.**



Sommaire

L'évaluation environnementale : un outil de progrès pour l'environnement et la démocratie.....	6
---	----------

L'Autorité environnementale en 2024	8
Compétences et missions.....	10
Membres de l'Ae	20
Méthodes et fonctionnement interne	22

2024 : Des dossiers toujours nombreux et variés	30
Les avis rendus en 2024	32
Les décisions au « cas par cas »	124
De rares décisions d'évocation	126

Zoom sur	128
CPER	130
PPE	134
La prise en compte du changement climatique dans les évaluations environnementales.....	140
Sraddet et autres schémas régionaux.....	144
OIN Guyane.....	156
Grands ports maritimes.....	160

Annexes	170
----------------------	------------

L'évaluation environnementale : un outil de progrès pour l'environnement et la démocratie

Par **Laurent MICHEL**, président de l'Autorité environnementale

Évaluer pour connaître, connaître pour agir et prévenir. Ainsi pourrait-on résumer l'objectif de l'évaluation environnementale. C'est aussi la (modeste) ambition du rapport annuel de l'Autorité environnementale, qui comme chaque année retrace les enseignements tirés de l'ensemble des avis rendus, tant sur les projets que sur les plans et programmes, et des décisions prises dans le cadre de l'examen au cas par cas.

Outre une présentation de chacun des avis et des enseignements généraux qui en sont tirés, ce rapport annuel consacre des focus spécifiques à certaines thématiques. Sont ainsi synthétisés les enseignements tirés des sujets aussi variés que les programmations pluriannuelles de l'énergie, les volets mobilités des contrats de plan État-Région (CPER), les projets d'aménagement de l'Opération d'intérêt national conduite par l'État en Guyane, les projets dans les grands ports maritimes, la prise en compte du changement climatique dans les évaluations environnementales des projets et les modifications des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) intervenues en 2023 et 2024, en particulier pour décliner dans les territoires la politique de réduction de l'artificialisation nette.

Dans une période où les « procédures » environnementales sont attaquées au motif qu'elles retarderaient les projets et où des pans entiers de la réglementation et des politiques environnementales sont remis en cause sans beaucoup d'examen de leurs enjeux et des bénéfices ou coûts associés, ces focus montrent l'apport de l'évaluation environnementale, bien conduite et utilisée, ou ce qui fait défaut dans le cas contraire quand elle est lacunaire.

Des progrès, encore partiels ou à consolider, sont constatés dans l'approche de bon nombre de porteurs de projets, ou dans l'appropriation de certaines thématiques. Ainsi les émissions de gaz à effet de serre sont désormais analysées de manière plus détaillées par divers maîtres d'ouvrage (aménagements urbains, infrastructures de transport etc.), mais les études ne débouchent encore que trop rarement ou trop partiellement sur des mesures de réduction ambitieuse des émissions dans la réalisation et l'exploitation des projets. Bien souvent, l'évaluation environnementale des volets Mobilités des CPER a été trop formelle, et n'a que peu permis de faire évoluer ces contrats. Ceux-ci présentent cependant une inflexion, avec une augmentation forte des financements dédiés aux modes non routiers, orientation qui devra être concrétisée par un ensemble d'actions pour tirer le meilleur parti des investissements dans les infrastructures.

Les évaluations environnementales des projets portuaires témoignent à la fois de la volonté d'anticiper la prise en compte de leurs incidences, au travers par exemple de demandes de cadrage préalable, et des difficultés récurrentes à certains sujets comme les effets cumulés à l'échelle portuaire de projets très divers.

Les modifications des Sraddet ont révélé un travail important de déclinaison dans les territoires des objectifs de réduction de consommation d'espace. Ce travail est le résultat d'une concertation avec les parties prenantes et se traduit aussi par la mise en place de nombreux outils d'aide à la connaissance et à la décision et d'actions de facilitation. Cette mobilisation collective au plus près des territoires porte ses fruits, bien loin des commentaires entendus au niveau national sur l'impossibilité ou le caractère stérilisant de cette politique et ce, d'autant plus que des aménagements ont été prévus pour prendre en compte les particularités et besoins spécifiques.

L'évaluation environnementale, et plus généralement l'approfondissement des connaissances sur les enjeux environnementaux, sur les moyens de les intégrer aux politiques publiques et aux projets, sur les difficultés mais aussi les voies de progrès, sont plus que jamais nécessaires. Il s'agit d'éviter de confondre l'objectif légitime de fluidifier les procédures et le déroulement des projets, avec des simplifications qui conduiraient à des approches incomplètes et mal fondées, ratant ainsi l'objectif d'anticiper et réduire les impacts sur l'environnement et la santé et de déployer des politiques de progrès partagées par les acteurs.

Dans l'exercice de ses missions l'Autorité environnementale continuera de contribuer à faire encore davantage de l'évaluation environnementale un outil de connaissance et de progrès.



Laurent MICHEL

L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE EN 2024

10

Compétences et missions

20

Les membres de l'Ae
au 31 décembre 2024

22

Méthodes et fonctionnement
interne

Ae



Compétences et missions

Projets, plans et programmes soumis à évaluation environnementale

Certains projets, plans et programmes sont soumis à évaluation environnementale² en fonction de leurs caractéristiques propres et de leur impact potentiel sur les différents champs de l'environnement³ ou la santé humaine.

Ces évaluations sont réalisées sous la responsabilité des maîtres d'ouvrage⁴. Pour permettre au public d'être correctement informé au moment de sa consultation et de participer à l'élaboration de la décision⁵ autorisant ou non le projet (ou approuvant le plan), comme pour éclairer l'autorité décisionnaire, il est prévu qu'une « autorité environnementale » indépendante de cette dernière rende un avis public sur la qualité de l'évaluation et la prise en compte de l'environnement par le projet, le plan ou le programme évalué.

PROJETS

La fonction d'autorité environnementale peut être exercée par l'Ae, ou une mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)⁶, ou par le ministre de l'environnement.

L'article R. 122-6 précise le champ de compétence des autorités environnementales pour rendre les avis sur les projets.

Le champ de compétence de l'Ae s'applique aux décisions relevant du Ministre de l'environnement, aux projets élaborés par ses services ou par les établissements publics relevant de sa tutelle.

Les attributions de ce ministre ont évolué suite à la publication du décret n° 2024-915 du 10 octobre 2024 relatif aux attributions du ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques⁷.

Les établissements publics d'aménagement (EPA) relèvent désormais de la tutelle du ministre du logement et de la rénovation urbaine, ce qui transfère à compter de la publication des décrets d'attributions la compétence pour rendre les avis sur les projets portés par ces établissements aux MRAe (et non plus à l'Ae), sauf lorsque l'Ae a déjà rendu un premier avis sur le projet.

Dans un souci de pragmatisme, la ministre de la transition écologique, de l'énergie du climat et de la prévention des risques a décidé de déléguer à l'Ae par une décision du 9 décembre 2024⁸ la compétence pour émettre les avis ou prendre les décisions au cas par cas sur un ensemble de projets concernant les transports.



Pour mémoire, selon le code de l'environnement⁹, l'Ae exerce la compétence d'autorité environnementale sur les évaluations environnementales des projets notamment dans les cas suivants :

- **lorsque le ministre chargé de l'Environnement** est l'autorité qui, au titre de l'une de ses compétences, prend la décision d'autorisation du projet, ou la propose au gouvernement (décret du Premier ministre pris sur rapport du ministre chargé de l'environnement) ;
- **lorsque le projet est élaboré par l'État**, représenté par un service placé sous l'autorité de ce ministre ou par des services agissant dans des domaines relevant de ses attributions, ou encore par un établissement public placé sous sa tutelle ou agissant pour le compte de celui-ci ;
- **pour les projets situés sur plusieurs régions ou internationaux** ;
- **pour l'ensemble des projets de travaux, d'aménagement ou d'ouvrages de la société SNCF Réseau** et de sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du Code des transports¹⁰.

Le champ de compétence de l'Ae s'étend également à tous les projets nécessitant plusieurs décisions administratives, dès lors que l'une d'elles relève de la compétence de ce même ministre ou est proposée par ses soins au gouvernement, ou encore lorsque le ministre décide de se saisir d'un dossier et d'en confier l'instruction à l'Ae, au regard de ses incidences potentielles sur l'environnement.

1. Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable suite au décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022.

2. L'évaluation environnementale est un processus itératif constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, de la réalisation des consultations prévues, notamment celle du public, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact ou le rapport environnemental et reçues dans le cadre des consultations effectuées. « L'étude d'impact » désigne le rapport d'évaluation des incidences des projets alors qu'on parle pour les plans, schémas, programmes et documents de planification de « rapport environnemental ».

3. Au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale, l'environnement comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32001L0042>, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex:32011L0092>).

4. Le présent rapport utilise indifféremment les termes « maître d'ouvrage » ou « pétitionnaire ».

5. La convention d'Aarhus donne au public (personnes physiques et associations qui les représentent) un droit d'accès à l'information et de participation au processus décisionnel en matière d'environnement, ainsi que celui d'exiger réparation si ces droits ne sont pas respectés. [Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement \(convention d'Aarhus\)](https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000050960172#:~:text=biodiversit%C3%A9%2C%20...-D%C3%A9cret%20n%C2%80%202025%2D29%20du%208%20janvier%202025%20relatif,mer%20et%20de%20la%20p%C3%AAche).

6. Au nombre de 20, les MRAe s'appuient sur les services régionaux de l'environnement.

7. Le périmètre du ministre de l'environnement a de nouveau changé depuis la nomination du nouveau gouvernement le 23 décembre 2024 (Décret n° 2025-29 du 8 janvier 2025 relatif aux attributions du ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche) <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000050960172#:~:text=biodiversit%C3%A9%2C%20...-D%C3%A9cret%20n%C2%80%202025%2D29%20du%208%20janvier%202025%20relatif,mer%20et%20de%20la%20p%C3%AAche>

8. Cette décision confie à l'Ae la compétence pour se prononcer sur les projets élaborés par les services placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ainsi que sur les projets qui donnent lieu à un décret, une décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du ministre en charge des transports.

9. Article R. 122-6 du code de l'environnement : la compétence de l'Ae est définie au 2° du I de cet article ainsi qu'au 3° (dernière phrase) qui précise que « lorsque le projet est situé sur plusieurs régions, l'autorité environnementale est celle située au 2° ».

10. SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions.



Le ministre peut ainsi décider d'évoquer un dossier présentant une complexité ou des enjeux environnementaux particuliers et confier l'instruction de l'avis à l'Ae en lieu et place de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)¹¹. À titre d'exemple, le ministre a par décision du 18 novembre 2024¹² évoqué le projet d'exploitation de sables siliceux porté par le GIE Loire Grand Large et décidé que la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable se prononcera sur les différentes demandes.

Enfin le ministre chargé de l'environnement peut aussi décider de confier à l'Ae l'émission d'un avis sur un projet relevant en première approche de la compétence d'autorité environnementale du ministre de l'environnement¹³.

En outre, contrairement aux MRAe, qui ne rendent pas de décision de « cas par cas » pour les projets, l'Ae rend des décisions de soumission ou de non soumission de projets à étude d'impact après un examen au cas par cas¹⁴. Elle se fonde sur les incidences notables probables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour les éviter ou les réduire.

Un projet de décret, initialement prévu pour la fin de l'année 2024, a pour objet de clarifier la compétence respective des autorités environnementales, et notamment celle de l'Ae, qui fluctue en fonction du périmètre de compétence du ministre de l'environnement et est donc susceptible d'évoluer à chaque changement gouvernemental. Ce décret prévoit aussi de supprimer l'autorité environnementale « Ministre » et d'en transférer les missions à l'Ae.

Une autorité de cas par cas distincte de l'autorité compétente pour rendre l'avis

Pour les projets, l'article L. 122-1 du code de l'environnement, confie l'examen au cas par cas à une autorité « spécifiquement créée » à cette fin¹⁵.

L'article R. 122-3 du code de l'environnement, modifié, énumère les autorités chargées de l'examen au cas par cas et définit leurs champs de compétence ; ainsi l'examen au cas par cas des projets relève selon les cas du ministre chargé de l'environnement, de l'Ae, des préfets de région ou (II de cet article) « des autorités désignées par l'article L. 512-7-2 chargées de l'examen au cas par cas pour les catégories de projets qu'elles mentionnent ».

Le préfet de département est compétent pour l'examen au cas par cas des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises au régime de l'enregistrement. L'article L. 122-1 prévoit quant à lui une compétence d'attribution particulière à « l'autorité mentionnée à l'article

L. 171-8 » pour les projets consistant en une modification ou extension d'activités, installations, ouvrages ou travaux (ICPE et IOTA¹⁶ notamment) relevant du champ de l'autorisation environnementale¹⁷ à certaines canalisations de transport ou installations nucléaires de base. La décision de cas par cas concernant des projets dont le périmètre concerne plusieurs régions est rendue conjointement par les préfets de région concernés. Les avis sur des projets dont le périmètre concerne plusieurs régions relèvent en revanche de l'Ae (dernière phrase du 3° du I de l'article R. 122-6).

La clause-filet

L'article R. 122-2-1 du code de l'environnement prévoit une clause-filet permettant de soumettre à un examen au cas par cas des projets relevant de ce champ mais situés en deçà des seuils¹⁸ de cas par cas¹⁹ définis à l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Un maître d'ouvrage peut, de sa propre initiative, saisir l'autorité chargée de l'examen au cas par cas de tout projet situé en deçà des seuils.

11. Cf. 2°, 3° et 4° alinéa du 1° du I de ce même article.

12. [Décision du 18 novembre 2024 d'évocation du projet d'exploitation de sables siliceux porté par le GIE Loire Grand Large](#)

13. [Disposition prévue au III de l'article R. 122-24-2 du code de l'environnement](#) ; par une décision du 1er février 2024, le ministre de l'environnement M. Christophe Béchu a ainsi chargé l'Ae de rendre l'avis relatif au projet de construction du centre pénitentiaire d'Angers « Au regard des mandats passés et actuels du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires ».

14. Présenté et défini aux articles L. 122-1 (IV), R. 122-2 et R. 122-3 du code de l'environnement pour les « projets » et L. 122 4 (III) et R. 122-17 (II) pour les plans et programmes.

15. La loi n°2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat (article 31) est revenue sur le principe posé par la loi no 2010-788 du 12 juillet 2010, dite « loi Grenelle 2 » de confier à une seule et même autorité – environnementale – la compétence pour rendre les « avis » comme pour arrêter les « décisions de cas par cas ».

16. Nomenclature « installations, ouvrages, travaux, activités » au titre de la législation sur l'eau .

17. 2° alinéa du IV de l'article L. 122-1. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000047303065/2025-07-04/

18. C'est à l'autorité compétente chargée d'autoriser ou de valider la déclaration relative au projet pour la première fois, d'informer le maître d'ouvrage, par décision motivée, dans un délai de quinze jours à compter du dépôt du dossier, que son projet doit faire l'objet d'un examen au cas par cas par l'autorité environnementale.

19. La clause-filet a été introduite suite à l'arrêt du Conseil d'État n° 425424 du 15 avril 2021 : <https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000043385960>. Le droit français a été jugé contraire à la directive « projet » en tant qu'il ne prévoyait pas de dispositions permettant de soumettre à évaluation environnementale un projet susceptible d'avoir une incidence notable sur l'environnement pour d'autres caractéristiques que sa dimension, qui conditionne souvent l'application des seuils de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2.



Plans et programmes

L'article R. 122-17 du code de l'environnement établit la liste des plans et programmes soumis à évaluation environnementale. Comme pour les projets, certains de ces plans relèvent obligatoirement d'une telle évaluation, d'autres d'un examen au cas par cas.

La compétence de l'Ae est définie au 1^{er} du IV de cet article. Sa compétence s'exerce sur « les plans et programmes dont le périmètre excède les limites territoriales d'une région ou qui donnent lieu à une approbation par décret ou à une décision ministérielle » avec toutefois une exception pour les plans d'exposition au bruit²⁰.

La compétence de l'Ae s'exerce également sur une liste de plans et programmes spécifiquement énumérés par cet article : elle est ainsi compétente de plein droit pour émettre un avis sur treize catégories de plans et programmes soumis obligatoirement à une évaluation environnementale²¹.

Sur 16 plans relevant d'un examen au cas par cas, sa compétence d'attribution n'est désormais plus que très résiduelle, étant limitée désormais aux seuls plans de protection de l'atmosphère (PPA) et à ceux dont le périmètre excède les limites territoriales d'une région.

Le III de l'article R. 122-17 ouvre, par ailleurs, la possibilité pour le ministre chargé de l'environnement de soumettre à évaluation environnementale systématique ou après examen au cas par cas une catégorie de plans ou de programmes ne figurant pas sur cette liste.

Le Conseil d'État a jugé, à la lumière du droit de l'Union européenne, le 16 mai 2018 (arrêt n° 408887), que la liste présentée à l'article R. 122-17 ne pouvait pas être exhaustive et que des plans qui n'y figuraient pas pouvaient néanmoins être soumis à évaluation environnementale.

Dans un arrêt du 28 octobre 2021 (n° 447123), le Conseil d'État précise que « les plans d'exposition au bruit [...] déterminent les conditions d'utilisation des sols, qui s'imposent aux projets de construction et d'aménagement ». Il indique que « ces plans doivent, en conséquence, être regardés comme définissant, au sens des dispositions de l'article L. 122-4 du code de l'environnement, le cadre d'autorisation et de mise en oeuvre de projets et comme devant faire l'objet d'une évaluation environnementale ».



Plus récemment, le Conseil d'État, dans un arrêt du 12 juillet 2024²² considère qu'une décision relative à l'octroi, l'extension ou la prolongation d'une concession minière doit être regardée comme un plan ou programme au sens de l'article L. 122-4 du code de l'environnement et de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001, la décision déterminant le cadre général et le périmètre des travaux miniers qui seront ultérieurement réalisés.

La liste de l'article R. 122-17 n'a donc qu'un caractère **indicatif**.

Le VII de cet article précise que les règles relatives à l'évaluation environnementale des plans et programmes mentionnés aux rubriques 43^{er} à 51^{er} du I et 12^{er} à 12^{er} ter du II sont régies par les dispositions du chapitre IV du titre préliminaire du code de l'urbanisme. L'article R. 104-21 du code de l'urbanisme liste les

documents d'urbanisme relevant de la compétence de l'Ae et ceux relevant de la compétence des MRAe.

Comme pour les projets, le ministre chargé de l'environnement peut, par décision motivée au regard de la complexité et des enjeux environnementaux du dossier, confier à l'Ae la charge de se prononcer en lieu et place de la MRAe territorialement compétente.

La responsabilité d'assurer une cohérence entre les avis rendus par l'Ae, les MRAe et le ministre (dans sa mission d'autorité environnementale, jusqu'à publication à venir du décret en projet) est exercée par la « conférence des autorités environnementales » présidée par le chef de service de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et composée des présidents de l'Ae et des MRAe, et du commissaire général au développement durable, représentant le ministre chargé de l'environnement en sa qualité d'autorité environnementale.

²⁰. « à l'exception de ceux mentionnés au 53^{er} du I et au 11^{er} du II »

²¹. IV. – « Pour les plans et programmes soumis à évaluation environnementale en application du I, du II ou du III, l'autorité environnementale est : 1^{er} La formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable pour les plans et programmes dont le périmètre excède les limites territoriales d'une région ou qui donnent lieu à une approbation par décret ou à une décision ministérielle, à l'exception de ceux mentionnés au 53^{er} du I et au 11^{er} du II, ainsi que pour les plans et programmes mentionnés aux 1^{er}, 4^{er}, 8^{er}, 8^{er} ter, 9^{er}, 11^{er}, 15^{er}, 17^{er}, 22^{er}, 24^{er}, 30^{er}, 37^{er} et 38^{er} du I et au 13^{er} du II »

²². <https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2024-07-12/468529> « 15. Il résulte des dispositions du code minier et des décrets pris pour leur application, citées aux points 13 et 14, que la décision d'octroi, d'extension ou de prolongation d'une concession minière détermine le cadre général et le périmètre des travaux miniers qui seront ultérieurement réalisés. Si elle confère à son bénéficiaire un droit immobilier lui garantissant le droit de procéder à des travaux de recherches, d'exploration ou d'exploitation miniers, elle a également pour objet d'encadrer les conditions dans lesquelles de tels travaux pourront être réalisés et, dans ce cadre, de prendre en compte les conséquences sur l'environnement de la concession, nonobstant la circonstance que certaines d'entre elles pourront, le cas échéant, être prises en considération ultérieurement à l'occasion des autorisations ou déclarations de recherches et de travaux devant se dérouler sur le périmètre de la concession. En conséquence, et compte tenu de ce qui a été dit au point 12, une telle décision doit être regardée comme définissant, au sens de l'article L. 122-4 du code de l'environnement pris pour la transposition de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001, le cadre d'autorisation et de mise en œuvre de projets et comme devant faire l'objet d'une évaluation environnementale. ».



Un cadre d'exercice européen dont la transposition évolue

Les avis et décisions d'une autorité environnementale s'inscrivent dans le cadre des dispositions de la convention d'Aarhus et de la convention d'Espoo et de celles de deux directives de l'Union européenne²³ transposées en droit français et codifiées aux articles L. 122-1 à L. 122-3-4 du code de l'environnement pour les projets et les articles L. 122-4 à L. 122-14 du code de l'environnement et L. 104-1 à L. 104-8 du code de l'urbanisme pour les plans et programmes. L'article L. 122-15 du code de l'environnement comprend des dispositions particulières pour la Guyane et Mayotte.

Le cadre juridique national qui, pour les études d'impact des projets, date des lois sur la protection de la nature et sur les installations classées pour la protection de l'environnement de 1976, a été profondément revu en 2010 suite à un avis motivé de la Commission européenne. Des modifications importantes ont été apportées par l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 en vue de transposer la directive 2014/52/UE, et par les décrets n° 2016-519 du 28 avril 2016 et n° 2016-1110 du 11 août 2016 qui ont conduit à la création des MRAe et modifié les nomenclatures des projets et des plans et programmes. L'entrée en vigueur de ces textes s'est échelonnée entre le 12 mai 2016 et le 17 mai 2017.

La France a fait l'objet de mises en demeure de la Commission européenne le 7 mars 2019 et le 18 février 2021 pour non-respect de la directive « projets » 2011/92/UE telle que modifiée par la directive 2014/52/UE, la Commission interrogeant l'objectivité des autorités chargées du cas par cas. Une nouvelle mise en demeure du 2 décembre 2021 met en cause la transposition de la directive « plans et programmes » 2001/42/CE. Un avis motivé portant sur la transposition de la directive « projets » a été adressé à la France le 15 juillet 2022.

POUR TOUT SAVOIR SUR L'Ae

Composition, fonctionnement, saisines, avis et décisions rendus, sur le site Internet de l'Ae :
<https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Un objectif d'amélioration des projets, plans ou programmes pour une meilleure prise en compte de l'environnement

Le processus d'évaluation environnementale doit être conduit simultanément au processus d'élaboration du projet, plan ou programme afin que le maître d'ouvrage choisisse une variante au regard de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Émis en amont du processus de décision, quel qu'en soit l'objet, les avis visent à améliorer la qualité du processus d'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par les projets, les plans ou les programmes concernés. Ils portent sur la qualité de l'étude d'impact du projet ou du rapport d'évaluation des incidences du plan et analysent la façon dont l'environnement et la santé humaine ont été pris en compte par le projet, le plan ou le programme.

Les avis se placent dans la perspective d'une amélioration des dossiers en matière de prise en compte de l'environnement et s'adressent :

- au maître d'ouvrage, responsable de l'évaluation, généralement assisté de bureaux d'étude qui ont préparé les documents transmis à l'Ae ;
- au public, conformément au principe de participation et au droit d'accès à l'information environnementale, afin de l'éclairer sur la qualité des documents qui lui sont présentés et de lui permettre de prendre part aux débats ;
- à l'autorité chargée d'autoriser le projet ou d'approuver le plan ou le programme à l'issue de l'ensemble du processus.

Ils visent à recommander des améliorations du dossier pour permettre une participation effective du public à l'élaboration des décisions et à éclairer l'autorité chargée d'autoriser le projet sur ses effets sur l'environnement et la santé humaine, qu'elle ne peut dès lors ignorer et dont elle pourra tirer les conséquences, y compris en matière de prescriptions. Il appartient en effet à celle-ci de préciser dans la décision autorisant le projet les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) que le projet doit respecter.

²³. La directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement dite « Plans et programmes » : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32001L0042> et la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex:32011L0092> modifiée, dite directive « projets », modifiée par la directive 2014/52/UE : <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/52/oj?locale=fr>



Une autorité environnementale dont le mode de fonctionnement garantit l'indépendance

La fonction de l'Ae est celle d'un garant qui apprécie la prise en compte des enjeux environnementaux par les maîtres d'ouvrage et par les autorités décisionnaires. La crédibilité du garant suppose l'absence de tout lien avec ces derniers. C'est ce qui a conduit à mettre en place une instance dédiée, adossée à l'IGEDD, mais dotée de règles de fonctionnement spécifiques qui préservent son autonomie de jugement et d'expression pour les cas où la décision à prendre relève de l'une des attributions du ministre chargé de l'environnement. Bien qu'antérieure à la directive 2014/52/UE, elle s'inscrit dans l'objectif poursuivi par celle-ci²⁴.

L'Ae, qui n'est pas une autorité administrative indépendante²⁵, veille à écarter toute suspicion de partialité, voire d'instrumentalisation de ses avis. La collégialité de ses délibérations, ses membres, pour partie non membres de l'IGEDD (cas des membres associés), aux compétences variées et complémentaires, le caractère public des avis et décisions, leur mise en ligne immédiate à l'issue des délibérations et la critique publique à laquelle ils sont soumis constituent de solides garanties en la matière. Depuis quelques temps, assez régulièrement, l'Ae met en ligne des « Posts »²⁶ sur certains dossiers ce qui contribue à la faire connaître et à diffuser plus largement ses avis.

Le règlement intérieur de l'Ae, qui est adopté par délibération collégiale et disponible sur son site Internet, comprend les dispositions nécessaires à la transparence de l'action de l'Ae, notamment les déclarations individuelles d'intérêt produites par tous les membres, la publication des noms des membres délibérants sur chaque avis. Il prévoit que les membres susceptibles de conflits d'intérêt ne participent pas à certaines délibérations. Ce déport est mentionné en préambule des avis.



²⁴. Voir loi n° 2017-55 du 20 janvier 2017 portant statut général des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes. Son président n'est soumis à aucun statut spécifique.

²⁵. Voir loi n° 2017-55 du 20 janvier 2017 portant statut général des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes. Son président n'est soumis à aucun statut spécifique.

²⁶. [L'Ae a un compte LinkedIn.](#)

Membres de l'Ae au 31 décembre 2024

Les membres permanents de l'IGEDD

Laurent MICHEL,
président de l'Ae

Sylvie BANOUN,
également membre de la MRAe Île-de-France

Karine BRULÉ

Virginie DUMOULIN

Bertrand GALTIER,
également vice-président du Comité national de la biodiversité, jusqu'au 31 août 2024

Louis HUBERT
jusqu'au 1er mai 2024

Noël JOUTEUR,
à compter du 1er septembre 2024

Olivier MILAN

Jean-Michel NATAF

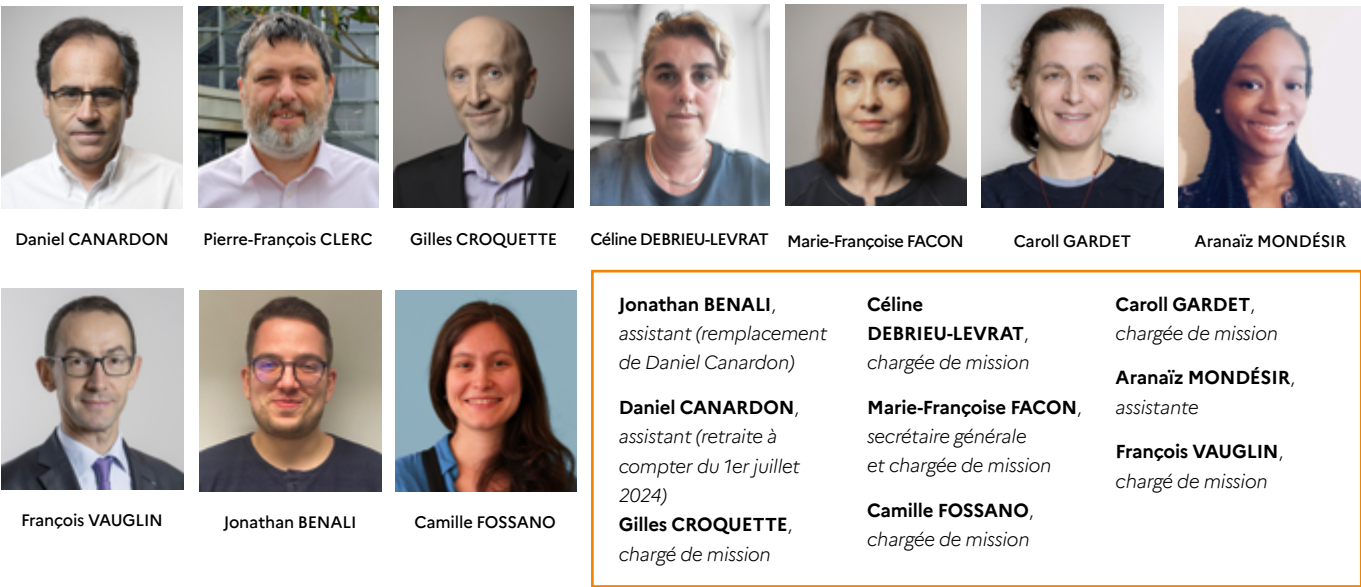
Alby SCHMITT

Laure TOURJANSKY

Véronique WORMSER, également présidente de la MRAe Auvergne Rhône-Alpes



L'équipe permanente



L'équipe permanente de l'Autorité environnementale comprend, au 31 décembre 2024, dix personnes²⁷, dont le président. Elle est chargée du 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, réponses aux questions des maîtres d'ouvrage, autorités administratives, et autres structures intéressées. Huit de ses membres participent 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, ainsi qu'à la rédaction des projets de notes délibérées.

Les membres désignés en tant que membres associés



Nathalie BERTRAND
Chercheuse associée à l'Inrae depuis le 1er janvier 2020, membre du comité scientifique de la revue de transfert Sciences, Eaux, Territoires, membre permanente de l'Ae jusqu'au 30 septembre 2023.



Christine JEAN
Trésorière adjointe de la ligue de protection des oiseaux (LPO) France..



Barbara BOUR DESPREZ
Président de chambre au tribunal administratif de Lyon, membre fondateur de l'Institut européen du droit (European Law Institute). Vice-président du comité d'examen du respect des dispositions de la Convention d'Aarhus (ONU).



François LETOURNEUX
Vice-président 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.



Marc CLÉMENT
Président de chambre au tribunal administratif de Lyon, membre fondateur de l'Institut européen du droit (European Law Institute). Vice-président du comité d'examen du respect des dispositions de la Convention d'Aarhus (ONU).



Serge MULLER
Professeur émérite du Muséum national d'histoire naturelle. Ancien président du Conseil national de la protection de la nature (CNP) et du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) du Grand Est.



Éric VINDIMIAN
Écotoxicologue, président du comité de dialogue de Santé publique France et du comité de dialogue radiofréquences de l'Anses, membre de France nature environnement, ancien membre permanent de l'Ae.

^{27.} dont une chargée de mission recrutée en contrat à durée déterminée, une membre de l'équipe permanente ayant été mise à disposition en 2024 de la direction de l'eau et de la biodiversité pour assurer le pilotage du Plan Eau de Mayotte.

Méthodes et fonctionnement interne

L'Ae évalue et adapte régulièrement son fonctionnement, elle en débat en particulier lors de séminaires périodiques.

LES AVIS

Comment s'élabore un avis

L'Ae délibère collégialement ses avis, à partir de projets préparés par ses membres, ou par des rapporteurs de l'équipe permanente de l'Ae. Des membres de MRAe, des membres permanents de l'IGEDD non membres de l'Ae, et parfois des services « évaluation environnementale » des Dreal peuvent également être ponctuellement co-rapporteurs de projets d'avis de l'Ae, dans l'optique de développer une culture commune. Cette pratique, initiée en 2016, s'est poursuivie depuis lors. Outre d'enrichir les débats de l'Ae, cette pratique permet d'éviter de rendre des avis « sans observation » faute parfois de disposer d'un nombre suffisant de rapporteurs.

Les rapporteurs, en règle générale au nombre de deux par projet, mènent leurs investigations en toute indépendance²⁸, à partir d'une analyse des dossiers fournis par les pétitionnaires, en organisant les visites sur place et les entretiens qui leur paraissent utiles. Les dates de ces visites figurent dans les avis. Les rapporteurs sollicitent, le cas échéant, des contributions d'experts éclairant l'Ae sur des points complexes. Ils préparent les projets d'avis selon un canevas commun.



Diffusés à tous les membres, au moins 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 autres membres de remarques et d'échanges écrits avant la séance, puis de débats en séance portant sur chacune des questions de fond soulevées lors de cet examen préalable. Qu'elle soit de fond ou de forme, chaque remarque fait l'objet d'une prise en compte explicite. La rédaction définitive, toujours consensuelle depuis la création de l'Ae, est arrêtée en séance.

L'apport de la discussion collégiale est déterminant : elle permet de croiser des expertises ou des lectures complémentaires sur chacun des avis, de hiérarchiser les enjeux, d'arrêter la tonalité de l'avis et d'établir progressivement des éléments de réponse stabilisés aux questions de principe évoquées plus loin dans ce rapport.

Les avis sont mis en ligne sur le site internet de l'Ae²⁹ le jour même de la séance où ils sont délibérés et diffusés au pétitionnaire et à l'autorité chargée d'instruire les dossiers, au plus tard et très exceptionnellement le lendemain. Le VI de l'article L. 122-1 du code de l'environnement fait obligation au pétitionnaire d'apporter une réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale sur les projets et de la mettre à disposition du public au plus tard au moment de la procédure de participation du public. Pour les plans et programmes, l'article L. 122-9 du code de l'environnement prévoit une fois le plan adopté l'obligation pour le maître d'ouvrage d'informer notamment le public et l'autorité environnementale et de mettre à leur disposition un certain nombre d'informations parmi lesquelles une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé.

Avis explicite et avis « réputé sans observation »

Depuis la création de l'Ae en 2009, tous les dossiers avaient fait l'objet d'un avis explicite dans un délai de trois mois. Le décret n° 2021-1000 du 30 juillet 2021 portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique et de simplification en matière d'environnement a réduit à deux mois³⁰ le délai de l'Ae pour rendre les avis sur les projets³¹.

La modification de la procédure d'autorisation environnementale par la loi « Industrie verte » du 23 octobre 2023 en vigueur pour les demandes d'autorisation déposées à compter du 22 octobre 2024³², encadre encore davantage les délais, l'instruction du dossier par les services de l'État, les consultations obligatoires notamment celle de l'autorité environnementale et la participation du public étant désormais menées de concert, à compter du dépôt par les pétitionnaires d'un dossier complet et régulier.

28. Cf. règlement intérieur de l'Ae, et notamment son article 3 https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/version_corrigee_reglement_interieur_de_l_ae_du_20_octobre_2022_cle035db8.pdf

29. <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-r171.html>

30. Modification du II de l'article R. 122-7

31. Cf. l'avis de l'Ae du 10 février 2022 sur le projet de décret. https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_ae_-_de_cret_clause_seance-1_cle0c156c.pdf

32. Décret n° 2024-742 du 6 juillet 2024 portant diverses dispositions d'application de la loi industrie verte et de simplification en matière d'environnement. https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_ae_-_de_cret_clause_seance-1_cle0c156c.pdf

Chaque fois que possible, l'Ae privilégie la production d'un avis explicite dans des délais convenus avec chaque maître d'ouvrage tenant compte au mieux des moyens disponibles. Cette posture est conforme aux directives « projet » et « plan et programme » qui poursuivent l'objectif d'assurer un haut niveau de protection de l'environnement : l'évaluation environnementale et les avis des autorités environnementales en sont un levier majeur.

Un avis rendu, même au-delà du délai de deux mois (ou trois pour les plans et programmes), garantit une meilleure sécurité juridique au porteur de projet (ou plan) et à l'autorité compétente qu'une absence d'avis. Le trop grand nombre d'avis sans observation (dits « tacites ») est par ailleurs un des griefs récurrents de la Commission européenne à l'encontre de la France.

Comme elle l'avait fait pour la première fois en 2021, tirant toutes les conséquences de l'impossibilité de délibérer des avis dans les délais prévus par la réglementation, l'Ae a collégialement décidé de ne pas rendre d'avis sur six plans (quatre plans de prévention des risques et deux contrat de plan Etat régions). Sur son site, pour chaque plan concerné,

l'Ae précise qu'elle ne rendra pas d'avis sur ce dossier faute de moyens suffisants pour l'examiner.

Le cadrage préalable : une possibilité insuffisamment utilisée par les maîtres d'ouvrage

Conformément à l'article R.122-4 du code de l'environnement, un maître d'ouvrage peut demander à l'autorité chargée d'approuver le projet - qui doit alors saisir l'autorité environnementale - de « rendre un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact ». Le maître d'ouvrage doit préciser les éléments dont il dispose sur les caractéristiques spécifiques du projet et, dans la zone qui est susceptible d'être affectée, les principaux enjeux environnementaux et ses principaux impacts. L'Ae l'invite à préciser les questions particulières qu'il se pose et les difficultés d'interprétation des dispositions du code de l'environnement qui justifient sa demande. La même faculté est ouverte pour les plans et programmes (article R. 122-19 du code de l'environnement). Ces avis, appelés « cadrages préalables », sont délibérés et publiés, comme tous les avis de l'Ae.



Projet AmeLi à Dunkerque



Projet AmeLi à Dunkerque

Le caractère de l'avis

L'Ae ne donne pas d'avis sur l'opportunité d'un projet : elle ne conclut donc jamais ses avis par la mention synthétique d'une prise de position « favorable » ou « défavorable » à l'autorisation du projet.

L'article L. 122-1-1 du code de l'environnement précise que « l'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération (...) l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122 1 », au nombre desquels figure l'avis de l'autorité environnementale. L'Ae rappelle ces éléments dans un encadré en préambule de chacun de ses avis.

Pour les plans et programmes, les articles L. 122-7 et R. 122-21 prévoient que l'Ae formule un avis sur le rapport d'évaluation environnementale et le projet de plan ou de programme.

Comme pour les projets, elle précise, dans un encadré en préambule de l'avis, que ce dernier n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du programme. Elle rappelle qu'aux termes de l'article L. 122-9 (2° du I) du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition du public une déclaration résumant la manière dont elle a tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles elle a procédé.



Les décisions de soumission ou non à évaluation environnementale après examen « au cas par cas »

L'examen au cas par cas des projets, des plans ou des programmes ainsi que la décision qui le clôt suivent le même principe d'élaboration : les projets de décision, établis par un membre de l'équipe permanente, sont examinés par une commission d'examen, composée d'au moins deux membres permanents de l'Ae, puis présentés à la signature du président auquel l'Ae a donné délégation.

Les décisions sont rendues dans les délais réglementaires de 35 jours après saisine pour les projets et de deux mois pour les plans et programmes (à partir du moment où le dossier est déclaré complet). Elles sont immédiatement rendues publiques. Dans le cadre de la délégation accordée au président de l'Ae³³, ce dernier, de même que tout membre de la commission d'examen, a la possibilité, s'il l'estime utile, de demander que soit inscrit à l'ordre du jour d'une séance de l'Ae l'examen d'un projet de décision en vue de son adoption par délibération collégiale. Cette inscription est systématique pour tout examen de réponse à un recours gracieux ou contentieux déposé à l'encontre d'une décision.

Là aussi, l'apport de la discussion collégiale est déterminant, tant dans la motivation de la décision que dans le sens retenu. Les décisions sont fondées sur trois catégories de considérations :

- **pour les projets** : nature du projet, localisation et incidences potentielles significatives sur l'environnement ou la santé humaine ;

- **pour les plans et programmes**³⁴ : caractéristiques du plan, caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées et incidences vraisemblables sur l'environnement ou la santé humaine.

Lorsque le dossier est une opération d'un projet³⁵ d'ensemble soumis à étude d'impact (par exemple, un défrichement dans le cadre de la réalisation d'une ligne à grande vitesse, un poste de compression dans le contexte de la réalisation d'une canalisation de gaz ou une opération au sein d'une zone d'aménagement concerté), les dossiers peuvent, selon le cas, faire l'objet d'un courrier en réponse pour préciser que la demande d'examen au cas par cas n'est pas recevable, ou d'une décision indiquant que c'est au titre du projet d'ensemble qu'une étude d'impact doit être produite.

³³. Décision de délégation du 14 janvier 2019, publiée au bulletin officiel du ministère de la transition écologique et solidaire

³⁴. En s'inspirant des critères décrits respectivement à l'annexe III de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex:32011L0092> et à l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CE-LEX%3A32001L0042>.

³⁵. Dernier alinéa du III de l'article L. 122-1 : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».



Raccordement RTE LE THUEL - LES HOQUINS (02)

La décision prise dans le cadre d'un examen au cas par cas est soit la soumission à évaluation environnementale, soit la non soumission. Elle n'est assortie d'aucune recommandation. La décision mentionne, en revanche, pour les projets, l'obligation pour l'autorité décisionnaire, en cas de non soumission à évaluation environnementale, de vérifier, au stade de l'autorisation, que le projet correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la décision d'exemption (VI de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement).

L'absence de réponse de l'Ae dans le délai vaut obligation de réaliser une évaluation environnementale sauf décision explicite de non soumission prise ultérieurement.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, lorsque l'autorité chargée de l'examen au cas par cas décide, après un examen au cas par

cas, de soumettre un projet ou un plan à évaluation environnementale, la décision précise les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale du projet ou du plan.

Les recours

Recours contentieux : deux recours ont été déposés, concernant des décisions prises en 2022 et 2023, et jugés en 2024 :

- un recours de la Région Auvergne-Rhône-Alpes demandant l'annulation de la décision du Président de l'Autorité environnementale du 25 août 2022 (référence AE/22/579) rejetant la demande de la Région d'abroger la décision n° F - 084-21-C-0125 du 19 octobre 2021 par laquelle l'Autorité environnementale a soumis à étude environnementale la construction du Technicentre TER de maintenance de Saint-Etienne ; le tribunal administratif de Lyon précise

dans sa décision n° 2208814 du 28 juin 2024 que « la requérante n'est pas fondée à demander l'abrogation de la décision du 25 août 2022 refusant d'abroger la décision du 19 octobre 2021 soumettant à étude environnementale la construction du technicentre TER ». Le tribunal relève que « Pour contester la décision du président de l'autorité environnementale du 25 août 2022 portant refus d'abroger la décision du 19 octobre 2021 par laquelle l'autorité environnementale a soumis à étude environnementale la construction du technicentre TER de maintenance de Saint-Etienne, la requérante se borne à invoquer l'illégalité initiale de la décision et n'invoque aucun changement dans les circonstances de droit ou de fait, postérieur à cette décision, qui l'aurait rendue illégale. Elle n'est par suite pas fondée à demander l'annulation de la décision refusant de l'abroger ».

- un recours de la société Réseau de Transport d'électricité (RTE) demandant l'annulation de la décision de l'autorité environnementale du 9 novembre 2023, confirmant la décision de soumission à évaluation environnementale du projet de création du poste électrique 225/20 kV RTE-SRD de Sud-Vienne sur la commune de Payroux et de son raccordement par une liaison souterraine 225 kV au poste de Rom : le TA de Cergy Pontoise (n° 2400356, 20 septembre 2024) rejette la demande. Il précise notamment en point 6 que « D'une part, il ressort des pièces du dossier et plus particulièrement du recours administratif préalable obligatoire formé par la société RTE qu'il existe un lien fonctionnel entre le poste électrique RTE-SRD situé à Payroux dont la réalisation est projetée et la liaison souterraine permettant le raccordement de ce poste au poste électrique existant situé à Rom. Dans ces conditions, l'Autorité environnementale devait tenir compte de cette liaison souterraine pour apprécier si le projet de création de poste électrique était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environ-

nement et la santé humaine alors même que la création d'une liaison souterraine ne serait pas soumise à évaluation environnementale. Si la société RTE fait valoir que le choix d'une liaison souterraine a des impacts moindres sur l'environnement qu'une ligne aérienne, cette circonstance ne fait pas obstacle à ce que le projet soit susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine. Dans ces conditions, la société RTE n'est pas fondée à soutenir que l'Autorité environnementale a entaché sa décision d'une erreur d'appréciation en ne tenant pas suffisamment compte des caractéristiques de la liaison souterraine projetée ».





2024 : DES DOSSIERS TOUJOURS NOMBREUX ET VARIÉS¹

32

Les avis rendus en 2024

124

Les décisions au cas par cas

126

De rares décisions d'évocation

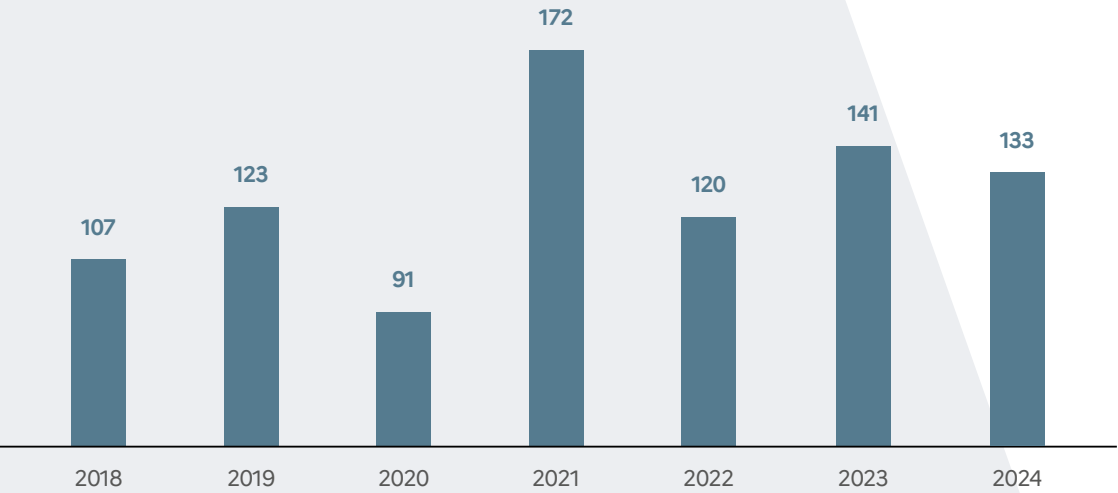
¹.
Liste des avis en annexe

³¹.
Liste des avis en annexe

L'Ae s'est réunie à 23 reprises en 2024, pour délibérer ses avis, ainsi que certaines décisions complexes après examen au cas par cas. Tous les avis sont publiés sur son site, immédiatement après leur délibération. Les conditions de saisine de l'Ae sont précisées sur son site internet² ainsi que son règlement intérieur

Avis rendus en 2024

L'Ae a rendu 133 avis en 2024, portant sur 85 projets et 48 plans et programmes (dont 6 sans observations).



L'Ae, conformément aux dispositions du code de l'environnement, délibère quatre types d'avis :

- des avis de cadrage préalable d'une évaluation environnementale, à la demande du maître d'ouvrage, sur saisine de l'Ae par l'autorité compétente pour délivrer à terme l'autorisation ou approuver le plan ;
- des avis sur des rapports environnementaux ou études d'impact présentés à l'occasion de processus d'approbation ou d'autorisation ;
- des avis visant à analyser si une étude d'impact doit être actualisée lors de demandes d'autorisations ultérieures.
- des avis « conformes » en application des dispositions des articles R. 104-8 à 16 du code de l'urbanisme.

Dans le cadre de cette dernière procédure, c'est la collectivité territoriale qui prend la décision de cas par cas, sur la base de l'avis conforme de l'Autorité environnementale.

L'Ae a rendu deux « avis conformes » :

- le 21 mars 2024 un avis conforme portant sur la modification n°1 du plan local d'urbanisme intercommunal Adour Madiran (64-65), enregistré sous le n° F-076-24-P-0002. L'Ae a conclu que la modification envisagée nécessite une actualisation de l'évaluation environnementale du plan en vigueur ;
- le 27 juin 2024 sur la révision allégée n°1 du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté urbaine d'Alençon, sous le numéro F-028- 24-P-000427 : l'Ae a décidé de ne pas

soumettre à évaluation environnementale cette révision.

Concernant les projets, l'Ae n'a rendu aucun avis « réputé sans observation » (dit « tacite »). Pour les plans et programmes, elle a rendu six avis « réputés sans observation », deux concernant un contrat de plan État-Région (CPER) « Normandie » et son volet « mobilités » et quatre concernant des plans de prévention des risques naturels inondations (PPRI), dont deux avec des risques de submersion marine (sm) :

- PPRI de la Commune de Baix (07),
- PPRI-sm des communes d'Erquy et Pléneuf-Val-André (22),
- PPRI-sm de la commune de Perros-Guirec (22),
- PPRI des bassins versants du Golo et des cours d'eau du sud de la région bastiaise (2B).

Sur son site, pour chaque plan concerné, l'Ae précise qu'elle ne rendra pas d'avis autre qu'un avis « réputé sans observation » sur ce dossier « faute de moyens suffisants pour l'examiner ».

2. [Site internet de l'Autorité environnementale.](#)

Les cadrages préalables

Cinq avis portent sur le cadrage de l'étude d'impact de projets³.

La nature des questions posées à l'Ae, comme leur nombre varient d'un projet à l'autre comme le montrent les exemples ci-après :

L'Ae a rendu le 25 avril 2024 un avis (n°2024-10) sur le projet de création d'un four à chaux (projet « AMeLi ») situé sur le Grand port maritime de Dunkerque, sur les communes de Gravelines et de Loon-plage (59). Au-delà des questions spécifiques posées par le maître d'ouvrage, l'Ae présente le projet et son contexte et apporte un éclairage sur ses principaux enjeux environnementaux et les points spécifiques d'attention à apporter dans l'étude d'impact. Elle note que les informations contenues dans le dossier qui accompagne la demande de cadrage sont à ce stade très limitées et précise que des compléments importants devront être apportés au dossier en particulier sur la logistique des matières premières, des produits et du gaz carbonique, ainsi que sur la captation.



plateforme ZIA Dunkerque

En ce qui concerne la plateforme industrielle « Zone Industrie d'Avenir » (ZIA) sur le port de Dunkerque (59), l'Ae dans son avis du 11 avril 2024 (n°2024-03) apporte des réponses notamment sur le périmètre de l'évaluation environnementale, sur l'articulation entre les demandes d'autorisation environnementale successives et l'actualisation de l'étude d'impact ainsi que sur les projets à prendre en compte dans le cadre des incidences cumulés.

Le projet XTC-Orano de fabrication de matériaux et recyclage de batteries électriques dans le Dunkerquois à Gravelines et Loon-Plage (59) participe de la mise en place d'une filière de production de batteries pour véhicules électriques en France. L'avis du 13 juin 2024 (n°2024-35) apporte des réponses à toutes les questions initialement posées. Trois questions ont été cependant identifiées comme appelant tout particulièrement des précisions : les impacts sur l'air ou encore l'articulation de l'évaluation environnementale avec différents plans et programmes.



Watergang (avant / après)

L'Ae a été saisie d'une demande de cadrage préalable concernant le projet de restauration de la dynamique fluviale de la Loire forézienne (42). Ce projet est porté par quatre maîtres d'ouvrage intervenant à différents titres : l'État, le Département de la Loire, France Nature Environnement (FNE Loire), et l'établissement public territorial de bassin de la Loire. L'Ae, dans son avis du 21 mars 2024 (n°2023-136), présente le projet et son contexte et, au-delà des questions spécifiques posées par le maître d'ouvrage, apporte un éclairage sur les principaux enjeux environnementaux du projet et les points spécifiques d'attention à apporter dans l'étude d'impact.

L'Ae a enfin été saisie d'une demande de cadrage préalable de l'étude d'impact d'un projet de remplacement d'une canalisation de transport d'hydrocarbures liquides du réseau d'oléoducs de défense commune (ODC) (76), qui contribue à l'approvisionnement énergétique national. La nouvelle canalisation (projet nommé CIMA-LH2) sera intégralement enterrée sur environ 20 km. Elle contournera les zones fortement urbanisées reliant les installations de la CIM du Havre à la station LH2.

Dans son avis de cadrage du 5 décembre 2024 (n°2024-103), l'Ae répond à des questions concernant l'application de la notion de site pour le projet, le périmètre de l'évaluation environnementale, les aires d'étude envisagées pour celle-ci, l'état initial et quelques questions d'ordre méthodologique. Enfin, l'Ae émet des observations tenant par exemple à la bonne prise en compte des étapes des travaux dans l'évaluation environnementale, à la gestion des espèces exotiques

³.
Nb : Les avis de cadrage ne préjugent pas des analyses et des études que devront mener les maîtres d'ouvrage pour fournir une étude d'impact complète.

envahissantes présentes sur leur tracé, ou encore à la nécessité éventuelle de compensations.

Trois demandes concernaient le cadrage de l'évaluation environnementale de plans et programmes :

Pour le schéma d'aménagement régional (SAR) de La Réunion (974), l'Ae a été initialement saisie d'une unique question portant sur « l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport de présentation du Sar et son évaluation environnementale ». Les échanges avec les rapporteurs ont conduit l'Ae dans son avis du 24 octobre 2024 (n°2024-61) à préciser le questionnement portant, par exemple, sur la nécessité d'une évaluation spécifique des incidences sur l'environnement de chaque chapitre individualisé ou sur une évaluation globale des incidences du Sar ou encore sur le degré de précision attendu de l'évaluation environnementale au regard des équipements et infrastructures localisés au futur Sar.

Pour la troisième stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la troisième programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) les questions portaient sur les principales pressions sur l'environnement et la santé humaine, les principaux enjeux environnementaux des deux planifications, sur le périmètre de l'évaluation environnementale stratégique et la répartition entre l'évaluation de la PPE et celle de la SNBC. L'Ae, dans son avis (n°2024-88 du 12 septembre 2024) était également questionnée sur la réflexion menée relative au suivi des indicateurs de l'évaluation environnementale, sur la méthodologie proposée pour intégrer une dimension territoriale à l'évaluation environnementale ainsi que sur les diverses approches thématiques proposées (biomasse, ressources du sous-sol, transports). En parallèle de la demande de cadrage préalable l'Ae a été saisie pour avis sur le projet de troisième PPE lui-même, avis rendu le 19 décembre 2024 (cf. ci-après).

En ce qui concerne, le volet stratégique des documents stratégiques de façades maritimes (DSF), l'Ae a été saisie d'une demande de cadrage préalable de l'évaluation environne-



oeillet sauvage

mentale par les trois directions générales du Ministère directement concernées par l'élaboration de ces documents : la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) et la direction générale de l'énergie et du climat (DGECL). Par rapport aux versions antérieures des DSF, l'importance du volet éolien en mer est une nouveauté forte qui a tout particulièrement motivé la demande de cadrage. Le dossier comprend une liste de questions spécifiques (périmètre de la révision, interactions avec autres plans et programmes, priorité à l'évitement dans la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC), éolien en mer et sensibilité des espèces, effets cumulés) auxquelles l'Ae apporte des réponses en section 3 de son avis (n°2024-39) du 13 juin 2024. Elle rappelle préalablement le contexte des DSF et de la demande de cadrage et les éléments clés sur les DSF en vigueur.

Un rapport de l'IGEDD⁴ souligne l'intérêt du cadrage préalable intervenant en amont ou en accompagnement de l'élaboration de l'étude d'impact ou du rapport environnemental pour identifier le plus en amont possible les enjeux environnementaux et méthodologiques et aider le maître d'ouvrage à répondre à ses questionnements.

L'Ae a rendu deux avis en 2024 sur des dossiers ayant fait l'objet d'avis de cadrage en 2023 :

- le 21 novembre 2024 un avis (2024-104) sur le projet Emili (extraction et traitements de lithium - galerie d'exploration, 4e campagne de sondages et pilotes industriels de traitements – dans l'Allier (03)) qui avait fait l'objet d'un cadrage préalable le 21 décembre 2023 (n°2023-100) ;
- le 26 septembre 2024 (n°2024-65) sur le Parc naturel régional du Gâtinais français (charte 2026-2041), objet d'un avis de cadrage préalable en date du 19 octobre 2023⁵.



Cressonnière de la Noue à Moigny-sur-Ecole

**PLANS ET PROGRAMMES :
UN NOMBRE D'AVIS EN DIMINUTION**

L'Ae a instruit 48 dossiers de plans et programmes, comme en 2022, soit davantage qu'en 2019 (45) ou en 2020 (26) mais moins qu'en 2023 (58) ou qu'en 2021 (83), année exceptionnelle.

Les Parcs naturels régionaux (PNR) :

L'Ae a rendu huit avis sur des PNR, pour des renouvellements de charte.

Charte du Parc naturel régional du Gâtinais français 2026-2041 (77 et 91) – Avis n°2024-65 du 26 septembre 2024 :

L'Ae souligne dans son avis du 26 septembre 2024 (n°2024-65) la qualité des documents produits et des démarches menées pour leur élaboration. Le projet de charte présenté est qualifié de réaliste et ambitieux. Parmi les recommandations de l'Ae on relèvera principalement celles de renforcer la place de la désimperméabilisation des sols dans la mesure intitulée

« Luttons pour améliorer la qualité de l'eau » en y associant un objectif quantitatif (sous réserve de sa faisabilité), d'inscrire clairement dans la charte que ses ambitions pour le développement d'une trame de vieux bois ont vocation à s'appliquer quelle que soit la nature de la propriété, et de prévoir des mesures de compensation en cas d'atteinte aux continuités écologiques, aux espèces et aux habitats naturels dont la conservation est identifiée comme prioritaire dans la charte. L'Ae note que la réalité du périmètre d'application de la charte après adhésion des nouvelles communes au syndicat mixte pourra influencer sur les impacts de sa mise en œuvre.

⁴. Rapport de juillet 2023 « Mobilisation des autorités environnementales lors de l'élaboration des projets, plans et programmes –phase amont dont cadrage préalable » : <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/mobilisation-des-autorites-environnementales-lors-a3834.html>. Philippe Gratadour, Philippe Ledenvic et Vincent Motyka.

⁵. ibid.

Charte du parc naturel régional (PNR) de la Brenne (36) en Centre-Val-de-Loire – Avis n°2024-63 adopté lors de la séance du 26 septembre 2024

Le projet de quatrième charte s'appuie sur un diagnostic territorial de qualité et un bilan synthétique de la charte en vigueur. La nouvelle charte est clairement présentée, le diagnostic territorial et l'évaluation de la charte sont d'un abord aisé, illustrés et détaillés. Toutefois la différence entre la structure de ces documents, et l'absence de consolidation de leurs constats respectifs ne permettent pas au lecteur de disposer d'une clé de lecture directe du projet de nouvelle charte. Les principales recommandations de l'Ae dans son avis du 26 septembre 2024 (n°2024-63) portent notamment sur les ressources nécessaires à la réalisation des mesures prévues par la Charte, leur phasage, ainsi que sur les critères de répartition des moyens disponibles et d'engagement des mesures et sur le dispositif de suivi de la Charte qui doit être étendu à toutes les mesures de celle-ci. L'Ae émet d'autres recommandations telles que de renforcer la prise en compte de l'environnement dans les mesures relatives au développement des énergies renouvelables (EnR) et du tourisme et d'apporter l'assurance de l'absence d'incidences résiduelles significatives ou encore d'exposer les mesures prises ou moyens mis à disposition pour accompagner les élus dans l'application de la mesure relative à un urbanisme durable. Des recommandations concernent plus particulièrement le rapport environnemental : faire porter l'état initial sur l'ensemble des thématiques environnementales nécessaires à sa caractérisation, justifier le choix des mesures phares, par exemple.



Charte du parc naturel régional (PNR) du Perche (28-41-61) – Avis n°2024-57 du 29 août 2024

La saisine de l'Ae porte sur la révision de la charte du PNR du Perche pour la période 2025-2040. L'Ae note dans son avis du 29 août 2024 (n°2022-57) que le bilan de la Charte 2010-2025 ne fournit qu'une appréciation approximative de l'atteinte des objectifs de la Charte, et conduit à identifier un déficit en matière de stratégies et de compétences partagées avec les autres acteurs ainsi qu'un manque d'ancrage du Parc pour peser sur la volonté politique locale en matière d'urbanisme notamment alors même que la majorité des actions prévues ont été réalisées et que la plus-value du Parc est reconnue. La dynamique de gouvernance du Parc a été relancée dans le cadre de l'élaboration du projet de Charte. Pour l'Ae, ces points d'ancrage et relais locaux, au même titre par exemple que les déclinaisons de la Charte à prévoir dans les documents d'urbanisme, nécessitent d'être formalisés et suffisamment précis, y compris à travers les engagements des signataires.

Le diagnostic territorial est assez complet et de qualité même si certaines précisions et compléments sont attendus. Le projet de Charte se décline en objectifs dits opérationnels et comporte un dispositif de suivi assorti d'indicateurs pour la plupart chiffrés. Le caractère opérationnel des mesures gagnerait toutefois à être renforcé et parfois précisé.

En ce qui concerne l'évaluation environnementale, certaines alternatives auraient dû être examinées et comparées (notamment choix du périmètre du Parc et la priorisation des mesures). L'analyse des incidences nécessite d'être approfondie et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ou « points de vigilance » dans la mise en œuvre de certaines actions, d'être explicitées et accompagnées d'un dispositif de suivi les prenant en compte spécifiquement.

Charte du parc naturel régional (PNR) du Queyras (05) – Avis n°2024-028 du 27 juin 2024

Dans son avis (n°2024-28) du 27 juin 2024, l'Ae note que le diagnostic territorial et le bilan sont de qualité. Ils témoignent du contexte difficile dans lequel la 3e charte avait été élaborée et mise en œuvre. La nouvelle Charte est clairement présentée. Si l'évaluation est d'un abord aisé, la hiérarchisation des enjeux et des actions à mener n'est toutefois ni explicite, ni justifiée. L'évaluation des incidences de la Charte est à poursuivre en prenant en compte les liens existant entre les mesures et en complétant l'analyse des effets probables des mesures relatives à l'offre de logement et au paysage. Des mesures de compensation en cas d'atteinte aux continuités écologiques, aux espèces et aux habitats naturels, dont les zones humides, sont à prévoir et les effets de la Charte sur les sites du réseau Natura 2000 sont à analyser plus finement. Pour l'Ae, l'ambition des mesures en matière d'urbanisme, de mobilité et d'évolution des activités touristiques est à rehausser significativement afin d'engager de réelles adaptations dans le contexte du changement climatique et les opportunités de faire du PNR un espace d'expérimentation en faveur de la transition écologique sont à approfondir.



Charte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims « Objectif 2040 » (51) - Avis n°2024-06 du 25 avril 2024

L'Ae souligne dans son avis du 25 avril 2024 (n°2024-06) l'important travail de concertation mené. Des recommandations sont faites pour mieux présenter l'ensemble des mesures prévues qui concourront à l'adaptation du territoire vulnérable au changement climatique. L'Ae note que le projet de Charte distingue, de façon opportune, les actions portées par le syndicat mixte du Parc et les engagements des partenaires du Parc : elle recommande de préciser les modes de conventionnement ou de contractualisation qui présideront aux engagements des signataires de la Charte ainsi que ceux des acteurs susceptibles d'être les relais opérationnels de la Charte sur le territoire. L'évaluation environnementale est méthodique, détaillée, et proportionnée.

L'Ae recommande que les leviers pour garantir l'atteinte de l'objectif d'amélioration des masses d'eau soient explicités, d'examiner les effets potentiels des mesures envisagées pour la réduction des GES et de préciser les leviers pour garantir l'atteinte de l'objectif d'accroissement des aires naturelles sous protection forte, voire d'avoir une perspective plus ambitieuse.





PNR Perche

Charte du Parc naturel régional (PNR) du Luberon (04-84) -
Avis n°2023-122 du 7 mars 2024

Le dossier de révision de la Charte du PNR du Lubéron est bien structuré et présente clairement les éléments de diagnostic et de bilan de la Charte en vigueur qui justifient les « défis stratégiques » de la nouvelle Charte. L'Ae note cependant dans son avis du 7 mars 2024 (n°2023-112), qu'il ne justifie pas suffisamment, par l'analyse de scénarios alternatifs, la solution retenue notamment en ce qui concerne le périmètre du parc. Parmi les principales recommandations, elle préconise de prioriser les actions, les moyens du Parc étant limités au regard de ses ambitions. Concernant ces dernières, l'Ae recommande que les objectifs de diminution d'artificialisation nette, de consommation énergétique et de production d'énergies renouvelables du schéma régional

d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la Région Sud (Provence-Alpes-Côte d'Azur) soient traduits à l'échelle du PNR et territorialisés. Plus généralement, l'Ae recommande que chacune des mesures soit territorialisée. Elle suggère également que le dossier soit complété pour montrer la cohérence de traitement des continuités écologiques partagées avec les PNR voisins. Enfin, elle recommande que l'engagement des partenaires soit cohérent avec le projet de Charte, y compris sur le territoire d'extension et la commune de Cruis, au sein de la réserve de biosphère labellisée par l'Unesco, où un projet de parc photovoltaïque est développé.

Charte du Parc naturel régional du Vexin français « Horizon 2040 » (78 - 95) – Avis n°2023-131 adopté lors de la séance du 21 mars 2024

Le bilan de la Charte précédente montre l'atteinte de la plupart des objectifs fixés. Les mesures sur l'artificialisation du territoire ont permis de limiter l'urbanisation et un plan énergie-climat a été démarré. La question de la mobilité demeure cependant une préoccupation majeure, la transition agricole n'a pas encore été pleinement enclenchée, et la qualité de l'eau continue de se dégrader.

Le projet de Charte est ambitieux et fait suite à une longue concertation. La solution retenue pour le périmètre est bien argumentée. Les mesures opérationnelles sont nombreuses, reliées entre elles le plus souvent. Le dispositif de suivi est très complet mais souffre d'un manque d'opérationnalité, de valeurs initiales et de valeurs cibles des indicateurs. Les ambitions apparaissant parfois aller au-delà des moyens accordés au Parc, l'Ae recommande une hiérarchisation des actions. L'Ae note que les engagements des signataires et « les apports des partenaires » de la Charte sont très détaillés, traduisant une volonté réelle des acteurs d'accompagner la mise en œuvre de la nouvelle Charte.



Charte du Parc naturel régional (PNR) des Marais du Cotentin et du Bessin (50 et 14) – Avis n°2023-119 du 22 février 2024

Le bilan de la Charte 2010-2025 du Parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin met en évidence les points forts comme les difficultés rencontrées. Face à certains constats, l'amélioration de la gouvernance et du fonctionnement de la structure « Parc » constitue une priorité de la nouvelle Charte. Le diagnostic territorial, actualisé, est complet mais manque parfois d'analyse, tout comme l'état initial du rapport environnemental, sur les causes anthropiques des dégradations environnementales.

L'évaluation environnementale permet de développer la séquence « éviter, réduire, compenser » en même temps que la construction du projet de charte, et de justifier les priorités retenues au regard de critères environnementaux.

L'Ae souligne certains points nécessitant cependant d'être approfondis ou affinés, par exemple, l'évaluation des incidences des mesures de l'ambition 2 (« Accroître la résilience de nos patrimoines naturels et paysagers ») en matière de contribution à la mise en œuvre de la stratégie nationale des aires protégées.

L'atténuation et l'adaptation au dérèglement climatique avec comme conséquence la montée des eaux et le risque de submersion marine sont au cœur des réflexions et des actions de la Charte. L'Ae émet plusieurs recommandations telles que renforcer la concertation avec le public sur les perspectives de recomposition spatiale du littoral du Cotentin, ou encore préciser les échéances envisageables pour les actions de réduction de la vulnérabilité aux risques littoraux jusqu'en 2040.



Charte du Parc naturel régional (PNR) des Pyrénées ariégeoises (09) – Avis n°2024-53 du 25 juillet 2024

L'avis n° 2024-53, adopté lors de la séance du 25 juillet 2024, porte sur la première révision de la Charte du parc naturel des Pyrénées ariégeoises. L'Ae constate qu'en dépit de ses atouts, le projet de Charte n'aborde pas frontalement des sujets clés et semble cantonner le rôle du syndicat mixte à un catalogue de services, sans définir des objectifs concrets qui pourraient valoriser sa forte attractivité paysagère et environnementale. L'ambition de cohérence et d'équilibre entre les différentes ressources ne semble pas totalement partagée par les acteurs, privant la Charte d'une stratégie plus explicite et de leviers efficaces. Pour l'Ae, la révision de la Charte doit être le moment clé pour affirmer le portage politique d'un parc naturel régional à l'échelle de l'ensemble de son territoire.

L'Ae recommande principalement de simplifier et sélectionner significativement les mesures, dispositions, et engagements de la Charte en ciblant des priorités et des objectifs plus concrets et opérationnels, cohérents entre eux ainsi qu'avec le plan d'adaptation du parc récemment adopté, et de compléter chaque mesure par des indicateurs. L'évaluation environnementale est à reprendre sur cette base. L'Ae recommande de démontrer la compatibilité du projet de Charte avec le Sraddet d'Occitanie et de définir des objectifs concrets d'adaptation au changement climatique (gestion des puits de carbone, de la ressource en eau, des risques naturels) comme de compléter la Charte de mesures plus volontaristes en termes de biodiversité, sobriété énergétique et de production d'énergies renouvelables, ainsi que sur l'eau.

D'autres dossiers de PNR feront l'objet d'un avis en 2025 compte tenu de la date de saisine (PNR du Livradois-Forez, PNR du Pilat (07-42-43-69), PNR de l'Avesnois (59), projet de création du PNR Comminges Barousse Pyrénées (31-65)).

Contrats de plan État-Région (CPER)*

L'Ae a émis en 2024 onze avis sur des volets Mobilités des contrats de plan Etat-Région. Les résumés de chaque avis sont présentés ci-après et une synthèse sur l'ensemble de ces avis est présentée dans la partie consacrée aux focus thématiques de ce rapport. (cf. le zoom consacré à ce sujet)



CPER Hauts-de-France, volet Mobilités 2023-2027 - Avis n°2024-94 du 7 novembre 2024

Les orientations du volet Mobilités du CPER Hauts-de-France 2021-2027 sont tournées vers la décarbonation des transports et le report modal (voyageurs et marchandises). Le montant contractualisé s'élève à 1 460 M€ (notamment 693,5 M€ pour l'État, 693,5 M€ pour la Région).

Des investissements importants sont prévus pour développer le fret ferroviaire et fluvial. L'évaluation environnementale de l'ensemble du CPER, complétée pour prendre en compte le volet Mobilités, comporte une analyse détaillée des enjeux des secteurs susceptibles d'être affectés et des incidences des projets importants. Elle reste cependant trop générale, en particulier dans l'analyse des effets du volet Mobilités, y compris positifs (émissions de GES et polluants) et dans la définition des mesures d'évitement, réduction, compensation, ainsi que du dispositif de suivi.

L'Ae émet plusieurs recommandations telles que compléter l'état initial avec une synthèse spécifique des données et enjeux relatifs aux transports, préciser l'analyse des incidences, la définition des mesures d'évitement, réduction et compensation et préciser les états initiaux et cibles des indicateurs retenus pour le suivi ou encore d'actualiser la présentation, pour certains projets importants, des incidences (en particulier sur les milieux naturels) et des mesures les limitant. La cohérence du CPER avec les stratégies régionale et sectorielles pour les transports, son articulation avec les autres financements ainsi que les gouvernances mises en place doivent être présentées, ces dernières constituant un facteur clé de définition et de mise en œuvre des actions pour concrétiser les objectifs de report modal sous-tendus par l'important effort d'investissement.

CPER 2021-2027 de Nouvelle-Aquitaine Avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 - Avis n° 2024-090 du 7 novembre 2024

Le volet Mobilités du CPER 2021-2027 de la région Nouvelle Aquitaine affiche une priorité pour le transport ferroviaire et les « transports du quotidien », ainsi qu’une attention portée à l’amélioration des réseaux de transport existants.

Le volet Mobilités présente de nombreux effets positifs sur l’environnement en termes d’émissions de GES et de qualité de l’air, tout en limitant les impacts sur les milieux naturels. L’Ae souligne le travail considérable réalisé pour développer une gouvernance des politiques de mobilité, déclinée à toutes les échelles qui nécessite d’être dotée des outils de pilotage aptes à garantir l’atteinte des objectifs de ce volet du CPER, en particulier environnementaux.

Elle relève toutefois que l’apport de l’évaluation environnementale aux réflexions portées sur la politique des Mobilités en Nouvelle-Aquitaine est faible. Elle ne permet pas d’en quantifier les effets et donc de donner de la visibilité quant aux choix effectués. Elle n’éclaire pas les maîtres d’ouvrage ni le public quant à l’intérêt environnemental réel de certaines opérations. Elle ne propose ni mesures ERC ni mesures permettant d’accroître les effets positifs du volet Mobilités. L’Ae rappelle les obligations réglementaires auxquelles doit répondre l’évaluation environnementale. Elle recommande de revoir celle du volet Mobilités du CPER qui devrait s’inscrire dans une vision beaucoup plus large de la politique régionale des mobilités et de l’articulation entre mobilités intra et interrégionales. Cette politique mériterait d’être formalisée, par exemple par une stratégie régionale, établie en lien avec l’ensemble des parties prenantes, incluant infrastructures de transport, services de mobilités, politiques tarifaires et autres moyens d’accompagnement, et faire l’objet d’une évaluation environnementale.

Contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Rhône – Saône – Avis n°2024-86 adopté lors de la séance du 7 novembre 2024

L’avenant Mobilité du CPIER est consacré au développement du transport fluvial, en lien avec le développement portuaire et le transport ferroviaire, pour contribuer au report modal du transport de marchandises sur l’axe Méditerranée Rhône Saône, en cohérence aussi avec les objectifs de développement industriel sur cet axe. Il soutiendra un ensemble d’actions en faveur du transport fluvial (voies navigables, offre de service aux navigants, modernisation de la flotte) et d’opérations portuaires sur le Rhône, la Saône et l’interface mer/fleuve sur les terminaux à conteneurs de Fos sur Mer. Son montant contractualisé s’élève à 176,3 M€ (100 M€ pour l’État et ses établissements publics, 40,6 M€ pour les Régions, 35,7 M€ pour la Compagnie nationale du Rhône (CNR), et 30 M€ de financements complémentaires d’ores déjà identifiés).



Les actions du CPIER sont cohérentes au regard de l’objectif de développement du transport fluvial. Leurs objectifs quantitatifs et les incidences visées (réduction des émissions de GES en particulier) doivent cependant être précisés, en perspective avec l’état actuel du transport de marchandises (tous modes confondus) sur l’axe et avec les différentes stratégies thématiques, nationales, régionales et locales déployées. Les investissements porteront largement sur des infrastructures existantes ce qui contribuera à limiter leurs incidences. L’Ae recommande cependant de préciser les incidences environnementales sur les milieux naturels pour les sites les plus sensibles, de détailler certaines des mesures d’évitement ou réduction des incidences envisagées, de compléter les indicateurs de suivi prévus, en termes tant de résultats pour le transport fluvial que d’incidences, et d’en partager largement le suivi. Elle recommande enfin de présenter plus en détail les opérations prévues pour conforter et moderniser le canal du Rhône à Sète ainsi que les mesures prévues pour y redresser le trafic de fret.

CPER 2021-2027 État et Région Occitanie Avenant n°1 relatif au volet Mobilités 2023-2027 - Avis n°2024-85 du 24 octobre 2024

Le volet Mobilités du CPER 2021-2027 de la région Occitanie affiche une priorité pour le transport ferroviaire et les « transports du quotidien », ainsi qu’une attention portée à l’amélioration des réseaux de transport existants (51 % des crédits sont accordés aux transports ferroviaires de passager et de fret et 16 % aux services express régionaux (SERM) des deux métropoles de Toulouse et Montpellier).

Ce volet Mobilités présente de nombreux effets positifs sur l’environnement en termes d’émissions de GES et de qualité de l’air, tout en limitant les impacts sur les milieux naturels. Les actions sont de plus clairement ciblées sur les points noirs environnementaux de la région, sans oublier le désenclavement des départements excentrés.

Pour l’Ae, l’évaluation environnementale n’est cependant pas à la hauteur des réflexions portées sur la politique des mobilités et des convergences de vues entre les acteurs de cette politique. Elle ne permet en effet pas d’en quantifier les effets et donc de donner de la visibilité aux choix effectués. Elle n’éclaire ni les maîtres d’ouvrage ni le public quant à l’intérêt environnemental réel de certaines opérations. Elle ne propose ni mesures d’évitement, de réduction ou de compensation ni mesures permettant d’accroître les effets positifs du volet Mobilités.

Pour l’Ae, l’évaluation du volet Mobilités devrait s’inscrire dans une vision beaucoup plus large de la politique régionale des mobilités, à laquelle elle ne contribue que pour une part. Cette politique mériterait d’être formalisée, par exemple par une stratégie régionale, incluant infrastructures de transport, services de mobilités, politiques tarifaires et autres moyens d’accompagnement, et faire l’objet d’une réelle évaluation environnementale. La mise en place d’une gouvernance et d’un pilotage aptes à garantir l’atteinte des objectifs du volet Mobilités doit être accélérée.



CPER 2021-2027 État-Région Centre-Val de Loire, Avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 - Avis n°2024-44 du 12 septembre 2024

Le Conseil régional de Centre – Val de Loire et l’État présentent un avenant 2023-2027 concernant la mobilité au contrat de plan État-Région (CPER) Centre Val de Loire 2021-2027, signé le 7 mars 2022.

Le montant contractualisé de cet avenant s’élève à 514,1 M€ (189 M€ pour l’État, 193 M€ pour la Région, et 132,1 M€ à apporter par d’autres financeurs).

Les orientations du volet mobilités du CPER sont clairement tournées vers la décarbonation des transports avec un accent mis particulièrement sur le ferroviaire (amélioration des réseaux structurants et désengorgement des étoiles ferroviaires, renforcement des lignes de desserte fine du territoire, fret, accessibilité des gares).

Le réseau routier ne bénéficie que de travaux de sécurité et deux projets d’infrastructures nouvelles du CPER précédent sont abandonnés. Pour l’un de ces deux projets, l’Ae recom-

mande de poursuivre la recherche de solutions alternatives permettant d’améliorer la situation de la commune de Mauboué traversée par la RN10.

Le volet mobilités fait l’objet de sa propre évaluation environnementale, de qualité. Elle est notamment dotée d’une analyse pertinente des secteurs géographiques susceptibles d’être impactés par les projets et d’un dispositif de suivi. L’Ae recommande néanmoins de compléter l’état initial avec une synthèse spécifique des données et enjeux relatifs aux transports et aux mobilités. Le niveau d’enjeu relatif à la biodiversité et aux milieux naturels devrait être reconsidéré et les enjeux relatifs à la qualité de l’eau pourraient être mieux pris en compte. Le rapport environnemental devrait être complété par des éléments sur les incidences des politiques de transports sur les émissions de GES, y compris en analyse de cycle de vie et en incluant les émissions liées aux chantiers, et sur l’adaptation au changement climatique.



CPER 2021-2027 État-Région Provence-Alpes-Côte d’Azur : Avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 – Avis n°2024-50 du 25 juillet 2024

Le montant contractualisé de l’avenant « mobilité » du CPER 2021-2027 soumis à l’Ae pour avis, s’élève à 1 462,9 M€, (385 M€ part État, 385 M€ part Région, et 692,9 M€ d’autres financeurs). L’objectif de l’avenant est d’améliorer et moderniser la mobilité avec, comme fil directeur, le report modal.



L’Ae relève que le dossier est dans l’ensemble de qualité avec un rapport environnemental détaillé, par exemple sur les incidences de plusieurs projets importants. Elle émet plusieurs recommandations parmi lesquelles celle de présenter et quantifier la contribution du volet mobilités au regard des objectifs régionaux (protocole État-Région pour la mobilité décarbonée d’août 2023, « orientations stratégiques régionales pour la transition écologique de la mobilité » de la Région), de compléter la présentation des incidences sur les émissions de GES, le renforcement des démarches d’éco-conditionnalité, pour la sélection et le suivi des projets, et le respect des objectifs et procédures Natura 2000 pour les infrastructures routières neuves.

Si le volet Mobilités s’avère positif en termes de mobilité durable, la prise en compte de l’environnement paraît cependant perfectible. L’Ae recommande d’approfondir les mesures Éviter-Réduire-Compenser, de compléter le rapport environnemental par les motifs qui ont conduit à retenir les projets routiers du projet d’avenant (notamment du point de vue de l’environnement), et de concentrer les financements « routiers » sur les évolutions de l’usage de la route au bénéfice de l’ensemble des modes de transport plutôt qu’au développement de capacités nouvelles.

CPER État – Région du Grand Est, volet Mobilités 2023 – 2027
– Avis n°2024-27 du 27 juin 2024

Le volet Mobilités du CPER 2021-2027 de la région Grand Est privilégie les mobilités décarbonées ou plus économes en énergie, les aménagements et la valorisation des infrastructures existantes plutôt que la création de nouvelles, en particulier routières et présente donc a priori, de nombreux effets positifs sur l’environnement notamment en termes d’émissions de GES et de qualité de l’air. L’évaluation environnementale n’est pas à la hauteur des réflexions portées sur la politique des mobilités dans le Grand Est et des convergences de vues entre les acteurs de cette politique. Elle ne permet pas de quantifier les effets des différentes options étudiées et donc de donner de la visibilité sur les choix effectués. L’évaluation du volet Mobilités devrait s’inscrire dans une vision beaucoup plus large de la politique régionale des mobilités, dont le CPER ne constitue qu’une composante financière. Cette politique nécessiterait d’être formalisée, par exemple par une stratégie régionale, incluant infrastructures de transport, services de mobilité, écocontributions et autres politiques d’accompagnement, et faire l’objet d’une évaluation environnementale.



CPER 2021-2027 État-Région Île-de-France, Avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 – Avis n°2024-23 du 13 juin 24

Le volet Mobilités du CPER 2021-2027, d’un montant de 8,4 milliards d’euros, représente près des trois-quarts des crédits contractualisés dans le CPER. Il comprend trois chapitres : transports en commun (7,4 milliards d’euros), ferroviaire (378 millions d’euros - (M€)) et route (622 M€). Il porte principalement sur le transport de voyageurs, enjeu indéniable dans la région avec environ quarante millions de déplacements quotidiens, même s’il cible aussi le développement du fret ferroviaire dans un contexte où la part modale de la route pour les transports de marchandises est de 91 %.

Bien qu’il ambitionne une baisse de l’usage de la voiture individuelle, le volet Mobilités joue exclusivement, via un effort d’investissement conséquent, sur l’offre d’infrastructures et de services de transports en commun fiables et mieux maillés et sur celle de cars express et de covoiturage, tout en prévoyant des aménagements routiers destinés pour partie à améliorer la fluidité de la circulation automobile, parfois en articulation avec le réseau cyclable.

L’étude d’impact, intéressante et riche sur l’état initial, est purement qualitative dans l’appréciation des incidences et les indicateurs de suivi ne comprennent ni valeur de référence, ni cible, ni calendrier. Elle met l’accent à juste titre sur les inégalités socio-environnementales de santé.

Les principales recommandations de l’Ae portent sur la justification des choix opérés au regard d’un bilan du CPER 2015-2020 qui devrait être détaillé et analysé, sur l’articulation avec les autres instruments de planification et soutien relatifs aux transports, sur l’apport du CPER conjointement avec ces instruments au regard des objectifs des politiques de mobilité durable, sur l’évaluation fine des effets des opérations soutenues, notamment sur la santé humaine, sur l’explicitation d’un dispositif d’éco-conditionnalité spécifique valorisant aussi l’intermodalité avec le fer et la voie d’eau et sur la prise en compte du changement climatique, pour les infrastructures de transport comme pour le confort des voyageurs.

CPER État – Région Bretagne, volet mobilité 2023 – 2027 – Avis n°2023-110 du 25 janvier 24 (2e avis)

L'avenant concernant le volet « mobilité » du CPER de Bretagne 2021-2027 porte sur les orientations d'augmentation de l'usage du train par le développement des infrastructures ferroviaires et l'inscription de l'offre ferroviaire dans une approche multimodale, d'amélioration de l'accès à la pointe bretonne, de desserte fine et durable des territoires et de décarbonation du transport de fret. Il est doté de 233 M€ par l'État pour un montant total estimé de travaux et études de 686 M€.

L'évaluation environnementale souffre de la difficulté d'une approche partielle, le volet mobilité du CPER ne finançant pas l'intégralité des projets régionaux de mobilité de la Bretagne. Son inscription dans la continuité des précédents CPER ne lui permet pas de réaliser une analyse critique des projets d'infrastructures dont l'inscription dans le CPER semble davantage fondée sur leur maturité socio-économique que sur des critères environnementaux. L'absence de définition et d'application de critères d'éco-conditionnalité, pourtant demandés par le mandat de négociation, ne permet pas de disposer des outils qui faciliteraient l'analyse critique et sélective attendue. L'Ae recommande en conséquence la mise en place dans le cadre de la nouvelle gouvernance des transports à l'échelle régionale, inscrite dans le projet de volet mobilité, de critères d'éco-conditionnalité permettant à la fois d'affiner les choix de projets de transport et d'assurer le suivi du projet mobilité du CPER.

De façon à avoir une vision d'ensemble des impacts, elle recommande également de prendre en compte, au moins pour l'artificialisation, les atteintes à la biodiversité et les émissions de GES, l'intégralité des projets de mobilité ayant un lien avec le volet mobilité du CPER.

CPER État – Région des Pays de la Loire, volet Mobilités 2023 – 2027 – Avis n°2023-130 du 11 avril 24 2e avis

Le volet « mobilité » du contrat de plan État-Région (CPER) des Pays de la Loire 2021-2027 met en œuvre des crédits contractualisés pour les mobilités pour un montant estimé à 734 M€ (dont 306 M€ de l'État et 235 M€ de la Région). L'objectif est d'accompagner la transition des mobilités et d'augmenter l'offre de transports durables sur tous les territoires. Le volet Mobilités ne finance pas la totalité des projets régionaux de mobilité. L'Ae relève que si le volet Mobilités du CPER relève le défi du développement ferroviaire et des mobilités durables, avec un investissement financier sensiblement renforcé, et s'il permet de soutenir des investissements de décarbonation au grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire, sa prise en compte de l'environnement paraît perfectible. L'Ae recommande à l'État de réduire sa participation au volet routier au profit des transports décarbonés en cohérence avec les objectifs nationaux de réduction des émissions de GES.

CPER de la région Normandie (n°2023-106) : Dans sa séance du 24 octobre 2024, l'Ae indique que le CPER n'a pas fait l'objet d'un avis explicite « faute de moyens suffisants pour l'examiner ».



Les Plans climat énergie territoriaux (PCAET)

Les quatre dossiers examinés concernent tous l'élaboration d'un premier PCAET, en application de l'obligation pour les EPCI de plus de 20 000 habitants d'élaborer un PCAET d'ici fin 2018. Certaines de ces intercommunalités sont de création relativement récente (entre 2016 et 2018) et souvent l'élaboration du PCAET a été retardée par la période du Covid qui n'a pas permis de tenir les concertations nécessaires pour ce type de programme, puis par le renouvellement des conseils municipaux en 2020-2021.

L'examen des projets fait apparaître un bilan contrasté. Au plan positif on relèvera que l'élaboration de ces plans permet de structurer une action dans le domaine climat-air-énergie, souvent pour la première fois à l'échelle de l'EPCI. Ils permettent d'accélérer des actions lancées ou parfois en retard, comme l'élaboration des plans locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés, ou d'entamer une réflexion opérationnelle sur des thématiques nouvelles, comme l'adaptation au changement climatique.

A contrario les actions sont souvent encore peu précises, dans un contexte où les EPCI doivent aussi arriver à mobiliser de nombreux partenaires et n'ont pas, ou pas encore, pu consacrer des moyens dédiés très conséquents pour la mise en œuvre de ces PCAET (il s'agit par ailleurs d'EPCI de taille relativement modeste, entre 24 000 et 30 000 habitants). Les actions identifiées sont souvent nombreuses et une priorisation plus claire serait parfois nécessaire. Les objectifs apparaissent dans certains cas comme devant être renforcés ou comme n'étant pas étayés par une analyse détaillée des potentiels et des leviers à mobiliser.

Des dynamiques sont souvent bien engagées sur le sujet de la rénovation énergétique des logements, en lien avec le réseau France Rénov (cas du PCAET de la communauté de communes de l'Enclave des Papes et du Pays de Grignan), sur les bâtiments ou l'éclairage public (communauté de communes du Sisteronais Buëch par exemple). La planification du développement des énergies renouvelables connaît des développements variables : par exemple les schémas de développement du solaire photovoltaïque sur les toitures des bâtiments publics (communautés de communes Sisteronais Buëch ou Adour Madiran) ou les études pour le déploiement de réseaux de chaleur sont souvent bien avancées, mais c'est moins le cas pour d'autres énergies.

Dans l'ensemble les actions sur le secteur agricole, les mobilités ou le renforcement de la séquestration carbone sont d'ambition inégale, voire faible.

PCAET de la communauté de communes Adour Madiran (64,65) - Avis n°2024-56 du 29 août 2024

Pour ce dossier clair mais comprenant des données un peu anciennes, l'Ae recommande principalement de mieux justifier la faisabilité des potentiels présentés (énergie renouvelable (EnR), stockage carbone, polluants atmosphériques...), d'envisager un relèvement du niveau d'ambition du PCAET, qualifiée de réduite au regard de la plupart des objectifs nationaux et régionaux, d'approfondir l'analyse des incidences du déploiement d'EnR, de réseaux de chaleur et de rénovation énergétique sur l'environnement. Les mesures d'évitement et de réduction doivent être mieux caractérisées et le cas échéant les mesures compensatoires requises mieux définies.



PCAET de la communauté de communes du Pays Houdanais (28, 78) - Avis n°2024-48 du 25 juillet 2024

Le PCAET a un niveau d'ambition important (par exemple diminuer de 38 % les émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 2019 et de 85 % d'ici 2050, diminuer de 24 % la consommation énergétique d'ici 2030 et de 54 % d'ici 2050). Le dossier est détaillé et, en général, de bonne qualité, notamment sur le diagnostic. Il s'appuie cependant sur des données souvent anciennes. Les actions détaillées du PCAET, structurées par secteur thématique, ont souvent des cibles d'indicateurs ou des calendriers manquants.

L'Ae recommande principalement de mettre à jour les données là où c'est possible, de détailler l'articulation avec les plans et programmes concomitants, de compléter et préciser les objectifs opérationnels et clarifier ceux qui sont du ressort du PCAET. Les moyens concrets mis en œuvre doivent être précisés.

PCAET de la communauté de communes du Sisteronais-Buëch – Avis n°2024-09 du 16 mai 2024

Le dossier est détaillé et, en général, de bonne qualité. Le PCAET vise un ensemble large d'actions, dont des actions structurantes (charte forestière, un projet d'écologie industrielle territoriale, une opération programmée d'amélioration de l'habitat). Certaines actions sont toutefois encore peu précises ou limitées à de la sensibilisation et communication. Pour l'Ae, certains objectifs devraient pouvoir être relevés. Elle insiste sur le fait que les moyens et une organisation cohérente devront être renforcés et concentrés sur les projets structurants.

L'Ae relève les thématiques opérationnelles qui soulèvent des interrogations telles que le renforcement de la planification territoriale du développement des EnR, la définition d'actions d'accompagnement et d'incitation pour la rénovation des bâtiments tertiaires privés, ou encore par exemple l'évolution des pratiques agricoles et dans l'industrie. Les recommandations de l'Ae invitent le maître d'ouvrage à traiter ces points, en concentrant si besoin l'action sur les enjeux principaux, en veillant à l'efficacité des actions secondaires et en finalisant un dispositif d'indicateurs et de suivi proportionné.

PCAET de la communauté de communes de l'Enclave des Papes et du Pays de Grignan (26-84) - Avis n°2023-113 du 25 janvier 2024

La stratégie territoriale de la communauté de communes de l'Enclave des Papes et du Pays de Grignan poursuit des objectifs ambitieux et le PCAET ambitionne de créer des dynamiques et collaborations entre acteurs. Les actions identifient globalement des pistes souvent pertinentes, dans une optique volontariste. Le dossier est cependant fondé sur des données anciennes ou parfois éparées, et les actions encore fréquemment à des phases embryonnaires. Le dossier renvoie trop souvent à des démarches d'un plan d'action à venir. Les objectifs, calendriers, indicateurs sont encore fréquemment peu précis.

Le dossier gagnerait à être actualisé sur les éléments de diagnostic et état des lieux et sur l'avancement de certaines actions. L'Ae invite le maître d'ouvrage à prévoir la mise en place de moyens humains et financiers adéquats pour mener un indispensable travail d'animation, accélérer la définition des actions opérationnelles, et mettre en place un dispositif de suivi et d'évaluation précis permettant d'infléchir l'action si besoin sur les enjeux et actions prioritaires pour atteindre les objectifs fixés.



Plans de protection de l'atmosphère (PPA)

PPA du Vaucluse (84) - Avis n°2024-66 du 10 octobre 2024

Le PPA, décliné en 95 actions, vise notamment la réduction des émissions liées au trafic routier et au chauffage au bois. Le dossier comprend beaucoup d'actions de mobilisation des partenaires et des citoyens. Il est exhaustif et de bonne qualité. L'Ae souligne un problème de méthode quant à la bonne appréciation du PPA : le dossier ne quantifie les impacts que d'une partie des actions, par rapport au scénario tendanciel « au fil de l'eau », qui contient d'ailleurs des actions déjà lancées du PPA.

Parmi les principales recommandations de l'Ae, la mise en cohérence et l'actualisation de certaines données ou analyses du dossier, l'explicitation des écarts entre les objectifs de réduction du PPA et ceux du PREPA et du Sraddet, et une clarification de la gouvernance. L'adéquation entre les objectifs et les mesures du plan doit être démontrée.



PPA des agglomérations de Lille et du bassin minier (59, 62)
- Avis n°2024-20 du 13 Juin 2024

L'Ae, saisie pour avis sur le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Lille et du bassin minier, rappelle que les objectifs des PPA sont d'éviter, prévenir ou réduire sur l'ensemble de son territoire les effets nocifs des substances polluantes sur la santé humaine et l'environnement, et non, comme l'indique le dossier, de simplement respecter les valeurs limites actuelles de qualité de l'air.

Le PPA est synthétique, et ses fiches-actions, claires et précises ; il vise en priorité les émissions de particules fines (PM2,5 et PM10), notamment par l'interdiction et le renouvellement du chauffage au bois à foyer ouvert. L'Ae relève que le PPA ne précise pas clairement ses objectifs et ses échéances. Selon la modélisation annexée au dossier, les mesures et actions inscrites sont insuffisantes à ce stade pour garantir la réduction des émissions au moins aussi fortement que prévu par le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa) aux horizons 2025 et 2030.

L'Ae recommande de relever le niveau d'ambition du PPA et de compléter l'exposé de la situation actuelle en présentant le nombre de personnes exposées à des niveaux de pollution supérieurs aux valeurs limites actuelles, à celles envisagées dans la directive européenne sur la qualité de l'air en révision, et enfin aux valeurs de référence (2021) de l'OMS, cibles souhaitables à terme. Elle recommande également de développer une analyse plus territorialisée des enjeux relatifs à l'amélioration de la qualité de l'air et à ses incidences sur la santé, de renforcer le plan d'actions dans certains secteurs (transport aérien, agriculture, ...) et de compléter le dispositif de gouvernance et de suivi du PPA avant son approbation.



**LES PROGRAMMATIONS
PLURIANNUELLES DE L'ÉNERGIE
(PPE)* (CF ZOOM)**

PPE - Avis n°2024-92 du 19 décembre 2024

L'Ae a été saisie de l'évaluation environnementale stratégique de la troisième PPE (PPE3). Cette troisième version de la PPE, qui porte sur les périodes 2025-2030 et 2031-2035, est présentée à l'issue de près de quatre années d'élaboration et de concertation selon un processus très approfondi. Elle intervient dans un contexte d'atteinte de l'essentiel des objectifs de la précédente PPE (PPE2, 2019-2023 et 2024-2028) en matière de réduction des émissions de GES, sauf pour le secteur des transports, mais également dans un contexte marqué par une dégradation des puits naturels de carbone (sécheresses, incendies de forêt, changement d'affectation des terres...) et la non-atteinte des cibles en matière de réduction de la consommation énergétique.

L'Ae formule un certain nombre de recommandations pour améliorer l'évaluation environnementale stratégique de la PPE3, en particulier concernant l'analyse de son articulation avec les autres plans et programmes pertinents (dont la stratégie nationale bas carbone), pour intégrer le transport aérien, apprécier les perspectives d'évolution de la disponibilité de la ressource en eau et les incidences environnementales des importations de combustibles et métaux nécessaires à

la production d'énergie et son utilisation. Elle recommande également de renforcer la justification des choix énergétiques (infrastructures tous secteurs, installations, filières) présentant des incidences environnementales importantes, notamment les interconnexions électriques. Enfin, l'Ae recommande de compléter ou approfondir la PPE3 sur plusieurs points, parmi lesquels : baisser d'au moins 12 % l'objectif 2030 de consommation énergétique finale pour atteindre les objectifs européens « fit for 55 », renforcer les objectifs et améliorer le suivi relatif à l'efficacité du système énergétique convertissant l'énergie primaire en énergie finale, et expliciter les conséquences des choix réalisés entre sources d'énergie primaire ou encore renforcer les objectifs de recyclage des métaux et terres rares ou encore préciser les conséquences d'une éventuelle moindre disponibilité des réacteurs nucléaires, la PPE3 projetant leur mobilisation maximale ininterrompue jusqu'en 2035.

PPE de Guadeloupe 2024-2028 (971) - avis n° 2023-124 du 7 mars 2024

L'État et la Région de Guadeloupe présentent une révision complète de la PPE (approuvée en 2017), pour les périodes 2024-2028 et 2029-2033.

Le bilan de la première PPE est inégal.

Les principaux objectifs de la nouvelle PPE sont à nouveau une baisse des consommations d'énergie finale et une électricité intégralement produite à partir d'énergies renouvelables, au moyen d'importants imports de biomasse pour alimenter les centrales thermiques.

L'évaluation environnementale stratégique du dossier n'est pas conforme à ce qui est attendu d'un tel exercice. Le rapport environnemental reste à un niveau de généralités qui réduit son utilité, en particulier sur les incidences qui ne sont pas quantifiées.

Concernant les transports, le projet manque d'ambition et de crédibilité, l'objectif visé (10 % de report modal dans les transports) semblant ainsi hors de portée en l'absence d'actions fortes et peu cohérent avec l'augmentation prévue du parc automobile thermique concomitamment au développement du véhicule électrique. Les conditions et effets du développement du véhicule électrique doivent être mieux évalués. Enfin, parmi les recommandations de l'Ae, figurent notamment celles de fournir une évaluation de l'évolution des émissions de GES attendue de la mise en œuvre de la PPE et de la compléter par des objectifs quantifiés par secteur des baisses qui sont visées.



PPE de Saint-Martin (978) – Avis n°2023-118 du 22 février 2024

L'État et la collectivité de Saint-Martin ont co-élaboré une programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) pour les deux périodes 2024-2028 et 2029-2033 qui s'inscrit dans un contexte particulier lié aux suites de l'ouragan Irma et à un territoire très dépendant du tourisme.

L'Ae recommande de mieux évaluer les effets des actions de maîtrise de la demande en énergie et recommande à la collectivité d'orienter les choix des consommateurs grâce à une fiscalité favorisant des choix énergétiques rationnels.

La présentation de la PPE est claire. Son rapport environnemental reste cependant à un niveau de généralité qui réduit son utilité. Il décrit les incidences en termes trop généraux et ne les quantifie que rarement.

L'Ae recommande notamment de fixer un objectif quantifié de baisse des émissions de GES, et de fournir une première évaluation des incidences des choix opérés par la PPE en matière d'émissions. L'Ae recommande également d'évaluer les incidences du recours à la biomasse importée pour la production électrique et d'améliorer l'efficacité du système énergétique. L'Ae recommande d'accompagner la maîtrise de la demande d'énergie par des mesures concrètes pour atteindre les objectifs affichés, en s'appuyant sur les techniques connues et maîtrisées en milieu littoral tropical, telles le chauffe-eau solaire. Elle recommande enfin de prévoir des mesures en faveur des transports en commun et des modes actifs et de s'assurer que le développement du véhicule électrique est organisé de manière à garantir une utilisation rationnelle de l'énergie.

LES SCHÉMAS RÉGIONAUX D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES* (CF ZOOM)

En ce qui concerne les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Srad-det) les saisines portent essentiellement sur des modifications des documents approuvés en général au début des années 2020, afin de prendre en compte des évolutions législatives récentes, en particulier sur la limitation de l'artificialisation des sols (suite aux dispositions introduites par le loi Climat et résilience de 2023), ainsi que dans certains cas sur la prévention et la gestion des déchets ou la logistique.

Sraddet Centre-Val de Loire (CVL) – Avis n°2024-44 du 11 juillet 2024

La présentation du Sraddet Centre-Val de Loire et le rapport environnemental sont détaillés et dans l'ensemble de bonne qualité. Les objectifs et les règles du Sraddet traduisent une démarche concertée avec les acteurs pour mettre en œuvre une dynamique concrète de réduction de l'artificialisation nette. Des actions d'accompagnement concrètes sont d'ores et déjà prévues par le Conseil Régional, en partenariat avec les acteurs, dont l'État.

Les principales recommandations de l'Ae portent notamment sur la mise en œuvre opérationnelle des politiques portées par cette modification du Sraddet : renforcement des actions d'information et accompagnement des acteurs, mise en place d'un suivi partagé et réactif et de contrôles de l'application des règles dans l'élaboration des documents de planification auxquels le Sraddet s'impose ainsi que la réalisation de point d'étape détaillé.



Sraddet Hauts de France - Avis n°2024-13 du 30 mai 2024

La modification porte principalement sur la déclinaison et la territorialisation de la lutte contre l'artificialisation des sols, les questions d'élimination et de valorisation des déchets, d'atténuation et d'adaptation au changement climatique et de qualité de l'air.

Le dossier est d'accès peu aisé en raison notamment de l'absence d'une synthèse permettant d'appréhender simplement les modifications apportées selon les thématiques. Le degré d'approfondissement des analyses est très variable selon les thèmes. La démarche retenue, de mise à jour du Sraddet sans modification de l'économie générale du schéma, conduit à limiter l'analyse des effets croisés de ces modifications et de leurs incidences.

Les principales recommandations de l'Ae concernent une plus grande transparence des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et de leur territorialisation ainsi qu'une prise en compte, à l'échelle du schéma, de leurs incidences sur la biodiversité ; elles portent notamment aussi sur les enjeux d'adaptation au changement climatique.



Sraddet Bourgogne- Franche Comté (BFC) - Avis n°2024-12 du 30 mai 2024

La modification porte principalement sur les questions d'élimination et de valorisation des déchets, de lutte contre l'artificialisation des sols et intègre des éléments en matière de logistique. Elle s'accompagne d'une actualisation partielle du rapport environnemental sur ces thèmes et prend en compte la révision des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) et la Stratégie nationale des aires protégées (Snap). Une modification n°2 est menée en parallèle afin d'unifier le volet biodiversité issu des deux anciens schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE), à la suite de son annulation par le tribunal administratif.

Les modifications apportées aux divers documents sont clairement identifiables. Elles résultent d'un processus de concertation, sans que le dossier ne présente d'analyse des variantes et de justification des choix retenus au regard de critères environnementaux. En matière d'artificialisation des sols, la garantie communale introduite par la loi du 20 juillet 2023 représente plus de 70 % de l'enveloppe régionale sur la période 2021-2030, limitant d'autant les marges de manœuvre.

Les principales recommandations de l'Ae concernent des sujets sur lesquels elle s'était déjà exprimée dans son avis sur le Sraddet initial : territorialisation des enjeux, des objectifs et des règles du Sraddet, protection des espèces et milieux naturels et justification des outils de protection au regard des enjeux.

L'Ae souligne la nécessité de renforcer la portée du document en matière de planification de la logistique et invite la Région à mieux prendre en considération les enjeux quantitatifs et qualitatifs relatifs à la ressource en eau et les enjeux de réduction des émissions de GES.

Sraddet Nouvelle Aquitaine - Avis n°2024-43 du 25 juillet 2024

L'Ae a examiné le Sraddet de Nouvelle-Aquitaine modifié, élaboré par la Région Nouvelle-Aquitaine. Les principales modifications concernent l'objectif de réduction de la consommation d'espaces. Pour la période 2021-2031, une « réserve » foncière régionale de 500 ha est instituée pour les projets régionaux et un objectif régional de réduction de 52 % par rapport à 2011-2021, modulé selon les types de territoire, est fixé pour les projets dits « de territoire ». Des objectifs sont également définis pour les décennies 2031-2041 et 2041-2050. La modification a été engagée en décembre 2021 et son élaboration s'est appuyée sur un travail préparatoire conséquent. Le dossier est présenté de façon claire et didactique.

Les recommandations de l'Ae concernent notamment la nécessité d'approfondir l'analyse des effets du Sraddet sur la localisation d'activités, d'équipements et d'infrastructures et de leurs incidences et de définir en conséquence des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation. Le dispositif de suivi du Sraddet est à compléter et des mesures correctives doivent être définies afin de prévenir le risque de non-respect de l'objectif de réduction de la consommation d'espace.



Confortement berges bléone



STEU Pleumeur Bodou

Sraddet PACA – Avis n°2024-84 du 24 octobre 2024

La première modification du Sraddet est de qualité, suivant en cela le Sraddet en vigueur. Elle propose en particulier un objectif de territorialisation de l'effort d'économie foncière en s'appuyant sur une notion d'efficacité foncière et de maillage territorial, et sur la mobilisation des outils de planification pour la mettre en œuvre. Les modifications introduites sur la prévention et la gestion des déchets, notamment sur sa territorialisation, ont fait l'objet d'un travail approfondi.

Certains points restent cependant à préciser et améliorer.

Ainsi la définition de l'efficacité foncière n'intègre pas à ce jour d'indicateurs environnementaux et la dynamique de l'artificialisation post 2030 ne fait pas la démonstration de l'atteinte du « zéro artificialisation nette d'ici 2050 » ; l'Ae

recommande donc de préciser cet objectif afin que la région soit en mesure de respecter la loi. Elle recommande de davantage territorialiser les prescriptions et les propositions contenues dans le fascicule des règles et de mettre en place un suivi plus rapproché de la consommation brute d'espace par usage. Enfin les mesures correctives envisagées en cas de non atteinte des trajectoires retenues pour s'assurer de l'atteinte à terme des objectifs visés doivent être précisées.

Les plans d'action régionaux nitrates (PAR)

PAR Normandie 7e génération – Avis n°2024-62 en date du 12 septembre 2024

L'avis de l'Ae sur le 7e PAR nitrates de la région Normandie fait suite à l'avis rendu sur le projet de 7e PAN (plan d'action nitrates) le 18 novembre 2021. L'évaluation environnementale expose bien la situation en matière de pollution des eaux par les nitrates et les bilans des actions précédentes. Elle ne remplit cependant que partiellement les objectifs attendus d'une telle démarche. Alors que l'objectif premier du programme est de réduire les incidences de l'utilisation des fertilisants agricoles sur l'environnement et la santé humaine, le 7e PAR se borne à adapter le programme au 7e PAN sans prendre en compte les spécificités de la zone, alors que le bilan du 6e PAR et la dégradation de la qualité des eaux souterraines et superficielles de la région exigeraient des mesures vigoureuses.

Si des mesures renforcées sont examinées dans l'évaluation, celles-ci, « rejetées par la profession agricole », n'ont pas été retenues en dépit de leur intérêt en termes de gain environnemental, comme l'atteste l'évaluation environnementale.

L'Ae constate qu'à l'instar du 7e PAN et du précédent PAR, le 7e PAR ne permettra pas à la région d'améliorer la qualité des eaux et des milieux. Elle réitère l'ensemble de ses recommandations antérieures. L'Ae rappelle qu'elle a rendu une note délibérée portant sur les programmes d'actions nitrates qu'elle a examinés lors de la séance du 23 novembre 2023.

Les plans de prévention des risques :

PPRM de la Vallée de l'Ondaine (42) - Avis n°2024-76 en date du 29 août 2024

Le plan de prévention des risques miniers (PPRM) de la vallée de l'Ondaine, qui concerne neuf communes situées dans le département de la Loire, succède à un premier PPRM, approuvé par le préfet de la Loire en 2018, annulé en 2021 avec effet différé à début 2023 par le tribunal administratif de Lyon notamment pour non prise en compte des enjeux relatifs aux gaz de mine et aux eaux d'exhaure. La démarche d'élaboration a été relancée, intégrant des études complémentaires de 2021.

L'Ae note que l'évaluation environnementale est claire, concise et proportionnée aux enjeux et que les enjeux spécifiques à chaque aléa sont traités de manière adaptée. Elle émet quelques recommandations notamment sur la nécessité de mieux expliquer les choix réalisés lors de l'élaboration du document ou encore, même si la gestion des eaux d'exhaure ne relève pas de la compétence du PPRM, de présenter dans l'évaluation environnementale les modalités de leur gestion ainsi que les structures responsables de leur mise en œuvre. L'Ae recommande également à l'État de finaliser dans les meilleurs délais la réalisation du plan de prévention des risques inondations (PPRI) de l'Ondaine qui concerne également une partie du territoire.

PPRI Seine dans l'Eure (27) – Avis n°2023-133 du 11 avril 2024

Le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) Seine dans l'Eure concerne 21 communes membres des communautés d'agglomération Seine Eure Agglomération et Seine Normandie Agglomération. Seine Eure Agglomération (SEA) a sollicité une demande d'exception (au principe général d'inconstructibilité) pour un projet d'aménagement d'une zone d'activité économique logistique multimodale et résiliente sur les communes de Gaillon, Le Val-d'Hazey, Saint-Pierre-la-Garenne et Saint-Aubin-sur-Gaillon (aménagement de 70 ha sous forme de renouvellement du tissu existant et 37 ha en extension d'urbanisation en secteur d'aléa faible à modéré). L'Ae souligne que l'étude d'impact est proportionnée aux enjeux et identifie en particulier les biens exposés au risque d'inondation (logements et activités). Sa principale recommandation concerne l'intégration de l'analyse des incidences du projet de secteur d'exception, fournie dans le dossier de demande, à l'étude d'impact du PPRI.

Faute de moyens suffisants, l'Ae a dû se résoudre à rendre des « avis sans observation » sur quatre plans de prévention des risques : **révision du PPRI des bassins versants du Golo et des cours d'eau du sud de la région Bastiaise (2B) ; PPRI de Perros-Guirec ; PPRI d'Erquy - Pleneuf-Val-André (22) et révision du PPRI de la commune de Baix (07).**

Les schémas de cohérence territoriale (Scot)

SCot du Mâconnais Sud Bourgogne – Avis n° 2024-49 du 25 juillet 2024

L'Ae note le contenu très diversement prescriptif du SCoT du Mâconnais Sud Bourgogne : alors que l'encadrement de l'implantation de surfaces commerciales en périphérie est très précis, de grandes marges de manœuvre sont laissées quant à la réalisation d'inventaires du patrimoine naturel ou à l'organisation des mobilités. La thématique relative au changement climatique est peu transversale dans le document. L'étude d'impact apporte peu d'éclairages argumentés permettant un regard critique sur les choix effectués et n'apprécie pas l'effet de levier du SCoT sur chacun des enjeux.

Le scénario de croissance démographique est très décalé par rapport aux tendances constatées. Il emporte des effets sur plusieurs thématiques, notamment l'appréciation du besoin en logements, qui entraîne une consommation d'espace ne permettant pas de s'inscrire dans une perspective d'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050. L'Ae recommande principalement d'articuler le projet avec les documents de planification territoriale des deux régions et de fonder l'analyse des enjeux sur l'effet de levier du SCoT afin d'engager le territoire sur une trajectoire de consommation de ressources à la hauteur de l'enjeu du changement climatique. Le SCoT pourrait également utilement saisir l'opportunité, en élaborant un projet d'aménagement stratégique, de constituer un plan climat air énergie à l'échelle du territoire, doté d'un plan d'action et d'un suivi adéquats.



SCOT Gâtinais Montargois



Les schémas régionaux de carrière

Schéma régional des carrières (SRC) Grand Est – Avis n°2024-02 du 25 avril 2024

Le dossier du projet n°1 du schéma régional des carrières (SRC) Grand Est aborde l’ensemble des enjeux environnementaux bien que de manière inégale.

L’évaluation environnementale présente deux défauts majeurs : celui de se fonder sur des données anciennes qui rendent la crédibilité du dossier incertaine et, par ailleurs, celui de proposer une classification du territoire par niveaux d’enjeux qui paraissent inadaptés (par exemple pour les zones humides), ce qui ne permet pas de garantir l’absence d’effet négatif à l’échelle régionale. L’analyse des incidences sur les sites Natura 2000 et la définition des mesures générales d’évitement et de réduction permettant de garantir l’absence d’effet significatif de l’ensemble des projets susceptibles de les affecter ne sont pas suffisamment approfondies.

Le SRC prend mal en compte le changement climatique. S’il promeut dans le discours par exemple le report modal, il n’engage aucune action concrète en faveur de modes de transport moins émetteurs de GES que le transport routier. Le levier de réemploi de matériaux secondaires n’est pas mis

nettement en avant comme il le devrait. Le maître d’ouvrage s’est engagé oralement à tenir compte des recommandations de l’Ae dans un nouveau projet de SRC qui sera établi après l’ensemble des consultations en cours.

Le classement d’un projet dans une catégorie est par nature subjectif. Certains projets pourraient relever de plusieurs rubriques.

L’Ae a parfois rendu un seul avis pour plusieurs projets. C’est par exemple le cas pour l’avis n°2024 68a à 68e du 24 octobre 2024 qui porte sur cinq dossiers d’aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux (Afafe, anciennement appelés « remembrements »), conséquences du contournement ouest de Strasbourg (COS). C’est également le cas de l’avis (n°2024-83) du 10 octobre 2024 relatif au projet de création de poste RTE (Foulventour) et de poste Énedis à Saint-Hilaire-la-Treille (87).

Une grande variété de projets

Quelques exemples :

TYPE DE DOSSIERS	AMÉNAGEMENTS	INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	MINES ET INB	ASSAINISSEMENT	AFAFE	ÉNERGIE
Nombre	34	12	2	1	3 (pour 7 Afafe)	20

Le classement d’un projet dans une catégorie est par nature subjectif. Certains projets pourraient relever de plusieurs rubriques.

L’Ae a parfois rendu un seul avis pour plusieurs projets. C’est par exemple le cas pour l’avis n°2024 68a à 68e du 24 octobre 2024 qui porte sur cinq dossiers d’aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux (Afafe, anciennement appelés « remembrements »), conséquences du contournement ouest de Strasbourg (COS). C’est également le cas de l’avis (n°2024-83) du 10 octobre 2024 relatif au projet de création de poste RTE (Foulventour) et de poste Énedis à Saint-Hilaire-la-Treille (87).



Aménagement

Les zones d’aménagement concerté (hors Mayotte et Guyane)

Les dossiers examinés concernent tous des projets urbains, sauf un qui traite du développement d’une zone industrielle. Huit dossiers de Zac concernent l’Île-de-France.

Zac Noisy-Pôle Gare à Noisy-le-Grand (93) - Avis n°2024-25 du 25 juillet 2024

L’Ae a été saisie du projet de la Zac Noisy Pôle Gare, sur la commune de Noisy-le-Grand, en Seine-Saint-Denis (93), déclaré d’intérêt métropolitain par délibération du conseil de la Métropole du Grand Paris. Il s’inscrit dans une démarche de recomposition et reconstruction territoriale de l’Est parisien, en lien avec la démarche globale d’aménagement du Grand Paris et des travaux en cours du Grand Paris Express (GPE).

L’Ae note que l’ensemble des projets en cours sur ce secteur (plusieurs Zac) va contribuer à la fragmentation du corridor écologique boisé inscrit dans le schéma directeur de la région Île-de-France ainsi qu’à la destruction d’une partie de la biodiversité, ce qui nécessite d’analyser leurs effets sur les milieux physiques et naturels à l’échelle de l’ensemble des aménagements. L’Ae recommande de compléter de façon significative les plans d’action et les mesures permettant de compenser les incidences du projet et de ceux en cours, en prenant notamment en compte les incidences en phase chantier. Elle recommande aussi de renforcer encore l’analyse des effets cumulés de ces projets. L’Ae recommande enfin la prise en compte du PCAET Grand-Paris Grand-Est pour la mise en œuvre du projet et encourage à la mise en place d’une gouvernance élargie, associant les acteurs des transports, les promoteurs ou les aménageurs, voire les habitants eux-mêmes.

Zac de l'Éco-quartier du Fort d'Aubervilliers (phase 2), située à Aubervilliers et Pantin (93) – Avis n°2024-73 du 26 septembre 2024

L'Ae est saisie du dossier de réalisation du projet de Zac de l'Éco-quartier du Fort d'Aubervilliers (phase 2) prévoyant la programmation de logements, d'activités de commerces et de services sur le quartier du Fort d'Aubervilliers et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (Mecdu) de l'établissement public territorial Plaine-Commune. La première phase (920 logements et le réaménagement du théâtre équestre Zingaro) est en cours de livraison. La saisine concerne la deuxième phase d'aménagement (aménagement du Cœur de Fort, des liaisons avec le quartier gare, pôle d'échanges multimodal qui accueillera la ligne M15 du Grand Paris Express, et notamment la réhabilitation des quatre tours dites de la gendarmerie).

L'Ae souligne un dossier de très bonne facture malgré quelques imperfections. Elle recommande de compléter le dossier par une vision à l'échelle de la Zac, intégrant la phase 1, d'objectiver les risques sanitaires auxquels seront exposés les nouveaux habitants de la Zac, et de tracer les évolutions de la programmation et les choix opérés, y compris pour la prise en compte des risques et pollutions identifiés.



Zone d'aménagement concerté (Zac) du Bas Clichy à Clichy-sous-Bois (93) - Avis n°2023-128 du 22 février 2024 et n°2024-46 le 30 mai 2024

L'Ae a été saisie à deux reprises en 2024 d'un projet de Zac sur le quartier dit du « Bas Clichy », lequel comprend des copropriétés très fortement dégradées. Une opération de requalification des copropriétés dégradées d'intérêt national (Orcod-IN) a été décidée en 2015.

L'Ae a rendu un premier avis n° 2023-128 le 22 février 2024 dans lequel elle relevait la bonne qualité de l'étude d'impact actualisée et notamment les ambitions affichées sur certains enjeux, comme la biodiversité même si certains compléments méritaient d'être apportés sur certains sujets.

Elle a rendu un deuxième avis n°2024-46 le 30 mai. L'étude d'impact, actualisée, apporte des éléments de réponse détaillés et pertinents aux recommandations de l'avis précité.

L'Ae émet des recommandations pour un suivi régulier des émissions de GES du projet et définir, si besoin des mesures complémentaires pour contrôler et améliorer le bilan GES du projet. L'Ae recommande également de réaliser de manière rigoureuse le plan de travaux de renaturation de la boucle de Sévigné, puis les mesures de gestion, et de mettre en place un suivi précis de l'état du site et des fonctionnalités écologiques, et de prévoir le cas échéant des mesures complémentaires. Elle émet également des recommandations en matière de prise en compte du bruit.



Les dossiers 2024

Zac « Sevrans Terre d'avenir Centre-ville – Montceuleux » (93)
- Avis n°2024-98 du 24 octobre 2024

La programmation initiale de la Zac « Sevrans Terre d'avenir Centre-ville – Montceuleux », portée par l'établissement public Grand Paris aménagement (GPA), a été profondément remaniée suite à la concertation menée en 2021. Un premier avis du 20 juillet 2019 a été rendu par la MRAe Île-de-France. L'Ae a été saisie d'un dossier actualisé dans le cadre du dossier de réalisation de la phase 1.

L'Ae souligne des lacunes dans le dossier et la nécessité d'apporter des réponses à court terme dans le cadre de l'actualisation prévue début 2025. Ses recommandations portent principalement sur la mise à jour de la programmation de la Zac, la suppression des incohérences ou ambiguïtés du dossier et sur les précisions à apporter sur les incidences et les mesures associées pour les thématiques environnementales insuffisamment approfondies à ce stade (nuisances acoustiques, consommations énergétiques, émissions de GES, etc.).

Aménagement du Senia à Thiais et Orly (94) – Avis n°2024-97
du 24 octobre 2024 (2ème avis)

L'Ae a été saisie d'une étude d'impact actualisée dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale déposée par l'établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine amont (EPA Orsa), maître d'ouvrage de la Zac intercommunale Thiais-Orly. L'Ae rappelle les principaux enjeux environnementaux déjà relevés dans son avis initial de 2022, en lien avec la mutation du quartier.

Elle relève que les principales recommandations émises dans son avis de 2022 ont pour partie été prises en compte ou ont donné lieu à des précisions dans le mémoire en réponse, dont certaines gagneraient à être intégrées dans l'étude d'impact. Le principal enjeu reste la nécessité d'une évaluation du projet dans son ensemble, en particulier pour ce qui concerne la gestion des eaux.



Avis sur la nécessité de réaliser une actualisation de l'étude d'impact de la Zac Marne Europe à Villiers-sur-Marne (94) –
Avis n° 2024-112 du 21 novembre 2024

La Zac Marne Europe à Villiers-sur-Marne (94) a fait l'objet a fait l'objet de deux avis d'autorité environnementale le 30 août 2015 puis le 21 juillet 2021 à l'occasion de la création de la Zac et d'une actualisation liée à l'avancement du projet. À l'occasion de la procédure de permis de construire des lots MA1A-1B et MA3-4, l'Ae est questionnée sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact à ce stade. Dans son avis du 21 novembre 2024, et eu égard aux éléments fournis dans le dossier, l'Ae conclut qu'il n'y a pas lieu d'actualiser l'étude d'impact de la Zac s'agissant de la construction de ces lots.



ZAC Sevrans

Zone d'aménagement concerté (Zac) Dame Blanche Nord à Garges-lès-Gonesse (95), Avis n°2024-77 du 12 septembre 2024 (2ème avis)

L'Ae a déjà rendu en 2022 un avis sur le projet de renouvellement urbain de la Zac Dame Blanche Nord, à Garges-lès-Gonesse (95). Le dossier a été complété ce qui permet de disposer d'une évaluation environnementale souvent bien documentée, et assez structurée, permettant de mettre en exergue la stratégie visée et de documenter des incidences visées positives, par exemple sur la biodiversité, les circulations pour les modes actifs de déplacement etc. L'Ae note que certaines thématiques restent insuffisamment précisées ou sont exposées de manière parfois difficile à appréhender (comme par exemple le bilan des émissions de GES ou, encore l'analyse des variantes et solutions de substitution raisonnables) et que la réduction des incidences sur l'environnement et, dans certains cas, la concrétisation d'incidences escomptées positives, reposeront sur la précision de certaines orientations, leur bonne mise en œuvre et la mise en place d'un dispositif de suivi adéquat pendant et après les travaux. L'Ae recommande en particulier de reprendre les éléments relatifs aux émissions de GES en présentant un bilan carbone précis et les mesures pour l'améliorer ou d'apporter des précisions en matière de réduction des nuisances sonores pouvant affecter certains bâtiments.

Zone d'aménagement concerté (Zac) « Plante-des-Champs » à Montmagny (95) –avis n°2024-99 du 21 novembre 2024 (2ème avis)

L'Ae est saisie par l'établissement public Grand Paris Aménagement (GPA) du dossier préalable de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) de la Zac « Plante des Champs » à Montmagny. Cette Zac a fait l'objet d'un premier avis de l'Ae en 2022 (avis n° 2022-03). L'Ae réitère sa recommandation de 2022 relative au périmètre du projet à prendre en compte et de reprendre donc la démarche « éviter, réduire, compenser » à l'échelle de l'ensemble du projet sur cette base. Au-delà de cette remarque préalable, l'Ae note que la plupart des enjeux (à l'exception de ceux concernant l'approvisionnement en énergie renouvelable et les nuisances sonores) sont au niveau de précision attendu pour un dossier de création de Zac.

Elle émet différentes recommandations relatives au coefficient d'artificialisation de l'opération dans son ensemble ou encore de reconsidérer les conclusions de l'étude sur les zones humides. Différents approfondissements sont également attendus (sur les espèces, la préservation des arbres remarquables et la trame noire ou encore la réalisation d'études hydrogéotechniques complémentaires...). Le choix d'énergie produite à partir d'énergie renouvelable est à préciser et pris en compte pour le bilan carbone du projet.

Zac Cambacérès Nord à Montpellier (34) – Avis n°2024-101 du 21 novembre 2024 (2ème avis)

L'Ae est saisie dans le cadre de la modification du dossier de réalisation de la Zac Cambacérès Nord. Cette dernière se situe au sein du projet urbain global « Cambacérès » de 350 ha au sud-est de la ville de Montpellier. Montpellier Méditerranée Métropole, maître d'ouvrage, a confié la réalisation à la société d'aménagement de Montpellier Méditerranée Métropole (SA3M).

La question centrale concerne le périmètre du projet à prendre en compte.

Contrairement aux recommandations des différents avis et décisions déjà rendus par l'Ae sur ce territoire, l'étude d'impact est limitée aux seuls aménagements dont la réalisation relève de la SA3M, en excluant les opérations réalisées de manière concomitante sur le territoire de la Zac auxquelles ils sont fonctionnellement liés : extension de la ligne 1 du tramway, contournement ferroviaire Nîmes Montpellier et construction de la nouvelle gare Montpellier Sud de France, transformation de l'A709 en boulevard urbain et centrale géothermique.

L'actualisation de l'étude d'impact est limitée aux thématiques de la mobilité, du bruit et de la qualité de l'air, les seules pour lesquelles le dossier considère que la modification du projet constitue une évolution notable, sans prendre en compte celles soulevées par les avis et décisions de l'Ae. L'actualisation est marquée par des erreurs méthodologiques et des insuffisances majeures, notamment en matière de définition du nouvel état de référence, des aires d'études et populations concernées, et des solutions alternatives étudiées ; elle n'inclut pas de résumé non technique.

Zac Flaubert sur les communes de Petit-Quevilly et Rouen (76) - Complément à l'étude d'impact suite à la décision n° F- 028-23-C077 (îlot A – macrolot 2) – Avis n°2024-01 du 7 mars 2024

L'étude d'impact de la Zac a été actualisée suite à une décision de l'Ae du 30 mai 2023 (après un examen au cas par cas) relative à la construction d'un ensemble immobilier sur l'îlot A (macrolot 2) de la Zac Flaubert à Rouen. L'étude d'impact est circonscrite à la pollution des eaux souterraines par les substances per- et poly-fluoroalkylées (PFAS), et à la gestion d'une telle pollution le cas échéant.

L'Ae émet plusieurs recommandations au maître d'ouvrage de la Zac visant à mieux identifier les PFAS ou encore de pratiquer des analyses de PFAS dans les sols des terrains accueillant des pavillons individuels, ou des jardins d'enfants afin d'assurer l'absence de pollution susceptible d'exposer les enfants. Elle préconise des interdictions en fonction de certains usages et des mesures de précaution.

L'Ae recommande à l'État et à la collectivité locale de conduire une réflexion d'ensemble sur la gestion et le devenir de la pollution aux PFAS sur le quartier Flaubert et plus largement à une échelle adéquate au regard des pollutions identifiées et potentielles dans la nappe alluviale, en particulier en examinant la pertinence d'un certain nombre d'actions précisées dans son avis.



ZAC plante des champs Montmagny

Actualisation de l'étude d'impact de la Zac Littorale dans l'opération d'intérêt national (OIN) Euroméditerranée à Marseille (13) à l'occasion de plusieurs opérations de l'OIN (dont XXL05B1 « The Shed » – Cap Pinède Capitaine Gèze – Château-Vert) – Avis n°2024-80 du 26 septembre 2024

L'Ae est saisie par l'Établissement public d'aménagement Euroméditerranée de l'actualisation de l'étude d'impact de la Zac Littorale à l'occasion de la demande de permis de construire pour l'un de ses îlots (5B1 ou « The Shed », construit par Bouygues Immobilier). L'actualisation concerne aussi sur d'autres opérations de la Zac, partie de l'opération d'intérêt national (OIN) Euromed II.

L'Ae note que l'évaluation environnementale de la Zac Littorale tient partiellement compte des recommandations déjà émises par les autorités environnementales aux différentes étapes du projet.

L'opération de construction semble cependant s'exonérer de certaines mesures prévues dans l'étude d'impact de la Zac. Les principales recommandations de l'Ae portent sur le traitement des terres polluées sur le périmètre du projet de Zac, le traitement du risque d'inondation ou encore les mesures d'évitement et de réduction de la Zac Littorale concernant les eaux souterraines. L'Ae recommande de réévaluer, au moins au niveau de la Zac, les conséquences et effets des aménagements réalisés dans le cadre du projet sur les risques d'inondations.

Zone d'aménagement concerté (Zac) Inspira (38) — Avis n°2024-16 du 25 avril 2024 (5^e avis)

Quatre avis d'autorité environnementale ont déjà été émis sur la Zac « Inspira » sur les communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons, en Isère (38) ou ses opérations⁶.

L'étude d'impact mise à jour est présentée à l'appui des demandes d'autorisations environnementales pour l'aménagement du secteur nord de la Zac, pour l'installation classée pour la protection de l'environnement Floor to Floor, ainsi que pour le dossier d'exécution de l'extension ferroviaire et le projet Hympulsion.

L'Ae note que le dossier est complété sur de nombreux volets et tient désormais compte du projet de territoire pour la gestion de l'eau. D'autres questions concernent le traitement de la multimodalité (route/fleuve/fer) pourtant au cœur du projet et l'artificialisation des sols. Elle invite à préciser les responsabilités et engagements des différents maîtres d'ouvrage en matière de compensation des incidences sur les espèces et les milieux naturels, et d'accroître la pérennité des mesures compensatoires.



Zone d'aménagement concerté Garonne Eiffel sur les communes de Bordeaux et Floirac (33) - Avis n°2024-79 du 24 octobre 2024 (4^e avis)

L'Ae rend un quatrième avis sur la Zac Garonne Eiffel (un des secteurs d'aménagement de l'opération d'intérêt national Bordeaux-Euratlantique).

L'Ae note que le caractère parfois daté des éléments de l'étude d'impact, des lacunes parfois importantes pour de nombreuses thématiques (bruit, mobilités, inondations...) et, compte tenu de l'état d'avancement du projet, la nécessité de précisions sur le contenu du projet, son calendrier, ses incidences et les mesures adoptées, en particulier pour les opérations déjà réalisées ou en cours de réalisation. L'Ae recommande de consolider l'état initial, notamment concernant les zones humides, la biodiversité, les inondations ou la qualité de l'air. D'une façon générale, le dossier présente le paradoxe de s'appuyer sur du génie urbain conventionnel pour la gestion des eaux (qui reste à préciser sur les inondations) pour la construction d'une ville-éponge (biodiversité notamment commune, gestion des eaux pluviales et des inondations, trame verte).

Actualisation de l'étude d'impact de la Zac de la Part-Dieu Ouest à Lyon (69) - Avis n°2024-42 du 16 mai 2024

L'Ae a été interrogée sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact de la zone d'aménagement concertée (Zac) de la Part-Dieu Ouest à Lyon (69) à l'occasion de la procédure de demande de déclaration d'utilité publique de l'îlot Milan. Au regard des informations communiquées, l'Ae a considéré qu'il n'était pas nécessaire d'actualiser l'étude d'impact.

6. [Avis préfectoral du 27 septembre 2013](#)
[Avis MRAe n° 2017-ARA-AP-00482 du 20 février 2018](#)
[Avis Ae n° 2019-64 du 10 juillet 2019](#)
[Avis Ae n° 2021-019 du 5 mai 2021](#)

Les autres projets d'aménagement

Création et l'exploitation du centre de données informatiques Dugny Digital Hub sur la commune de Dugny (93)
- Avis n°2024-08 du 11 avril 2024

Le projet Dugny Digital Hub (41 500 m² d'emprise au sol) a pour objet la création de trois centres de données sur un ancien terrain militaire en limite de l'aéroport du Bourget. Il nécessite notamment un poste de transformation électrique, deux lignes électriques souterraines d'une longueur totale de 28 km, 108 groupes électrogènes pour l'alimentation de secours, d'une puissance cumulée de 814 MWth (mégawatts thermiques) et des batteries pour une puissance électrique cumulée maximale de 283 MW. Une demande de dérogation au titre des espèces protégées est nécessaire.

Dans son avis du 11 avril 2024 (n°2024-08), l'Ae souligne la nécessité de compléter l'étude d'impact sur de nombreux points : analyser les effets du projet en termes d'îlot de chaleur urbain, corriger et compléter la partie consacrée aux rejets d'oxydes d'azote (NOx), compléter le périmètre du projet (en y intégrant les infrastructures numériques, la double liaison de 20 kV prévue et les équipements informatiques qui seront hébergés), finaliser des engagements permettant la récupération d'une partie significative de la chaleur fatale, démontrer l'absence de perte nette de biodiversité, approfondir l'analyse des émissions de GES par le projet en construction et en exploitation ainsi que celle des effets cumulés et revoir les mesures de suivi des pollutions atmosphériques et sonores. L'Ae recommande d'inclure dans l'arrêté d'autorisation une condition visant à fortement limiter les rejets de polluants atmosphériques liés à l'utilisation des groupes électrogènes.



Opération de construction d'un cantonnement sur le laboratoire souterrain de recherche de l'Andra à Bure (55) - Avis n°2024-17 du 25 avril 2024

L'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (Andra), qui exploite depuis plus de 20 ans un laboratoire de recherche sur le stockage souterrain de déchets radioactifs à Bure dans la Meuse, envisage la réalisation de constructions supplémentaires en surface pour héberger l'unité de gendarmerie mobile présente sur le site, ainsi que la transformation d'un bâtiment existant en local informatique. L'Ae note que dans l'ensemble, les incidences du site sont faibles et traitées par des mesures appropriées. Elle recommande néanmoins de compléter le dossier sur différents aspects tels que le suivi des eaux de ruissellement des versants et des eaux aux points de captage AEP ou encore de présenter dans l'étude d'impact l'estimation des émissions de GES liées à la phase de construction de l'opération. Elle recommande par ailleurs d'examiner la pollution lumineuse provoquée par les nouveaux bâtiments afin de mettre en place des mesures de réduction adaptées aux espèces installées dans cette partie du site.

Réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec (93) – Avis n°2024-19 du 16 mai 24

Le projet d'aménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec vise à adapter la gare qui connaît déjà des difficultés dans son fonctionnement, alors que sa fréquentation pourrait augmenter de 78 % d'ici 2035 en raison du renforcement et de l'évolution de l'offre de transports en commun. Le dossier est soumis à l'avis de l'Ae dans le cadre d'une demande de déclaration d'utilité publique.

Dans son avis du 16 mai 2024 (n°2024-19) l'Ae souligne que le dossier et son évaluation environnementale sont de qualité et permettent de bien appréhender les enjeux du projet, dans l'ensemble bien traités. Le projet permettra à la gare de faire face à l'augmentation du trafic, de développer l'intermodalité, et de faciliter les mobilités actives vers la gare et plus largement dans le quartier. En exploitation les impacts résiduels seront faibles ou positifs.



L'ampleur et la durée du chantier amènent cependant l'Ae à recommander d'anticiper ses effets. Elle recommande aussi d'étudier les moyens de réduire les émissions de GES de la phase de construction, de préciser la prise en compte des effets du changement climatique pour l'ensemble du projet et d'articuler les aménagements prévus pour les mobilités actives avec les projets envisagés par les collectivités à une échelle plus large.

Réalisation d'un quai d'amarrage de bateaux porte-conteneurs à Village-Neuf (68) et mise en compatibilité du plan local d'urbanisme – Avis n°2024-29 du 13 juin 2024

L'Ae a été saisie d'un projet portant sur la création d'un quai d'amarrage de bateaux porte-conteneurs de 6 750 m² dans le lit mineur du Rhin sur le port de Huningue Village-Neuf (68) et d'une plateforme de 2 ha au droit du futur quai (en partie déjà construite) pouvant accueillir des matériaux en vrac puis, dans un second temps, des conteneurs.

Dans son avis du 13 juin 2024 (n°2024-29), l'Ae souligne que la description de plateforme trimodale (train, route, fleuve) reste à compléter dans le dossier. Celui-ci souffre d'incohérences internes résultant d'une élaboration faite au fil de l'eau sur plusieurs années et comprend des parties qui ne sont plus d'actualité.

L'étude d'impact omet de présenter le scénario de référence, qui doit décrire l'évolution la plus probable en l'absence de projet. Les impacts du projet sont le plus souvent évalués en comparant l'état initial actuel et l'état futur avec projet, ce qui est un biais méthodologique. L'Ae recommande de reprendre ce point fondamental de l'évaluation environnementale et d'actualiser en conséquence l'étude d'impact (trafic, bruit, pollution de l'air, émissions de GES etc.). D'autres recommandations sont émises, notamment pour prendre en compte les risques technologiques eu égard à la proximité de plusieurs installations industrielles.

Projet de rénovation urbaine des quartiers « Puits-la-Marlière » et « Derrière-les-Murs-de- Monseigneur » à Villiers-le-Bel (95) – Avis n°2024-60 du 26 septembre 2024

L'opération d'aménagement urbain des quartiers « Puits-la-Marlière » (PLM) et « Derrière- les- Murs- de- Monseigneur » (DLM) à Villiers-le-Bel (95) s'insère dans le cadre du Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), lancé en 2014, qui doit contribuer à une transformation profonde des quartiers prioritaires de la ville (QPV).

L'Ae souligne un manque de lisibilité du dossier en raison de la grande complexité de l'articulation de ces différentes opérations. L'évaluation environnementale ne présente pas les variantes et l'exposé des effets cumulés ne prend pas en compte certaines opérations structurantes pour le projet, comme la réalisation d'un bus à haut niveau de service. L'état initial reste à réaliser pour les émissions de GES.

D'une façon générale, l'Ae recommande de renforcer la qualification et la quantification des incidences et d'en déduire les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant, de compensation. Elle souligne, par exemple, que dans un environnement soumis aux nuisances de l'aéroport Charles-de-Gaulle, les incidences acoustiques de toutes les modifications du réseau de voirie sont à reconsidérer pour s'assurer de l'absence de création de points noirs de bruit et, sinon, d'en déduire les mesures ad hoc.

Requalification urbaine du quartier de l'Esplanade à Grenoble (38) - Avis n° 2024-81 du 10 octobre 2024 (2ème avis)

Le projet de requalification du quartier de l'Esplanade à Grenoble (38), dont la durée de la phase travaux est estimée à 15 ans, comporte plusieurs opérations articulées autour des questions de déplacements, de gestion d'énergie et de réduction des nuisances.

L'Ae relève que l'étude d'impact est bien présentée et didactique. Réalisée pour la première opération du projet Grande Esplanade, elle a été complétée et adaptées aux évolutions du projet après un premier avis de l'Ae de juillet 2021 et apporte des réponses globalement satisfaisantes aux précédentes remarques de l'Ae. Des actualisations seront nécessaires à l'occasion des prochaines phases de réalisation du projet, notamment pour ce qui concerne l'évolution des trafics.

Aménagement du domaine viticole de Château Léoube - plantation de vignes et oliveraie - à Bormes-les-Mimosas (83) – Avis n°2023-117 du 11 janvier 2024

Le domaine viticole de Château Léoube à Bormes-les-Mimosas est inclus dans le site classé du « Cap Bénat ». Les aménagements projetés, qui portent sur une surface totale de 38,1 ha, s'inscrivent dans le cadre d'un schéma d'aménagement validé en 2000 par la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Les parties de l'étude d'impact relatives à l'analyse paysagère sont bien traitées. L'Ae relève toutefois une incomplétude de la séquence éviter, réduire, compenser liée, pour certaines espèces, à l'absence d'évaluation des impacts résiduels, après mesures d'évitement et de réduction. Elle relève que l'ensemble des surfaces mobilisées dans l'opération d'aménagement et comptées dans le plan de gestion écologique n'ont pas été incluses dans l'aire d'étude et que certaines thématiques environnementales (ressource en eau, émissions de GES devraient être traitées de façon plus complète. L'Ae émet plusieurs recommandations afin d'améliorer le dossier qui devrait démontrer que le projet n'affecte pas des espèces protégées.



Campus hospitalo-universitaire Grand Paris Nord à Saint-Ouen-sur-Seine (93) — Avis n°2024-102 du 21 novembre 2024 (2° avis)

Le campus hospitalo-universitaire Saint-Ouen Grand Paris Nord (CHUSOGPN), qui vise à rééquilibrer l'offre hospitalière et universitaire au profit du nord francilien et à regrouper sur un même site des activités de soin, d'enseignement et de recherche a fait l'objet d'un premier avis de l'Ae délibéré le 21 avril 2021 au stade de la déclaration d'utilité publique et de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune.

Le contenu du volet hospitalier est désormais bien défini mais certains aspects, notamment de gestion des eaux pluviales et usées, restent à approfondir. Celui du volet universitaire est encore au stade d'esquisse. L'Ae conclut en conséquence qu'elle n'aurait pas dû être ressaisie à ce stade en raison du caractère inabouti du dossier d'étude d'impact.

Sa principale recommandation vise donc à conduire les maîtres d'ouvrage à compléter et actualiser l'étude d'impact. L'Ae devra être saisie à nouveau sur cette base à l'occasion de toute autorisation à venir relative au projet.

Il convient de noter que l'Ae a appris, après avoir rendu son avis, que des compléments avaient été demandés et que la procédure d'instruction de l'autorisation était suspendue.

Construction du centre pénitentiaire « Angers – Les Landes » et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal et de l'habitat d'Angers Loire Métropole et du schéma de cohérence territoriale Loire Angers (49) – Avis n°2024-05 du 25 avril 2024

L'Ae est saisie pour avis d'un projet de nouvel établissement pénitentiaire de 850 places sur les communes de Loire-Autun et Trélazé dans le Maine-et-Loire (49), à une dizaine de kilomètres d'Angers qui a pour objet de remplacer la maison d'arrêt d'Angers, vétuste et surpeuplée.

Le dossier ne présente qu'un schéma de principe des implantations et ne décrit aucun des aménagements nécessaires au fonctionnement de la future maison d'arrêt. L'analyse des solutions de substitution est sommaire. Au stade de la demande de déclaration d'utilité publique et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le dossier est insuffisant à la bonne information du public sur le projet d'ensemble.

L'étude d'impact s'en ressent. Si la présentation de l'état initial des milieux naturels est convenable, l'appréciation des incidences est incomplète à bien des égards (déplacements, consommation énergétique, émissions de GES, prise en compte du changement climatique...). La démarche "éviter, réduire, et, à défaut, compenser" n'a pu être conduite correctement, les mesures de compensation n'étant par exemple pas même décrites.

L'Ae émet plusieurs recommandations parmi lesquelles celles de revoir le périmètre du projet pour y intégrer l'ensemble des composantes nécessaires à son fonctionnement, et de reprendre intégralement l'étude d'impact, qui sera alors soumise à un nouvel avis de l'Ae en amont de toute procédure de consultation du public.

Parc Grand Ouest, à Argentré et Bonchamp-lès-Laval (53) –
Avis n°2024-71 du 12 septembre 2024

Parc Grand Ouest est un parc d'activités industrielles, logistiques, agricoles et alimentaires, initié en 2007 et implanté sur 150 ha de terrains agricoles et naturels au nord-est de Laval, sur les communes d'Argentré et de Bonchamp-lès-Laval.

Le projet, qui comporte la création d'un échangeur sur l'autoroute A81 assurant l'accès au parc, a significativement évolué du fait de la démarche d'évitement conduite depuis 2019 par la maîtrise d'ouvrage. Dans son avis du n°2024-71 du 12 septembre 2024, l'Ae souligne que les enjeux environnementaux du projet seront à préciser dès que les types d'activités au sein du parc d'activité seront mieux définis. L'étude d'impact est à compléter de l'évaluation de leurs incidences. À ce stade, en effet, l'Ae recommande de mieux justifier les choix effectués, en particulier de préciser les besoins auxquels répond le projet et d'intégrer les critères « consommation d'espaces agricoles et naturels » et « artificialisation des sols » dans ces choix.

L'Ae émet d'autres recommandations telles que clarifier les types d'activités pour lesquels le projet est engagé ou encore, par exemple, dresser la liste de l'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation annoncées dans le dossier comme devant y être inscrites, la compléter pour les enjeux environnementaux actuellement sous-évalués et s'engager explicitement à les inscrire en tant que prescriptions contractuelles. L'Ae recommande aussi de justifier, dans le cadre du changement climatique, le choix d'une pluie de période de retour décennale pour dimensionner le dispositif de gestion des eaux pluviales et, le cas échéant, de le reconsidérer, ainsi que d'intégrer la raréfaction de la ressource en eau dans la conception du projet. Enfin, l'Ae recommande de produire un bilan carbone complet du projet et d'identifier les leviers pour l'améliorer.



Aménagement d'une zone d'activité économique et d'un site de production de ballons dirigeables à Laruscade (33)

- Avis n° 2024-87 du 24 octobre 2024 (2^e avis)

L'Ae a été saisie d'un projet de zone d'activité économique (ZAE) de 75 ha à Laruscade (33) dont l'objet est d'accueillir une usine de fabrication de dirigeables destinés au transport de fret lourd avec chargement et déchargement en vol stationnaire sans pose au sol du dirigeable.

Ce projet de nouvelle filière industrielle, initié par la société Flying Whales, et auquel de nombreux partenaires publics et privés se sont associés, est intéressant dans le cadre de la transition énergétique.

Le principal problème posé par ce dossier est le lieu d'implantation envisagé pour la ZAE.

Il s'agit en effet d'une zone humide de grande dimension que le dossier qualifie de particulièrement fonctionnelle sur le plan de la biodiversité (diversité des cortèges et espèces observées ; patrimonialité (nombre de ces espèces sont rares et ou menacées, souvent protégées) ; qualité et fonctionnalité des milieux (réalisation de l'ensemble du cycle de vie sur site pour la plupart des espèces citées). Elle est en outre constituée de secteurs complémentaires dans leurs fonctionnalités. Cette zone humide constitue par ailleurs un corridor écologique important et reconnu comme tel pour plusieurs espèces protégées et jouxte deux zones Natura 2000.

Le dossier transmis à l'Ae correspond à l'actualisation (avril 2024) de l'étude d'impact sur laquelle portait le 1^{er} avis de

l'Ae (n°2023-100) rendu le 19 octobre; malgré des avancées indéniables sur la gestion des eaux pluviales et de ruissellement et sur les démarches de recherche de nouveaux sites de compensation, le dossier met en évidence l'importance des atteintes aux milieux naturels et aux espèces protégées, qu'il continue cependant de sous-estimer significativement.

Pour l'Ae, « eu égard à la richesse particulière de ces milieux naturels, les compensations à hauteur de la dette écologique que générerait le projet de ZAE, ne sont à ce stade pas atteintes et ne paraissent pas atteignables ; le projet ne saurait, par conséquent, être autorisé en l'état (article L. 163-I du code de l'environnement) ».

Dès lors, l'Ae recommande principalement de rechercher, avec le concours de la DGAC, une autre localisation pour le projet.



Les projets d'aménagement à Mayotte

L'Ae a été saisie par l'établissement public foncier d'aménagement de Mayotte (Epfam) de plusieurs projets de Zac à Mayotte, conçus avant le cyclone Chido du 14 décembre 2024 qui a provoqué des destructions considérables sur toute l'île, et dont les conséquences ne sont évidemment pas prises en compte dans ces projets et dans les avis correspondants de l'Ae.

Zone d'aménagement concerté (Zac) de Doujani sur la commune de Mamoudzou, à Mayotte (976) - 2^e avis - Avis n°2024-38 du 13 juin 2024

L'Ae est saisie une seconde fois sur le projet de Zac de Doujani, dans (partie sud de la commune de Mamoudzou). Le projet nécessite la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune. L'Ae souligne que le maître d'ouvrage développe un projet de Zac intégré prenant en compte l'ensemble des facteurs environnementaux qui permettent de réduire les aléas auxquels sont soumis les populations habitantes et l'habitat indigne.

L'efficacité des aménagements prévus en particulier pour la gestion des eaux de surface et de leur pérennité constituant un des enjeux forts, l'Ae recommande d'inscrire l'analyse des impacts du projet et l'efficacité des ouvrages et dispositifs mis en place, dans une prise en compte du changement climatique et dans la durée (engagements des collectivités locales et les acteurs privés moyens dédiés) avec mise en œuvre d'un suivi robuste. L'Ae émet d'autres recommandations (prise en compte du bruit routier à son juste niveau, intégration de l'exutoire de la rivière Doujani sur le littoral dans ses analyses etc.).

Aménagement de la zone d'activités économiques (ZAE) Malamani à Chirongui à Mayotte (976) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme - Avis n°2023-56 du 25 janvier 2024

L'Ae a également été saisie d'un projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques (ZAE) sur la commune de Chirongui (village de Malamani) dont l'objectif est de participer à un rééquilibrage territorial en rapprochant l'emploi de l'habitat.

L'étude d'impact est bien menée, avec une démarche « éviter, réduire, compenser » maîtrisée. Parmi les recommandations de l'Ae, celles de mieux justifier le périmètre de la ZAE, et notamment ses extensions en zones de risques naturels, de renforcer la lutte contre les espèces exotiques envahissantes, de prévoir des mesures pour freiner ou stopper le recul de la mangrove, de l'arrière-mangrove et des zones humides.

Le projet n'étant pas compatible avec le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) de Mayotte en vigueur, l'Ae recommande de publier le schéma d'aménagement régional (Sar) au plus vite afin de clarifier la situation réglementaire compliquée que rencontrent les acteurs de l'aménagement à Mayotte.

Réalisation de la zone d'aménagement concerté (Zac) Mjini-Héritage et mise en compatibilité du PLU de la commune de Bandré (976) – Avis n°2024-91 du 5 décembre 2024

L'Ae a été saisie du dossier de réalisation d'une Zac de 27 ha à Bandré (sud de Mayotte) qui prévoit la création d'environ 696 logements, des écoles, des équipements culturels et sportifs. Pour l'Ae, en l'absence de schéma d'aménagement régional (Sar), le dossier devrait mieux expliquer comment ont été définis le dimensionnement et les choix d'implantation de Zac.

Le dossier de réalisation de la Zac prend correctement en compte les risques naturels, prégnants mais écarte en revanche trop rapidement les autres sujets environnementaux qui présente des enjeux non négligeables.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur la biodiversité doivent être renforcées pour tenir compte du fait que le projet va affecter des terrains où se pratique aujourd'hui une agroforesterie extensive, où la biodiversité a toute sa place et où ont été reconnues plus de 20 espèces protégées d'oiseaux ou de reptiles. L'étude paysagère, comme celles sur le bruit, l'air ou les transports sont à compléter.



Zac « Écoparc des Badamiers » à Dzaoudzi-Labattoir (976)
- Avis n°2023-58 du 25 janvier 2024 (2^e avis)

L'« Écoparc des Badamiers », sur la commune de Dzaoudzi-Labattoir (Petite-Terre) est une Zac à dominante économique présentant une mixité fonctionnelle dont l'objectif est de pallier le manque d'activités économiques dans le secteur de la pointe des Badamiers. Le dossier est présenté à l'occasion de la demande d'autorisation environnementale nécessaire à la réalisation de la Zac.

La majorité des recommandations de l'Ae formulées dans son 1er avis ont fait l'objet d'une prise en compte même si certaines d'entre-elles, majeures, restent en suspens, telles qu'élargir l'étude d'impact à l'ensemble des opérations prévues sur le secteur (appointement, station de traitement des eaux usées – STEU –, évolution de la centrale thermique des Badamiers...) ou nécessitent de renforcer très significativement les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour ramener les impacts résiduels sur la faune, la flore et les habitats naturels à un niveau négligeable. L'analyse de certaines incidences du projet (en matière d'écoulement des eaux, d'emports de matières en suspension dans le lagon ou de protection du lycée de la mer contre les inondations) doivent être renforcées.



Les projets d'aménagement en Guyane*(cf Zoom)

L'Ae a été saisie à plusieurs reprises par l'Établissement public foncier et d'aménagement de Guyane (EPFAG) de divers projets de Zac situés dans l'opération d'intérêt national (OIN) qui porte sur 24 sites autour des principaux pôles urbains de Guyane : Cayenne, Kourou, et Saint-Laurent-du-Maroni.

Opération d'intérêt national (OIN) n° 2 – Tigre-Maringouins, première phase opérationnelle : Zac 1 à Cayenne (973) –Avis n°2024-04 du 21 mars 2024 (2^e avis)

L'Ae a été saisie de la demande d'autorisation environnementale et de la déclaration d'utilité publique d'une zone d'activité concertée, concernant le site numéro 2 de l'OIN sur la commune de Cayenne en Guyane. L'étude d'impact présentée porte sur l'OIN 2, mais se concentre sur la Zac 1 (le projet est scindé en deux Zac). Le projet porte sur la construction d'un « écoquartier » (notamment 1 234 logements, des équipements, des services, des commerces, un groupe scolaire...), desservi par deux arrêts du transport en commun en site propre (TCSP) actuellement en chantier. L'étude d'impact est bien présentée et repose sur une méthodologie solide et des analyses et études fouillées.

Parmi les recommandations de l'Ae, celle d'actualiser le dossier sur plusieurs points (intégrer les plans et programmes à jour, les informations sur l'avenir de la décharge des Maringouins et de la carrière de Cabassou), de développer les raisons, notamment environnementales, ayant conduit à ne pas éviter le remblai et l'aménagement d'une zone humide et inondable, en clarifiant les conséquences du projet sur les inondations et la manière dont l'opération va s'articuler avec la révision du PPRI en cours.

L'Ae recommande également de garantir l'intégrité des milieux naturels sensibles pendant toute la durée du projet, mieux justifier la hiérarchisation des incidences sur les milieux naturels et, à défaut, reprendre à la hausse leur qualification. L'Ae souligne l'intérêt de mettre en place des obligations réelles environnementales (ORE), et d'augmenter très significativement le taux des mesures de « compensation », en recherchant des terrains sur lesquels des travaux de renaturation apporteraient une plus-value écologique ou une protection effective face à des pressions avérées. Enfin, l'Ae recommande de conditionner la livraison des logements à la mise à l'arrêt de la décharge, privilégier la réduction du bruit routier à la source, éviter et réduire les vibrations afin de les ramener à un niveau compatible avec la tranquillité des futurs habitants et usagers des équipements sensibles.



Opération d'intérêt national (OIN) n° 5 – Cogneau-Larivot, création et réalisation d'une Zac à Matoury (973) Avis n°2024-24 du 16 mai 2024

L'Ae a été saisie au stade de la demande de déclaration d'utilité publique et de l'autorisation environnementale d'un projet de zone d'aménagement concerté (Zac) de 47 ha sur la commune de Matoury en Guyane (site numéro 5 de l'OIN).

L'étude d'impact et ses nombreuses annexes sont disparates et ne reposent pas toujours sur les mêmes hypothèses. L'ensemble présente des lacunes sur des sujets importants (bruit, pollutions, santé) et sur les effets de la création de voiries.

L'Ae émet plusieurs recommandations : nécessité pour l'étude d'impact de traiter des incidences environnementales de toutes les opérations faisant partie du projet, compléter l'étude des risques sanitaires (importantes pollutions des sols sur certains secteurs), garantir que des solutions efficaces pour protéger la santé humaine seront mises en œuvre, en absence de filières dédiées aux terres polluées en Guyane, ou encore compléter certaines études (acoustique, de trafic). Elle recommande de phaser le projet avec la réalisation d'aménagements routiers visant à réduire la congestion. Concernant les atteintes aux habitats naturels, à la faune et à la flore, l'Ae recommande de mieux décrire la compensation prévue et d'en renforcer l'ambition. L'étude d'impact montre que les travaux de la Zac, ceux du pont du Larivot et de la centrale du Larivot produiront des incidences négatives cumulées. L'Ae recommande de prévoir des mesures pour réduire celles-ci.



Opération d'intérêt national (OIN) n° 22 – Zac Margot, Saint-Laurent-du-Maroni (973) - Avis n°2024-105 du 10 octobre 2024

L'Ae a été saisie à l'occasion de la demande d'autorisation environnementale permettant la création et la réalisation d'une zone d'aménagement concerté (Zac) de 150 ha sur la commune de Saint-Laurent-du-Maroni en Guyane, site n° 22 de l'OIN (« OIN 22 »). La Zac Margot, a pour objectif principal d'accueillir de l'activité économique, un palais omnisport, une école, et environ 500 logements et un centre judiciaire et pénitentiaire. Le dossier présenté traite de la première phase de cette Zac, sur une zone mixant actuellement des zones naturelles (forêt et crique), des zones agricoles, et des zones d'habitat informel dispersé. L'OIN Margot fait partie d'un ensemble de trois OIN sur le territoire de Saint-Laurent-du-Maroni, très proches les unes des autres. L'Ae souligne que les trois OIN ne peuvent être créées que sous condition de la mise en service d'un service de transport en commun.

L'opération de construction d'un pôle judiciaire et pénitentiaire fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale indépendante, d'une étude d'impact et d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées spécifiques. L'Ae recommande qu'une étude d'impact unique soit présentée, cette opération et la réalisation de la Zac relevant d'un même projet au sens du code de l'environnement. L'Ae recommande également de compléter la présentation des mesures ERC pour l'ensemble des champs thématiques susceptibles d'être concernés par des incidences environnementales, au-delà de la biodiversité.



Les projets de Zac (et plus largement d'aménagement urbain) font souvent ressortir des problématiques communes ou au moins assez fréquentes (sans que la liste soit exhaustive) :

- l'actualisation des études d'impact au stade des phases de réalisation de la Zac ou d'autorisation environnementale, quand le projet est mieux défini, ou lors d'évolutions des projets est parfois insuffisante, alors qu'une étude de ses incidences et un traitement adéquat sont possibles. De telles insuffisances de l'actualisation se rencontrent par exemple pour la Zac Garonne Eiffel à Bordeaux ou la Zac Cambacères à Montpellier alors que l'étude d'impact actualisée de la Zac Dame Blanche Nord à Garges-lès-Gonesse, de la Zac de l'éco-quartier du fort d'Aubervilliers ou celle du quartier Esplanade à Grenoble ont permis un approfondissement et des évolutions notables de la prise en compte des enjeux environnementaux ;
- la thématique de la biodiversité, y compris ordinaire, et de la nature en ville, est de plus en plus appréhendée par ces projets urbains, comme par exemple pour la Zac du Bas Clichy à Clichy-sous-Bois mais peut rester insuffisamment traitée, l'Ae étant amenée à formuler des recommandations par exemple sur la prise en compte de la biodiversité, de l'évolution des corridors boisés, des effets cumulés (cas par exemple du projet Noisy Pôle Gare à Noisy-Champs),

- le changement climatique est pris en compte de manière plus approfondie au travers de bilans d'émissions de gaz à effet de serre, établis en analyse de cycle de vie, souvent assez précis, mais d'une part ces bilans ne sont pas toujours de qualité homogène, et d'autre part les plans d'actions pour améliorer ces bilans sont encore souvent peu précis. De même pour l'adaptation au changement climatique on peut commencer à rencontrer des traitements précis (cas des îlots de chaleur urbains dans la Zac Dame Blanche Nord par exemple) mais le sujet reste largement à approfondir par l'ensemble des responsables chargés de planification.

Les quelques dossiers d'aménagement de zones d'activité économique examinés par l'Ae sont très divers mais font souvent ressortir l'importance de l'enjeu de l'évitement, dès la conception des projets et aussi dès le choix du site, des principales zones sensibles en termes d'enjeux naturels. Le projet de Parc Grand Ouest, à Argentré et Bonchamp-lès-Laval en Mayenne a ainsi beaucoup évolué depuis 2019 du fait de la démarche d'évitement conduite par le porteur de projet, tandis que le deuxième avis de l'Ae sur le projet de zone d'activités dédiée à la filière dirigeables à Laruscade en Gironde n'a pu que constater que, malgré l'amélioration sensible du dossier et des études fournies, les incidences liées à l'implantation du site sur un site riche en biodiversité et largement en zone humide restaient non compensées à ce stade de présentation du projet.

Aménagements fonciers agricoles, forestiers et environnementaux (Afafe)

L'Ae a rendu trois avis concernant sept Afafe.

Aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (Afafe) de Toulon-sur-Allier lié aux travaux sur l'A79-RCEA (03) – Avis n°2024-15 du 11 avril 2024

L'Ae a rendu le 11 avril 2024 un avis (n°2024-15) sur le projet d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (Afafe) de Toulon-sur-Allier. L'Afafe, qui porte sur 316 ha, est une conséquence de l'aménagement de la route Centre Europe Atlantique (RCEA) à 2x2 voies, aménagée en autoroute sur les 88,45 km séparant Sazeret (03) et Digoïn (71) et devenue l'A79.

Le secteur a déjà été remembré à plusieurs reprises. L'Ae émet plusieurs recommandations notamment celle de reconsidérer l'abattage des arbres isolés anciens et de privilégier l'évitement, de compléter le projet par des mesures apportant des fonctionnalités compensant la destruction des haies (120 m de haie arrachée dans un secteur qui ne dispose déjà plus de beaucoup de haies et d'arbres isolés), et par des mesures de maintien pérenne des prairies permanentes.

Elle recommande aussi de justifier la cohérence et la complémentarité entre les mesures environnementales des travaux routiers et celles des travaux connexes de l'Afafe comme de mieux justifier certains travaux d'irrigation dans des zones humides, d'analyser leurs conséquences et d'en déduire si besoin des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation complémentaires⁷. Enfin, l'Ae recommande de présenter l'évolution des surfaces irriguées et de celles en prairies avant et après les travaux connexes, d'allonger la durée du suivi des plantations et de prévoir si besoin des mesures correctives.

Aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE) de Ligny-en-Barrois lié à la déviation de la RN 135 à Velaines (55) – Avis n°2023-33 du 13 juin 2024

L'Ae est saisie du dossier d'Afafe de Ligny-en Barrois, sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Meuse, afin de réduire les désordres et les dommages au parcellaire agricole et les dommages environnementaux provoqués par l'emprise de l'aménagement routier de la RN 135 (mise à 2x2 voies de la section comprise entre Longeville-en-Barrois et Ligny-en-Barrois). Un précédent avis avait été émis le 6 juillet 2023 sur les deux premiers Afafe de ce projet routier, portant sur les communes de Velaines et Nançois-sur-Ornain.

L'Ae rappelle que le projet routier et les trois Afafe sont constitutifs d'un même projet.

L'Ae émet plusieurs recommandations parmi lesquelles celle d'identifier les suppressions potentielles de boisements et de haies et prévoir, le cas échéant, des plantations compensatoires, de fournir les résultats du suivi environnemental des aménagements routiers déjà réalisés, de compléter les inventaires de la faune pour couvrir le périmètre de cet Afafe et d'inclure dans les défrichements à compenser ceux qui seront induits par les Afafe après les travaux connexes.



Actualisation de l'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (Afafe) de Stutzheim-Offenheim, Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel et Hurtigheim et sur les Afafe de Truchtersheim, Lampertheim, Pfulgriesheim et Schnersheim, Ittenheim, Handschuheim et Achenheim, - Ernolsheim-Bruche, Breuschwickersheim et Kolbsheim, Vendenheim, Bietlenheim, Geudertheim, Hoerdt et Weyersheim tous liés au contournement ouest de Strasbourg (67) - Avis 2024-68a et 68e du 24 octobre 2024

L'Ae a été amenée à se prononcer le 24 octobre 2024 (2024-68a et 68 e) sur cinq Afafe⁸ qui visent à remédier aux effets du prélèvement de surfaces agricoles et forestières liés à la réalisation du contournement ouest de Strasbourg (COS) constituant désormais l'autoroute A355. Les cinq Afafe concernent un total de 10 362 ha et comportent chacun une restructuration parcellaire et un programme de travaux connexes.

Si le COS a artificialisé 347 ha, les Afafe créent 49 km de chemins et en détruisent 100 km (remis en terre), produisant pour l'ensemble des Afafe un bilan positif de désartificialisation nette de 15,47 ha. L'Ae note que dans l'ensemble, la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) a été bien menée, et que l'évitement a été privilégié. La démarche comme les dossiers sont de qualité.

L'Ae émet néanmoins quelques recommandations pour encourager la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) à poursuivre sa démarche positive. L'Ae émet également quelques recommandations plus spécifiques sur certains des Afafe.

⁷. Le mémoire en réponse a pris en compte certaines des recommandations puisqu'il supprime l'arrachage de 7 arbres et le remplacement du comblement du fossé par un curage et la pose de buses.

⁸. L'un porte sur les communes de Stutzheim-Offenheim, Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel et Hurtigheim (1 813 ha), sur lequel l'Ae a déjà rendu un avis (n° 2023-28) : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/23_06_22_afafe_stutzheim_delibere_cle59d27e.pdf. Les autres portent sur Truchtersheim, Lampertheim, Pfulgriesheim et Schnersheim (3 120 ha), Ittenheim, Handschuheim et Achenheim (793 ha), Ernolsheim-Bruche, Breuschwickersheim et Kolbsheim (1 117 ha) et Vendenheim, Bietlenheim, Geudertheim, Hoerdt et Weyersheim (3 519 ha).

Les projets ayant trait à l'Énergie

Projets de création des postes électriques « Gallais-Rampeau » et « Les Chevreux » et leur raccordement au poste de Rom (16, 79, 86) - Avis n°2024-95-96 du 21 novembre 2024

Les avis (n°2024-95-96) du 21 novembre 2024 portent sur deux projets de création de postes électriques de transformation, d'une capacité de 80 MW chacun, « Gallais Rampeau » et « Les Chevreux », portés par Réseau de transport d'électricité (RTE), Enedis et SRD Énergie Vienne, ainsi que sur la liaison électrique de chacun d'eux, en 225 kV portée par RTE, au poste de Rom. Ces projets s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre du schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR) de Nouvelle-Aquitaine.

L'Ae recommande de développer, dans l'étude d'impact, l'analyse et la justification des choix effectués lors des précédentes étapes d'élaboration du projet, notamment dans le cadre du S3REnR et de la concertation dite « Fontaine ». Les différentes variantes possibles au stade de la réalisation des projets doivent être mieux présentées. Certains endroits où passent les lignes (traversées de cours d'eau, de haies, de zones humides) sont insuffisamment identifiés dans le dossier et de nombreuses mesures d'évitement et de réduction sont renvoyées à des étapes ultérieures sans garantie de mise en œuvre effective adaptée aux enjeux identifiés.



Projet « Val de Serre » de renforcement du réseau public de transport d'électricité pour accueillir les énergies renouvelables à l'est de Laon (02) – Avis n°2024-69 du 29 août 2024

Le projet Val de Serre, présenté par RTE et Enedis vise à renforcer le réseau électrique de l'est de Laon (02), saturé. Dans la zone de Lislet, un nouveau poste source 250 000/20 000 volts est prévu avec trois transformateurs de 80 MW chacun, ainsi qu'une nouvelle liaison souterraine à 225 000 volts de 27 km jusqu'à un autre nouveau poste de transformation à 400 000/225 000 volts.

Dans son avis du 29 août 2024 (n°2024-69) l'Ae souligne que l'étude d'impact est d'une manière générale de bonne facture et proportionnée aux enjeux. Certains aspects méritent cependant d'être complétés ou mis à jour comme, par exemple, l'état des lieux de la production existante d'EnR et celle en projet. Le dimensionnement des postes est à justifier sur ces bases et sur les capacités du territoire à accueillir ces projets. Le périmètre de l'étude d'impact doit avec celui du projet, l'aire d'étude élargie à celles des projets d'EnR qui seront raccordés au poste du Thuel, les niveaux des impacts et les mesures d'évitement et de réduction présentés étayés par les retours d'expérience des postes et lignes déjà réalisés par la maîtrise d'ouvrage. L'Ae recommande de fournir un bilan carbone complet du projet en s'appuyant sur les mêmes bases.

Nouveau poste électrique de Flandre Maritime (59) – Avis n°2024-22 du 30 mai 2024

RTE a saisi l'Ae d'un dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) pour la construction d'un nouveau poste électrique dit « Flandre Maritime » à Saint-Georges-sur-l'Aa (59) et pour les lignes électriques ainsi que d'un dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE) avec mise en conformité des documents d'urbanisme (Mecdu). Le dossier comprend une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de spécimens d'espèces protégées et de leurs habitats.

Si le dossier comporte beaucoup d'informations, l'Ae dans son avis du 30 mai 2024 (n°2024-22) relève que celles-ci sont éparpillées, parfois redondantes ou incohérentes. Le choix du site doit être mieux justifié, les zones humides et boisements mieux documentés. Les incidences et compensations sur les zones humides, et les incidences et mesures de la séquence « éviter, réduire ou à défaut compenser » en phase chantier doivent être précisées.

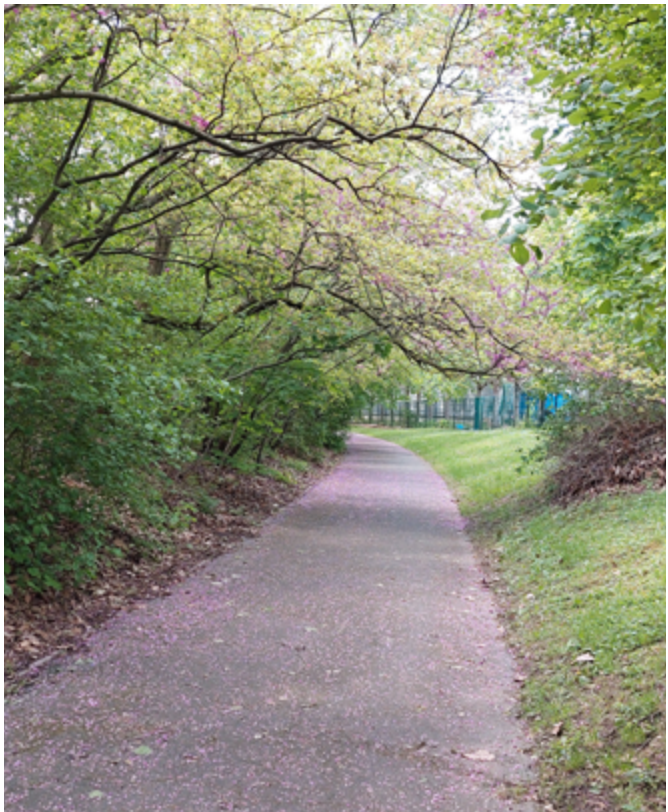
Construction du poste source 225 000 volts « Bâtisseurs » et son raccordement par deux liaisons électriques souterraines à 225 000 volts à la ligne aéro-souterraine Morbras - Villeneuve-Saint-Georges (91-94) – Avis n°2024-30 du 16 mai 2024

Le projet présenté par RTE et Enedis concerne la création d'un poste source à Crosne (91) sur le site dit « des Bâtisseurs » qui sera raccordé à la ligne aéro-souterraine 225 000 volts Morbras - Villeneuve-Saint-Georges par deux liaisons souterraines de 4 km, au niveau de Valenton (94). L'Ae est saisie de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP).

Dans son avis du 16 mai 2024 (n°2024-30), l'Ae souligne que l'évaluation environnementale devrait être approfondie sur certains sujets. Ainsi la mesure de compensation prévue pour la restitution d'un habitat favorable à la reproduction de l'Hypolaïs polyglotte doit être décrite plus précisément et un bilan des émissions de GES portant sur les phases de construction et d'exploitation établi.

L'étude des solutions alternatives quant au choix du tracé appelle des observations, le choix du fuseau de moindre impact (FMI) ayant été validé sur la base d'études écologiques partielles alors même que le choix du tracé retenu devrait des incidences significatives sur le milieu naturel.

L'Ae recommande de réviser les procédures d'élaboration des projets de RTE et Enedis afin de ne pas restreindre de façon excessive le choix des variantes lors de la définition du fuseau de moindre impact, à un stade où les données et analyses sont encore partielles et où la participation du public ne peut être assurée de façon appropriée.



Projet d'interconnexion électrique AQUIND entre la France (76) et le Royaume-Uni – Avis n°2024-14 Aquind du 16 mai 2024

Le projet consiste en la création d'une nouvelle interconnexion électrique entre la France et le Royaume-Uni.

L'étude d'impact communiquée concerne la partie française du projet (création de deux liaisons sous-marines en courant continu d'une longueur de 73 km, d'un point d'atterrage à Pourville-sur-Mer, de deux liaisons terrestres souterraines en courant continu d'une longueur de 36 km, d'un poste de conversion du courant à Varneville-Bretteville et d'un raccordement souterrain de 300 mètres en courant alternatif jusqu'au poste existant de Barnabos (76)), sur laquelle porte l'avis de l'Ae.

Le dossier comporte un volet terrestre et un volet marin. Des encadrés et des tableaux résument régulièrement les éléments saillants à retenir, ce qui facilite la compréhension du projet et de ses incidences. Le document a été mis à jour à plusieurs reprises pour tenir compte des avis reçus, de la concertation publique ou des évolutions du territoire.

L'Ae dans son avis du 16 mai 24 (n°2024-14) recommande de compléter le dossier par des éléments permettant de s'assurer que les solutions techniques, non encore connues en l'attente d'appels d'offres ou du résultat d'études en cours sur le tracé, aient des conséquences environnementales minimales, évaluées et maîtrisées : exigences de résultat, contrôle des sous-traitants, révision du dossier en cas de solutions plus pénalisantes que le scénario enveloppe. L'Ae recommande également de préciser les incidences, mesures et risques en phase chantier terrestre (émissions de GES, pollutions de l'air, de l'eau, des sols, bruit, circulation, déchets, espèces exotiques envahissantes) et marin (bruit notamment), ainsi qu'en phase exploitation (bruit) pour le poste de conversion.



Liaison souterraine entre le poste électrique de Gavrelle et le futur poste de Lambres Envision - actualisation de l'avis n°2022-24 (59-62) - Avis n°2023-138 du 7 mars 2024

L'Ae a rendu un premier avis (n°2022-24) sur un projet de construction et d'exploitation d'une usine de composants de batteries pour véhicules électriques au sud-ouest de Douai sur des terrains de l'usine Georges Besse de Renault. Le projet est divisé en quatre phases.

L'Ae est saisie du dossier de renforcement du réseau électrique, nécessaire pour les trois dernières phases du projet, opéré au moyen de la création d'une liaison électrique souterraine à 225 000 volts d'environ 13 km entre le poste électrique existant de Gavrelle (62) et le futur poste électrique d'Envision AESC à Lambres (59).

Dans son avis du 7 mars 2024 (n°2023-138) l'Ae note que le dossier actualise l'étude d'impact initiale sur le seul sujet des raccordements et que les recommandations de l'avis précité de 2022 restent largement pertinentes. Quelques recommandations complémentaires sont faites, notamment de clarifier le tracé de la nouvelle ligne souterraine et les conséquences de l'abandon de la ligne de secours, de documenter davantage les incidences sur l'environnement et de préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation relatives aux travaux de la liaison souterraine, du nouveau poste électrique et du raccordement au poste existant.

Aménagement agri-énergie « Engie PV Bois Charpin » à Thiel-sur-Acolin et Saint-Pourçain-sur-Besbre (03) - Avis n°2023-120 du 11 janvier 2024

Le projet, consiste en une centrale photovoltaïque au sol d'une puissance de 68 MWc, pour une production annuelle d'électricité de 88 GWh, sur une surface totale de 104 hectares de parcelles agricoles. Il prévoit le maintien d'une production agricole significative au niveau de ces parcelles. Deux liaisons électriques souterraines de 13 et 9 km sont nécessaires pour le raccordement.

L'étude d'impact est claire, elle comporte de nombreuses illustrations et des synthèses sur les enjeux et impacts mais nécessite des mises à jour au regard des incidences du projet sur les enjeux environnementaux identifiés par l'Ae. Elle ne permet pas de justifier le choix de localisation du projet au regard de l'ensemble des critères environnementaux en présence, qui restent à concilier.

Dans son avis du 11 janvier 2024 (n°2023-120), l'Ae recommande de justifier le choix du site retenu au regard des orientations préconisées au niveau national et dans les deux plans climat-air-énergie territorial (PCAET) et de préciser le positionnement du projet par rapport à la notion d'installation agrivoltaïque, de corriger l'évaluation des émissions de GES évitées, d'en prévoir un suivi et de privilégier les périodes entre octobre et janvier pour les travaux lourds, au plus tard février pour les travaux d'installation des tables photovoltaïques. L'Ae recommande aussi de déposer une demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 relatif à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées et d'approfondir l'évaluation des incidences du projet sur les fonctions des sols, et de compléter le cas échéant les mesures prises pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser. Enfin, l'Ae recommande de prévoir par contrat la mise en place d'une obligation réelle environnementale (ORE) pour la durée minimale du projet (35 ans).



Centrale biomasse de Provence à Meyreuil et Gardanne (13) – Avis n°2024-108 adopté lors de la séance du 5 décembre 2024

L'Ae a eu à se prononcer sur le projet « Centrale biomasse de Provence » à Meyreuil et Gardanne (13). Le projet a fait l'objet de plusieurs recours et annulation d'autorisations. La Cour administrative d'appel de Marseille (arrêt du 10 novembre 2023) a demandé à l'exploitant (GazelEnergie) de compléter l'étude d'impact en particulier sur les effets indirects de l'approvisionnement en bois, le bilan carbone, ainsi que l'étude des incidences Natura 2000. L'Ae a été appelée à se prononcer sur l'étude d'impact ainsi complétée.

L'avis de l'Ae porte sur les trois points ciblés par la cour administrative et sur d'autres thématiques environnementales pour lesquelles les incidences ou les mesures restaient à préciser ou pour lesquelles des éléments nouveaux sont intervenus.



Plusieurs recommandations sont émises parmi lesquelles celle de mettre à jour le dossier en présentant les résultats des études réalisées depuis 2012 (qualité de l'air, gestion et traitement des eaux et bruit) et de compléter le bilan des émissions de GES.

L'Ae recommande également de préciser les règles de durabilité auxquelles les approvisionnements en biomasse forestière sont soumis et de documenter les incidences des approvisionnements à partir de la culture d'Eucalyptus.

Projet de construction de la centrale hydroélectrique de Poses sur la commune d'Amfreville-sous-les-Monts (27) - Avis n°2024-55 du 25 juillet 2024

L'Ae a été saisie du projet de centrale hydroélectrique de Poses, sur la commune d'Amfreville-sous-les-Monts dans l'Eure (27), projet soumis à autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau emportant autorisation d'exploiter au titre du code de l'énergie.

Le projet a fait l'objet d'un certain nombre d'améliorations, en particulier sur les continuités piscicoles. Dans son avis n°2024-55 du 25 juillet 2024, l'Ae note que ces améliorations, ainsi que l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation n'apparaissent pas de manière complète et cohérente dans l'ensemble des pièces, en particulier dans l'étude d'impact, dont l'Ae recommande de mettre à jour le contenu et les pièces graphiques. L'Ae recommande également de décrire davantage la consistance et les incidences des travaux de dragage et de mieux expliquer la contribution du projet aux stratégies applicables en matière d'eau et de milieux aquatiques, de présenter le bilan du projet en matière de réduction des GES et de préciser sa contribution aux objectifs nationaux et locaux, de compléter l'étude d'impact pour l'annexe hydraulique créée à l'amont de la zone de projet, et de préciser les modalités de limitation des nuisances sonores en phase chantier.

Projet T. H2, installation de production de bioéthanol de 2^e génération à Blainville-sur-Orne (14) – Avis n°2023-137 du 21 mars 2024

L'Ae a été saisie d'un projet de production de bioéthanol, destiné à la fabrication de carburant, à partir de déchets de bois « B » (bois issu de déchets de bois non dangereux, mais contenant des substances chimiques à des concentrations supérieures aux teneurs naturellement présentes dans la biomasse) par pyrogazéification, situé sur la commune de Blainville-sur-Orne (14).

L'Ae, dans son avis du 21 mars 2024 (n°2023-137) relève que l'étude d'impact est correctement structurée et d'une longueur adaptée. Les résumés non techniques sont très développés et gagneraient à être simplifiés. L'Ae recommande de mieux étayer la nécessité de proximité de l'eau pour justifier un projet en zone rouge du PPRM de la basse vallée de l'Orne et de préciser les mesures de gestions prises pour assurer la fonctionnalité écologique de la compensation de l'impact aux zones humides et d'en démontrer l'efficacité.

L'Ae émet également des recommandations sur les rejets atmosphériques des installations de séchage, évaporation et combustion des gaz (quantification des valeurs limite d'émission et des flux) et de démontrer l'absence d'impact sur l'environnement et la santé, puis, le cas échéant, demander des dérogations s'appuyant notamment sur une démonstration de l'absence d'impact de ces rejets. Enfin, l'Ae recommande de préciser le bilan des émissions de GES en comparant le projet à des scénarios alternatifs, comme par exemple l'incinération des déchets de bois avec récupération de l'énergie.

Extension d'une usine de fabrication d'éoliennes en mer au Havre (76) – Avis n°2024-106 du 21 novembre 2024 (2^e avis)

L'Ae a été saisie du projet d'extension d'une usine de fabrication d'éoliennes en mer au Havre (76), qui doit permettre la production d'une nouvelle génération de pales de 115 mètres de long. Le projet est présenté par la société Siemens Gamesa Renewable Energy (SGRE).

Le dossier comporte un « porter à connaissance » qui apporte des réponses à la plupart des recommandations émises par l'Ae dans un premier avis n°2019-54 en date du 24 juillet 2019.

L'Ae dans son avis du 21 novembre 2024 (n°2024-106) souligne les quelques points qui n'ont pas fait l'objet d'une réponse satisfaisante, tels que la présentation d'un bilan des émissions de GES et des mesures d'évitement et de réduction pour améliorer ce bilan et d'une analyse des dépassements constatés à la sortie de la station d'épuration et de solutions pour y remédier.

L'Ae émet également des recommandations sur le périmètre du projet, sur le trafic routier généré ou encore de présenter une synthèse des contrôles réalisés dans le cadre de la surveillance des rejets atmosphériques liés au procédé industriel.

Parc éolien de Sapinois (08, 02) – Avis n°2024-74 du 26 septembre 2024

L'Ae a été saisie d'un projet de parc de sept éoliennes de 7 MW chacune au maximum, de 200 mètres de hauteur en bout de pale, situé sur la commune de Sévigny-Waleppe (Ardennes – 08). Le parc est localisé dans un milieu de grandes cultures, avec quelques boisements. Le nombre d'éoliennes a été réduit de sept à six avec augmentation de la puissance unitaire.

L'Ae note dans son avis du 26 septembre 2024 (n°2024-74) que l'étude d'impact est de qualité. Le descriptif du projet est toutefois succinct sur le raccordement électrique du parc au réseau de transport national. L'Ae recommande principalement de justifier l'installation du projet dans une zone déjà fortement saturée, et hors des zones favorables au développement de l'éolien, de mettre à jour le dossier sur sa récente évolution (notamment acoustique), sur les éléments géotechniques trop succincts, ou encore approfondir les inventaires faunistiques en prévision des impacts du chantier et renforcer certaines analyses sur les niveaux d'impact résiduel sur certaines espèces protégées, enfin de préciser les émissions de polluants atmosphériques et de GES en phase travaux, et les éléments de suivi.



Développement du pôle de recyclage et de production d'énergies renouvelables à Montmirail – Terra 72 (72) – Avis n° 2024-70 du 12 septembre 2024

L'Ae a été saisie d'un projet visant à développer sur un site de 30 ha de traitement et de valorisation de déchets à Montmirail (72) les capacités de stockage de certains déchets du bâtiment non recyclables, d'y installer des filières de valorisation, de diminuer le volume de déchets annuellement enfouis et de produire de l'électricité issue de panneaux photovoltaïques. Le méthane produit par les déchets sera injecté sur le réseau GRDF via une canalisation à créer, dont les incidences restent à analyser dans l'étude d'impact. Ce projet induit la consommation de 20 ha à défricher.

Dans l'avis du 12 septembre 2024 (n°2024-70), parmi plusieurs recommandations, les principales sont d'assurer la cohérence des données présentées dans l'étude d'impact, d'opérer des vérifications par rapport aux niveaux décennal et centennal de la nappe, de joindre au dossier le bilan détaillé des émissions de GES ou encore d'éviter tout épandage à proximité des captages d'eau et des Znieff, sauf à démontrer leur compatibilité. Enfin, l'Ae recommande d'assurer que les compensations permettent la reconstitution de milieux offrant les mêmes services écosystémiques et d'analyser la reconstitution de la trame verte par les mesures compensatoires.



Cap décarbonation (59-62) - Avis n°2024-75 du 12 septembre 2024

La cimenterie Eqiom de Lumbres (62) et l'usine de fabrication de chaux Lhoist de Réty (62) portent un projet de capture et transport du CO2 - dit « Cap décarbonation » - jusqu'à des sites de séquestration géologique en mer du Nord. La cimenterie et les fours à chaux émettent de l'ordre de 1,8 million de tonnes de CO2 par an. La séquestration géologique portera sur 1,4 million de tonnes par an, soit environ trois quarts des émissions.

Dans son avis n° 2024-75 du 12 septembre 2024, l'Ae caractérise l'étude d'impact « globale » de peu hiérarchisée, compilant des enjeux et incidences de nature et d'importance



très variables, et difficile à appréhender. L'Ae souligne l'importance de délimiter clairement le périmètre du projet et d'en tirer toutes les conséquences afin de pouvoir établir un bilan environnemental correct. La présentation du bilan des émissions de GES devrait être reprise, en distinguant ce qui relève du programme d'ensemble. Il conviendra également de démontrer que tous les leviers autres que la séquestration du CO2 ont été engagés. Le dossier est incomplet sur la partie canalisations (absence d'études de danger et de certains aspects des études d'incidences). L'évaluation des incidences n'est qu'esquissée pour le transport maritime. Celle du site « captation fours à chaux » est en grande partie à revoir. La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées et de leurs habitats reste à finaliser.

L'Ae conclut à la nécessité d'une actualisation de l'étude d'impact et précise les éléments nécessitant approfondissements ou compléments.

Unité de fabrication de panneaux photovoltaïques à Hambach (57) – Avis n°2024-72 du 12 septembre 2024

L'Ae a été saisie d'un projet d'usine de production de cellules et panneaux photovoltaïques, d'une surface de 52 hectares et d'une capacité de production de cinq GWc en phase finale, près de Sarreguemines, sur un terrain déjà pré-aménagé d'une zone d'activité de 340 hectares. Dans son avis du 12 septembre 2024 (n°2024-72) l'Ae souligne que cette opération est partie intégrante du projet d'ensemble de la zone d'activité dont les incidences doivent être présentées dans une vision globale et s'appuyant sur le suivi de sa mise en œuvre, dont les mesures compensatoires.

Le dossier est présenté de manière claire et détaillée. Les recommandations de l'Ae portent principalement sur les compléments à apporter par chacun des maîtres d'ouvrage pour assurer la bonne articulation entre leurs opérations, et d'autre part sur l'importance des besoins en eau de l'usine qui seront prélevés dans des eaux de surface dont la vulnérabilité au changement climatique est déjà avérée. L'Ae recommande enfin de compléter certaines des mesures de suivi.

Centre de stockage Cigéo (52-55), actualisation de l'avis n° 2020-79 - Avis n°2024-40 du 27 juin 2024

L'Ae a rendu un premier avis (n°2020-79) le 13 janvier 2021 sur le projet Cigéo qui a été déclaré d'utilité publique le 7 juillet 2022 (décret n° 2022-993). L'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (Andra) sollicite les autorisations environnementales nécessaires pour réaliser les opérations de la phase d'aménagements préalables « dite DR0 ».

L'avis de l'Ae du 27 juin 2024 (n°2024-40) s'applique à l'étude d'impact actualisée d'ensemble. Il complète, sans les reprendre, les recommandations de l'avis de 2021. L'Ae rappelle les principaux enjeux environnementaux du projet, inchangés.

Elle émet plusieurs recommandations auprès du maître d'ouvrage notamment dans le domaine des risques sur le long terme (surveillance à long terme prévue, moyens envisagés pour prévenir les risques d'intrusion par forage dans le stockage après fermeture, réflexion sur les options permettant de maximiser la mémoire du centre de stockage et de minimiser les risques de contact des générations futures avec les colis de déchets etc.).

La phase DR0 des opérations d'aménagement préalable a des incidences résiduelles faibles bien décrites dans le dossier, elles font l'objet de mesures d'évitement et de réduction appropriées et détaillées.

Nucléaire, INB

Extension de l'unité Nord de l'INB n°168 "Usine Georges Besse II" sur la plateforme nucléaire du Tricastin (26-84) – Avis n°2023-125 du 8 février 2024

L'Ae a été saisie d'un projet visant à augmenter de plus d'un tiers à l'horizon 2028 la capacité d'enrichissement d'uranium par ultracentrifugation à des fins civiles de l'unité Nord de l'usine Georges Besse II (installation nucléaire de base – INB – 168) sur le site du Tricastin (Drôme et Vaucluse). L'augmentation du taux d'enrichissement fait l'objet d'une demande parallèle auprès de l'Autorité de sûreté nucléaire. Ce dernier élément, qui ne figure pas au dossier, constitue selon l'Ae une composante du projet.

L'Ae note dans son avis n°2023-125 du 8 février 2024 que l'étude d'impact, de bonne facture, souffre de quelques erreurs méthodologiques.

L'Ae recommande notamment de compléter certaines données et d'intégrer l'ensemble des évolutions projetées sur l'installation dans le périmètre du projet (y compris la demande d'autorisation d'enrichissement à un taux accru). L'Ae recommande de reprendre l'analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique sur le fondement des dernières modélisations et en revoyant l'horizon considéré compte tenu de la durée de fonctionnement et de démantèlement des installations.



Démantèlement de l'INB n°22 sur le site de Cadarache sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance (13) – Avis n°2024-52 du 11 juillet 2024

L'Ae a été saisie du projet de démantèlement d'un réacteur du centre de Cadarache (Pégase), arrêté en 1975, d'une puissance de 35 MW qui réalisait des tests de combustibles. Pégase forme avec la casemate de Cadarache (Cascad, toujours en fonctionnement) l'installation nucléaire de base (INB) 22.

L'Ae dans son avis du 11 juillet 2024 (n°2024-52) note que le dossier est de qualité avec une étude d'impact proportionnée aux enjeux du territoire et du projet. Comme l'Ae l'a souligné dans de précédents avis sur des projets de démantèlement du CEA, il convient de justifier les choix opérés en matière d'étalement du démantèlement eu égard à leurs incidences environnementales. L'Ae émet d'autres recommandations tels que, par exemple, d'indiquer si d'autres déchets sans filière immédiate sont susceptibles d'être générés par le projet, ou encore si la prise en compte d'un incident déjà survenu dans Pégase (chute d'un palan-moteur dans un bassin d'entreposage) dans l'étude de maîtrise des risques serait de nature à en modifier l'évaluation des effets sur l'environnement et la santé humaine.

ICPE

Dépôts d'hydrocarbures de Langres D à Violot, de Langres E à Heuilly-le-Grand et de Chaumont à Autreville-sur-la-Renne (52) – Avis n°2023-127 du 8 février 2024

L'Ae a été saisie sur les dossiers de trois dépôts d'hydrocarbure dont l'exploitation était autorisée par arrêté ministériel avec une date limite fixée au 31 décembre 2020. Les trois dossiers de demande d'autorisation environnementale déposés visent à régulariser la situation. Il n'est pas prévu de travaux ou de modifications sur les trois dépôts.

L'Ae souligne dans son avis n°2023-127 du 8 février 2024 que les études d'impact sont clairement présentées et les différentes thématiques environnementales abordées, dans l'ensemble, de façon proportionnée aux enjeux. Elle émet plusieurs recommandations dont la fourniture d'éléments de contexte sur le réseau ODC (oléoduc de défense commune), celle d'intégrer dans le périmètre de chacun des projets les installations et canalisations reliant le dépôt à ce réseau, ou encore de mettre à jour l'état initial de la biodiversité des trois sites et renforcer l'analyse des incidences sur les milieux naturels. Le dossier doit en outre être complété sur plusieurs points, notamment la gestion des eaux pluviales, le renforcement de la surveillance des eaux souterraines ou encore le risque de fuite d'hydrocarbure.

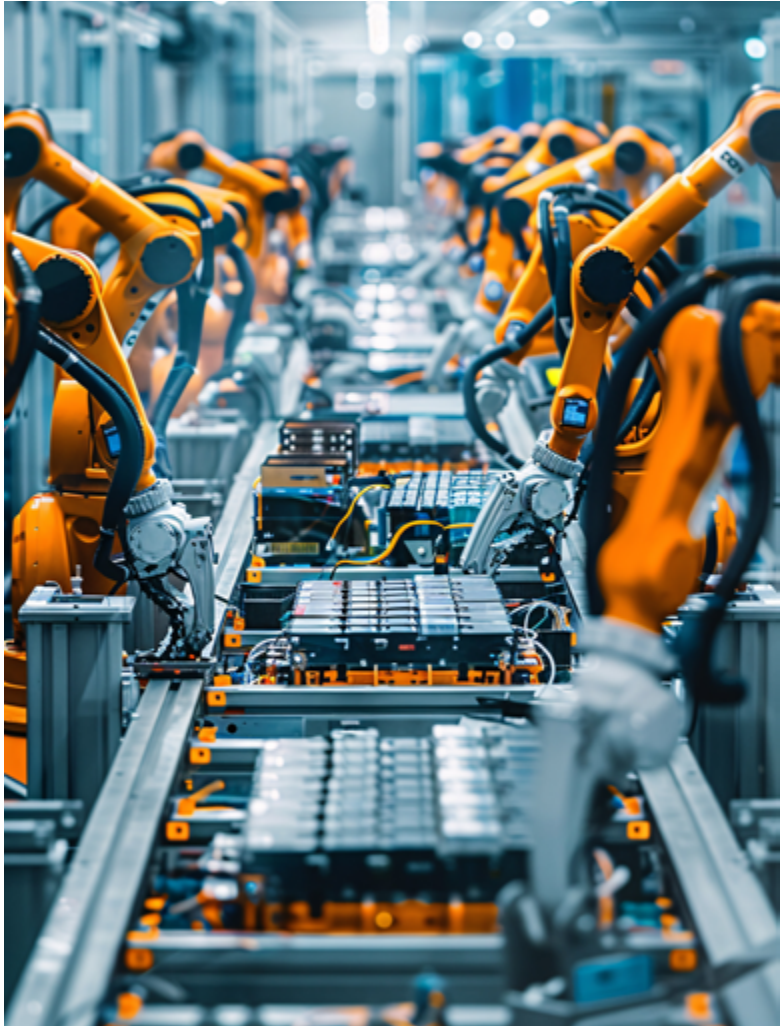
PROLOGIUM – exploitation d’une usine de fabrication de batteries électriques (Gigafactory) sur les communes de Bourbourg et Craywick (59) - Avis n°2024-51 du 11 juillet 2024

Le projet consiste dans une opération de construction et d’exploitation d’une usine de production de batteries permettant d’équiper entre 350 000 et 500 000 véhicules électriques par an. Réseau de transport d’électricité (RTE) et le grand port maritime de Dunkerque (GPMD) sont associés, en particulier pour les renforcements des réseaux nécessaires à l’opération qui est l’une des composantes du projet « zone grandes industries 2 » (ZGI 2) aménagée par le GPMD, sur les communes de Bourbourg et Craywick, plateforme ayant déjà fait l’objet d’un avis de l’Ae et d’une autorisation de création. Le dossier est globalement clair et détaillé sur les points qu’il traite.

Sans procéder à sa mise à jour, il s’appuie sur le dossier d’étude d’impact de la ZGI 2 pour les impacts dans cette zone et le complète par l’analyse des incidences dans les zones mobilisées par le projet en dehors du périmètre initial de la ZGI 2, et de celles liées au procédé industriel.

Pour l’Ae, dans son avis n°2024-51 du 11 juillet 2024, l’articulation et la complémentarité entre l’étude des impacts de l’opération ProLogium et les études d’impact des projets ZGI 2 et CAP 2020 doivent être clarifiées et l’étude d’impact de la ZGI 2 doit être actualisée en fonction des caractéristiques de l’opération qui s’y implante pour donner une vue d’ensemble à jour.

Parmi les recommandations de l’Autorité environnementale : les émissions de GES et les leviers pour les réduire, la mise en œuvre des mesures compensatoires des atteintes à la biodiversité de l’opération ProLogium, et sur celles d’autres projets concernés par le tracé du raccordement électrique de ProLogium au poste RTE, les concentrations de rejets des effluents issus du traitement de l’eau industrielle et sur la solution de régénération de solvants dans une installation distante du site. L’Ae émet également quelques recommandations sur l’étude de dangers.



Modification de l’unité de méthanisation de la société BioPommeria à Sèvremont (85) – Avis n°2024-78 du 26 septembre 2024

Le projet concerne l’extension de capacité de l’unité de méthanisation de BioPommeria, située sur la commune de Sèvremont en Vendée. Une nouvelle modification de l’autorisation environnementale est demandée pour porter la capacité d’intrants traités à 85 000 t/an et pour l’actualisation correspondante du plan d’épandage des digestats.

L’étude d’impact aurait pu mieux documenter certains points du bilan du fonctionnement du site depuis sa mise en service. Elle manque de précisions sur certains aspects : en particulier, l’Ae recommande d’approfondir la description de l’état des eaux superficielles et profondes dans l’état initial, de mettre en cohérence les différentes pièces du dossier concernant les données relatives aux captages d’alimentation en eau potable concernés par le plan d’épandage et également de préciser les mesures à mettre en œuvre dans le plan d’épandage pour limiter la pollution de l’eau par les nitrates.

L’étude d’impact nécessiterait une vision d’ensemble et actualisée en ce qui concerne les émissions de GES. La méthode de calcul du contenu carbone du biogaz produit n’étant pas décrite, l’Ae recommande de la préciser et de donner une estimation du « bilan carbone » fondée sur l’analyse de cycle de vie du projet, par rapport à un scénario de référence sans méthanisation. Les mesures envisageables pour améliorer à l’avenir le bilan carbone du site et les émissions de gaz à effet de serre évitées doivent être présentées ainsi qu’une étude de danger actualisée et autoportante.

Projets miniers

Projet Emili, d’extraction et traitements de lithium - galerie d’exploration, 4e campagne de sondages et pilotes industriels de traitements – dans l’Allier (03) - Avis n°2024-104 du 21 novembre 2024

L’Ae est saisie au stade de l’autorisation environnementale des pilotes de concentration et conversion et de la quatrième campagne de forages nécessaires au projet Emili (« exploitation de mica lithinifère par Imerys »). Ce projet, complexe, consiste à exploiter le gisement de lithium situé sous la carrière de kaolin de Beauvoir au sud de l’Allier, afin de produire de l’hydroxyde de lithium (34 000 t annuelles) pour équiper en batterie électrique lithium ion 700 000 véhicules par an.

Il s’articule autour d’une étape pilote et d’une étape industrielle. L’étape pilote doit permettre de préciser les caractéristiques de l’étape industrielle du projet qui ne sont donc à ce stade pas toutes définies, de même que leurs incidences. Le dossier fourni témoigne de ce décalage, faisant état de nombreuses études environnementales en cours, tout en proposant déjà un certain nombre de pistes de mesures d’évitement, de réduction et de compensation des incidences de l’étape industrielle. Il témoigne ainsi d’une démarche de réduction de ses besoins en eau brute (recours à des procédés en circuits fermés et à la réutilisation des eaux usées traitées sur une station de traitement d’eaux usées urbaines).

Des éléments dimensionnants pour le projet doivent toutefois être abordés ou approfondis tels que par exemple la sensibilité des ressources en eau au changement climatique ou les effets des modes d’exploitation et de gestion des stériles et résidus de concentration du minerai sur l’eau souterraine.

Certaines options ou solutions de substitution sont, en ce sens, à approfondir ou confirmer. Disposer de l’ensemble des résultats des études relatives à la ressource en eau et à son évolution, notamment du fait du changement climatique, et d’une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) robuste sera indispensable à la prise de décision relative à l’engagement de l’étape industrielle.



Infrastructures routières

Requalification de la RD7 de Suresnes à Saint-Cloud (92) -
Avis n°2024-93 du 19 décembre 2024

Il s'agit d'un 2e avis rendu par l'Ae sur ce dossier portant sur la requalification d'environ 3 300 m de la route départementale n° 7 (RD7) entre le parc du château à Suresnes et la place Georges Clemenceau à Saint-Cloud (un premier avis n°2019-105 a été rendu le 22 janvier 2020). L'Ae note que l'étude d'impact a été complétée, en particulier sur la thématique inondations, tenant compte des recommandations du premier avis, qu'elle est proportionnée aux enjeux et intègre de manière effective la démarche « éviter – réduire – compenser » mais que certains sujets restent cependant encore à approfondir, comme les interactions avec d'autres travaux (future ligne 15 de métro) ou encore l'analyse en termes de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de GES, insuffisamment détaillée.

Projet de liaison routière Jonction Est à Toulouse (31) – Avis
n°2024-67 du 10 octobre 2024

L'Ae a été saisie du projet de liaison routière « Jonction Est de Toulouse » qui comprend la réalisation d'un nouvel échangeur sur le périphérique est de Toulouse (A61), entre ceux de Montaudran et de Lasbordes et vise à fluidifier la circulation entre Toulouse et sa première couronne. L'intérêt multimodal du projet est mis en avant, la réalisation de l'infrastructure (qui ne se traduirait pas, selon le dossier, par un trafic induit) permettant une amélioration du service de transports en commun et de l'offre de déplacements actifs, en particulier à vélo. Dans un contexte très anthropisé, le projet pourrait contribuer, in fine, à la restauration de milieux dégradés à l'occasion de la construction du périphérique dans les années 1980, et s'inscrit dans une logique nouvelle de préservation d'une importante zone non encore urbanisée en sortie de ville.

Dans son avis du 10 octobre 2024 (n°2024-67) l'Ae recommande principalement de compléter l'analyse des solutions de substitution raisonnables, de préciser les engagements sur le développement des transports en commun et de conditionner l'autorisation du projet à la programmation précise de ce renforcement. Parmi d'autres recommandations, celles d'assurer la pérennité des mesures compensatoires aux atteintes à la biodiversité (zones humides, milieux naturels), la prise en compte du risque d'inondation dans l'aménagement de ce territoire, l'interdiction d'urbanisation autour de la nouvelle voirie, et la réduction et compensation des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier et au chantier.

Déviations Saint-Hostien - Le Pertuis RN88 (43) – Avis n°2024-82 du 26 septembre 2024 (3^e avis)

Le dossier concerne la déviation Saint-Hostien - Le Pertuis, d'une longueur de 10,7 km, et évoque la déviation d'Yssingeaux (mise en service en 2022), dernières opérations en Haute-Loire de l'aménagement à 2x2 voies de la RN88.

L'opération a été déclarée d'utilité publique en 1997. Une autorisation environnementale a été accordée en 2020 malgré un avis défavorable du conseil national de la protection de la nature (CNP) du 6 mai 2020. Un premier avis d'Ae en 2020 soulignait de nombreuses insuffisances dans le dossier.

Dans son avis du 26 septembre 2024 (n°2024-82) l'Ae note que les principales modifications depuis le précédent dossier concernent la découverte d'une nouvelle espèce protégée, le Triton palmé, dans le périmètre du projet, ainsi que les réponses apportées au précédent avis de l'Ae.

L'Ae observe que les raisons impératives d'intérêt public majeur du projet (condition d'octroi de la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus et aux habitats d'espèces protégées), évoquées dans le dossier actualisé, restent insuffisamment étayées ; la rentabilité socioéconomique du projet, évaluée dans le dossier, repose sur des hypothèses non justifiées de croissance du trafic à courte distance et suppose une augmentation de la vitesse de circulation (jusqu'à 110 km/h).

L'Ae réitère ses recommandations concernant la préservation de la biodiversité, les précédentes n'ayant pas été prises en considération à ce stade. Elle rappelle également que la totalité des mesures compensatoires doivent être listées dans l'arrêté d'autorisation ; le dossier reste incomplet sur ce point. L'Ae recommande enfin d'intégrer au dossier une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte à des individus d'espèces protégées et à leurs habitats, et formule aussi des recommandations concernant le traitement du bruit et des émissions de gaz à effet de serre.



Déviations de la RD 1017 à La Chapelle-en-Serval et Surville (60-95) et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme – Avis n°2024-36 du 27 juin 2024

L'Ae a été saisie d'un projet de déviation de la route départementale 1017 qui permet notamment d'accéder depuis le sud de l'Oise à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et au nord de l'unité urbaine parisienne. Cette déviation a pour objet de remédier aux problèmes de congestions en centre-ville et de nuisances pour les riverains (pollution de l'air et bruit) liés à la route.

Dans son avis du 27 juin 2024 (n°24-36), l'Ae relève que l'étude d'impact permet dans l'ensemble d'appréhender correctement les enjeux avec une approche de la séquence Éviter-Réduire-Compenser bien conduite. La problématique des émissions de gaz à effet de serre n'est cependant pas présentée, ce qui doit être corrigé.

Si l'Ae note que le projet aura des effets positifs sur la qualité de l'air et les nuisances sonores en centre-ville, elle souligne deux points de vigilance à destination des collectivités locales et de l'État : ne pas exposer de nouvelles populations à ces pollutions par des constructions trop proches de la déviation et veiller à ne pas générer des apports de trafic supplémentaire sur celle-ci.

D'autres recommandations sont formulées telles qu'optimiser et contrôler la gestion des terres et déblais, préciser le suivi du projet et de ses incidences, étudier l'intérêt d'une limitation de vitesse plus basse sur la déviation, ou encore envisager une politique de développement des mobilités actives.

Sécurisation et l'aménagement de la RN 296 à Aix-en-Provence (13) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Aix-en-Provence - Avis n°2024-07 du 25 avril 2024

L'Ae a été saisie d'un projet de sécurisation et d'aménagement de la RN 296 à Aix-en-Provence en vue de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique. Une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme est aussi nécessaire.

L'étude d'impact est de bonne qualité et les incidences sont en général correctement appréhendées, avec des analyses approfondies des options d'aménagement, un traitement paysager de qualité, une amélioration du traitement des eaux de chaussée. Le projet permettra de développer le volume et la qualité de l'offre de transports en commun.

L'Ae recommande cependant dans son avis du 25 avril 2024 (n°2024-07) d'approfondir l'analyse des impacts en termes de bruit, de concrétiser les mesures prévues en termes de limitation de vitesse (au regard des bénéfices induits en termes de sécurité, bruit généré, émissions de polluants atmosphériques et de GES). L'Ae émet d'autres recommandations, parmi lesquelles inscrire les systèmes de traitement de l'eau dans une démarche plus globale de mise aux normes des rejets de la RN existante, ou encore d'étudier des options complémentaires de renforcement de l'offre de transports en commun et de développement des modes actifs de déplacement.



Contournement ouest de Besançon, aménagement de la RN 57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure (25) - Avis n°2023-129 du 25 avril 2024 (2ème avis)

Sous maîtrise d'ouvrage de l'État, le projet de Contournement Ouest de Besançon (16,5 km) vise à aménager l'infrastructure en voie rapide urbaine à deux fois deux voies.

Dans le cadre d'un premier avis sur l'évaluation environnementale de la déclaration d'utilité publique (DUP) en 2022, l'Ae relevait des insuffisances sur le contenu de l'étude d'impact qui n'intégrait pas toutes les composantes nécessaires au projet. L'avis interrogeait aussi le maître d'ouvrage sur le choix d'un aménagement en voie rapide. Le projet est présenté aujourd'hui en vue de l'obtention des autorisations nécessaires à sa réalisation.

L'étude d'impact a été notablement complétée sur plusieurs points, ce que relève l'Ae dans son avis du 25 avril 24 (n°2023-129). Des questions restent cependant posées sur le périmètre d'analyse des incidences, le parti d'aménagement routier restant inchangé par rapport au projet étudié en 2022.

Dans ce contexte, l'Ae réitère certaines de ses recommandations. Elle recommande par ailleurs d'envisager des mesures supplémentaires, par exemple pour soutenir le développement des modes actifs de déplacement, préciser certaines mesures de compensation des impacts sur les milieux naturels, ou encore d'envisager des mesures de réduction des émissions de GES pendant la phase chantier (voire de compensation de ces émissions).

RN141 – section Chasseneuil-sur-Bonnieure – Roumazières-Loubert et aire de repos de Roumazières-Loubert (16) – Avis n°2023-134 du 21 mars 2024 (2° avis)

La route Centre-Europe-Atlantique (RCEA) a été mise à 2x2 voies entre Angoulême et Limoges (RN141). L'Ae été saisie du projet d'aménagement à 2x2 voies de la dernière portion, de 9 km, située entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert (16) et de l'aire de repos associée.

Dans son premier avis n° 2022-113 du 22 janvier 2023, l'Ae relevait que l'étude d'impact du projet restait à produire, les insuffisances du dossier ne permettant pas d'assurer la complète information du public et sa participation lors de l'enquête publique. Le dossier a depuis été significativement revu et complété. Le projet s'est précisé et a évolué, du fait de l'approfondissement de la démarche d'évitement, de réduction et de compensation de ses incidences, ce que l'Ae relève dans son avis du 21 mars 2024 (n°2023-134).

L'Ae interroge la lisibilité du dossier pour le public du fait de ces évolutions successives, et des compléments d'inventaires insérés au dossier. La maîtrise d'ouvrage n'a pas fourni d'étude d'impact du projet d'ensemble (les deux sections achevant la mise à 2x2 voies de la RN141 entre Angoulême et Limoges) et des Afafe afférents.

L'Ae émet plusieurs recommandations complémentaires parmi lesquelles présenter les mesures prises pour compenser les 30 ha imperméabilisés par le projet, ou encore démontrer la valeur ajoutée, à l'échelle de chacun des sites, de la gestion qui sera appliquée sur les sites de compensation en partie en « bon état de conservation ». Elle recommande enfin de conduire certaines études (trafic, bruit, qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre), sur la base d'hypothèses alternatives prenant en compte un report plus important du trafic poids lourd sur la nouvelle RN et de présenter les mesures prises pour diminuer l'empreinte carbone du projet.

Création du demi-échangeur de Carresse-Cassaber sur l'A64 (40, 64) – Avis n°2024-135 du 7 mars 2024

L'Ae a été saisie du projet d'aménagement du demi-échangeur de l'A64 sur les communes de Carresse-Cassaber et Sorde-l'Abbaye, entre Bayonne et Pau (40, 64), inscrit dans le plan de relance autoroutier approuvé par le décret du 6 novembre 2018.

Le dossier ne s'interroge pas sur la pertinence d'ensemble des projets d'aménagements envisagés sur cette portion de route. L'Ae souligne l'insuffisance de la prise en compte du niveau d'enjeu de certaines espèces (Saumon atlantique) et de l'analyse de l'incidence résiduelle du projet sur certaines espèces (le Vison d'Europe, la Loutre d'Europe ...) alors même que plus de 80 espèces protégées sont recensées, des études de trafic anciennes et insuffisamment documentées et des mesures compensatoires en faveur du milieu naturel (elles consistent en une opération importante enclavée dans la bretelle autoroutière, ce que l'Ae considère comme inadap-té).



Autoroute A7 - Diffuseur de Porte de DrômArdèche et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Rambert-d'Albon, Albon et Saint-Barthélémy-de-Vals (26) – Avis n°2023-123 du 7 mars 2024

La création de deux demi-diffuseurs sur l'A7 (entre celui de Chanas au nord et celui de Tain-L'Hermitage à 32 km au sud) a des effets positifs sur les congestions et sur le cadre de vie de nombreux riverains des axes routiers mais induit toutefois un report significatif de trafic (jusqu'à +74%) sur deux axes du réseau départemental (RD 112 et RD53) qui ne sont ni décrits ni évalués dans l'étude d'impact, ce qui représente une lacune majeure du dossier. L'Ae recommande de revoir l'ensemble des incidences et mesures du projet à cette échelle.

Elle souligne l'absence d'analyse détaillée de solutions de substitution faisant appel à d'autres modes de transport, ce qui nuit à la justification du choix retenu, en particulier au regard des objectifs du plan climat air énergie du territoire. Les mesures prises afin de garantir l'absence de perte nette de biodiversité sont à compléter. L'Ae émet d'autres recommandations afin d'ajuster les mesures présentées, en prenant en compte le périmètre du projet d'ensemble. Elle souligne enfin que le dossier doit être explicite sur l'inscription du projet dans la trajectoire nécessaire à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone (SNBC).



Contournement nord de Maubeuge et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) du pays de Mormal et de la communauté d'agglomération Maubeuge - Val de Sambre (59) – Avis 2023-126 du 22 février 2024

L'Ae a été saisie du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de projet du contournement nord de Maubeuge, d'une longueur de 12,7 km, et d'un coût estimé à 105 millions d'euros (valeur 2021).

L'Ae note dans son avis du 22 février 2024 (2023-116) que l'étude d'impact est correctement structurée et d'une longueur adaptée. Elle comporte toutefois des imprécisions et des manques et reste non conclusive sur de nombreux volets. En outre, certaines affirmations sur les bénéfices attendus ne sont pas suffisamment étayées, notamment concernant l'amélioration de la qualité de vie des riverains et la sécurité routière.

L'étude d'impact doit être complétée avant la mise à l'enquête publique afin de permettre une bonne information du public, ce qui n'est pas le cas à ce stade. Une actualisation de l'ensemble des thématiques de l'étude d'impact sera en outre nécessaire et devra notamment définir précisément les mesures de compensation.

L'Ae émet de nombreuses recommandations par exemple sur la hiérarchisation et la motivation des objectifs du projet, sur la nécessité d'envisager des variantes complémentaires ou encore sur la quantification des émissions de GES générées. Elle recommande enfin la reprise de l'évaluation socio-économique afin de présenter un bilan complet permettant de rendre compte des avantages et des inconvénients monétarisés du projet et d'évaluer les conséquences de celui-ci sur le développement éventuel de l'urbanisation.

Aménagements de la RN 20 sur les communes d'Ussat et d'Ornolac-Ussat-les-Bains (09) – Avis n°2023-68 du 22 février 2024

Le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 20 entre Tarascon et Ax-les-Thermes a fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) le 26 décembre 2000, portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et lui conférant le statut de route express. L'amélioration de la sécurité des personnes constitue un des objectifs du projet d'aménagement, constitué de huit tronçons, de même que l'amélioration de la fluidité du trafic.

L'Ae note dans son avis du 22 février 2024 (n°2023-68), que l'étude d'impact n'aborde pas les impacts à l'échelle globale du projet, remarque déjà formulée dans son avis n°2023-42 au sujet de la déviation de Tarascon et du tunnel de Quié.

L'état initial permet l'identification des principaux éléments d'intérêt patrimonial. Une démarche « éviter, réduire, compenser » a été conduite, ce qui a permis de retenir des options plus favorables à l'environnement. En dépit de ces mesures, des atteintes à certains habitats d'espèces protégées persistent. L'Ae rappelle qu'une dérogation n'est possible que moyennant la justification de raisons impératives d'intérêt public majeur et la démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante. L'Ae formule quelques recommandations mineures, sauf dans le domaine de la qualité de l'air qui a vocation à être complété.



Confortement des berges de la Bléone pour la protection de la RN85 à Aiglun (04) – Avis n°2024-31 du 30 mai 2024

L'Ae a été saisie d'un projet de confortement des berges de la Bléone afin de sécuriser les talus de la route Napoléon (RN85) sur la commune d'Aiglun près de Digne-les-Bains (04) dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau et d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées.

Le projet a été retravaillé suite à un premier dossier examiné en 2017 (qui avait fait l'objet d'un avis de l'Ae et d'un avis défavorable du Conseil national de la protection de la nature).

Parmi les recommandations de l'Ae formulées dans son avis du 30 mai 24 (n°2024-31) est relevée une recommandation portant sur l'analyse des solutions de substitution raisonnables, réalisée sur un nombre trop limité de scénarios ou encore celle de mener une étude de sensibilité sur les paramètres de dimensionnement de l'ouvrage afin d'intégrer une marge de sécurité suffisante.

Enfin au regard des incidences du projet sur les habitats naturels (destruction d'habitats) et espèces patrimoniales, l'Ae recommande d'étudier le renforcement possible des mesures d'évitement (concernant en particulier les possibilités de nidification du Guêpier d'Europe sur la berge) et de mieux préciser les mesures compensatoires (scarification de bancs de galets, localisation des nichoirs artificiels). La mise en place d'un suivi pertinent de l'évolution de l'hydromorphologie du lit de la Bléone figure également dans les recommandations.

Création d'une voie verte entre Nogent-sur-Seine (77) et Crancey (10) - Avis 2024-64 du 29 août 2024

L'Ae a été saisie de l'aménagement en voie verte d'un chemin de halage inusité de la Seine et de ses canaux de dérivation, de vingt kilomètres de long, entre Crancey et Nogent-sur-Seine (un des maillons manquants de la véloroute « La Seine à vélo » (EV 33), inscrite au schéma national des véloroutes).

Dans son avis du 29 août 2024 (n°2024-64), l'Ae note que le dossier présente la seule section de voie actuellement accessible, prenant place sur le chemin existant (sans prendre en compte une future autre section liée à la création du nouveau canal à grand gabarit de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine) et que son niveau de définition ne paraît pas toujours suffisant pour évaluer correctement les incidences de l'aménagement ou s'assurer de leur absence. L'absence d'incidence hydraulique sur les bassins versants interceptés et de réduction du volume d'expansion des crues devra être étayée. Les incidences sur les espèces et habitats naturels devraient être évaluées en prenant le cas le plus défavorable pour l'environnement, après examen de la situation actuelle et du scénario de référence.



Routes

L'Ae examine régulièrement des dossiers d'aménagements routiers, routes nationales sous maîtrise d'ouvrage de l'État, autoroutes réalisées par des concessionnaires, ou aménagements routiers supposant le franchissement d'une voie ferrée. Les évaluations environnementales font souvent l'objet de plusieurs avis, au stade de la DUP, puis de la réalisation, en lien avec les procédures d'autorisation environnementale, de défrichement ou encore de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats.

L'Ae et la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) ont organisé en juin 2024 un séminaire d'échange entre les services de l'État chargés de la maîtrise d'ouvrage (DREAL en général), la DGITM et l'Ae pour échanger sur la pratique et les difficultés de l'évaluation environnementale des projets et sur les voies de progrès pour leur conception et réalisation.

Les enjeux et constats rencontrés mettent en évidence des constantes, des lacunes fréquentes mais également des améliorations et des projets de qualité :

- les principales recommandations portent sur l'insuffisance des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation constatées dans les actualisations ou dans les réponses aux avis de l'Ae (déviation Sant Hostien – Le Pertuis sur la RN88 par exemple), même si d'autres projets témoignent de la prise en compte des enjeux au fur et à mesure de leur définition et leur réalisation (RD7 à Suresnes et Saint Cloud par exemple) ;

- dans certains projets on note une approche convaincante de l'appréhension de l'impact de l'ouvrage sur les milieux naturels et de la séquence ERC (cas des projets de Jonction Est à Toulouse, de la RD 1017 à La Chapelle en Serval, choix plus favorables à l'environnement sur la RN20, etc.), mais la démarche d'évitement en particulier des impacts sur la biodiversité reste perfectible dans plusieurs dossiers (RN85 à Aiglun, RN88) et les mesures compensatoires sont parfois à renforcer ou revoir (recommandations en ce sens par exemple pour le contournement ouest de Besançon ou le demi-échangeur de Caresse-Cassaber). Un enjeu commun est par ailleurs de veiller à la pérennisation des mesures compensatoires ;

- les données et justifications sont souvent parcellaires, anciennes, ou peu étayées s'agissant du trafic, dont le trafic potentiellement induit et ses incidences, que ce soit sur la nouvelle infrastructure ou par report (cas du demi-diffuseur sur l'A7)

- le constat déjà fait les années précédentes, que la quantification des émissions de gaz à effet de serre (en intégrant celles de la construction) se développe, mais est encore absente de certains dossiers ou manque de précisions, reste assez largement valable. La définition de mesures de réduction reste encore rare. Il convient pour les maîtres d'ouvrage d'y remédier compte tenu de l'enjeu ;

- les projets routiers sont peu accompagnés (ou ne décrivent pas) de projets concomitants pour renforcer l'offre de mobilités alternatives au véhicule individuel Le projet d'aménagement et sécurisation de la RN 296 à Aix-en-Provence, qui prévoit l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun, permettant un plus que doublement de l'offre de cars et bus à haut niveau de service en heure de pointe, est à signaler dans ce contexte. L'Ae souligne aussi pour certains projets l'intérêt d'examiner la possibilité d'imposer une limitation de vitesse plus basse.



FER - Infrastructures ferroviaires et Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (33) – Avis n°2024-11 du 25 avril 2024

L'Ae est saisie d'une demande d'autorisation environnementale pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB), composante du programme « grands projets du sud-ouest » (GPSO) déclarés d'utilité publique le 25 novembre 2015.

Pour ces aménagements, SNCF Réseau a tenu compte des recommandations émises par l'Ae dans son avis Ae n° 2023-51 du 7 septembre 2023 relatif aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT).

Le dossier, dans son ensemble, traite plusieurs volets de façon satisfaisante et même parfois à un niveau peu commun dans les études d'impact analysées par l'Ae.

L'objectif d'un dossier autonome n'est toutefois atteint que partiellement pour certains volets importants (description du projet, trafics et déplacements non traités, démarche éviter-réduire-compenser encore inaboutie pour la biodiversité et le bruit) et l'étude d'impact doit donc être encore complétée pour atteindre ce but.

L'Ae recommande de prendre en compte toutes les composantes du projet dans l'analyse des incidences. Elle recommande aussi de démontrer l'équivalence fonctionnelle des mesures de compensation pour les atteintes aux zones humides et à la biodiversité. L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur certains volets, notamment spécifiques aux AFSB, la prévention des nuisances en phase travaux et le dispositif de suivi, pour l'instant absents du dossier.

Pôle d'échange multimodal de Plan de Campagne aux Pennes-Mirabeau (13) et mise en compatibilité du plan local d'urbanisme – Avis n°2024-100 du 21 novembre 2024

La métropole d'Aix-Marseille-Provence souhaite développer le report modal vers les transports en commun et modes alternatifs et prévoit ainsi la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) à Plan de Campagne, sur la commune des Pennes Mirabeau (13), en lien avec la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Marseille-Aix et la prolongation d'une ligne de bus à haut niveau de service « Zenibus » dont elle constituera le terminus.

Le dossier présente très peu ces articulations et les niveaux de fréquentation attendus qui en résultent et qui justifient le dimensionnement du PEM. La qualité de l'étude d'impact du PEM en pâtit s'agissant de toutes les incidences liées aux trafics des différents modes. L'Ae recommande dans son avis du 21 novembre 2024 de reconsidérer le scénario de référence et de compléter le dossier par une analyse des effets cumulés des projets en matière de mobilité et des projets immobiliers au voisinage du pôle.

Une grande partie de la zone commerciale de Plan de Campagne étant concernée par des inondations récurrentes par ruissellement, l'Ae recommande d'expliquer la cohérence des dispositions retenues pour le PEM avec le projet de remise à niveau de la gestion des eaux dans le secteur. Parmi d'autres recommandations, on notera celles d'expliquer la suppression sans compensation d'une petite zone humide et de justifier de la bonne prise en compte des risques liés à la présence d'un oléoduc traversant les emprises du projet, au regard de la fréquentation attendue sur le PEM.

Transports collectifs

Tram T13 phase 2 entre Saint-Germain-en-Laye et Achères (78) – Avis n°2024-18 du 25 avril 2024

L'Ae a été saisie de la phase 2 du projet de tram-train T13, d'une longueur de 9,9 km pouvant circuler à la fois sur le réseau ferré national (RFN) et sur la voirie urbaine. Ce tram-train reliera Saint-Germain-en Laye à Achères dans les Yvelines (78). Il succède à un premier projet, la phase 1, mis en service le 6 juillet 2022, et comprend quatre nouvelles stations. Sa maîtrise d'ouvrage est partagée entre SNCF Réseau pour la partie « RFN » et Île-de-France Mobilités (IDFM) pour la partie « tram urbain ». Sa mise en service est prévue en 2028.

Le projet, qui a fait l'objet de deux avis de l'Ae en 2014 et 2017, a été déclaré d'utilité publique en décembre 2018. Un nouvel avis de l'Ae est requis à l'occasion de la demande d'autorisation environnementale.

Dans son avis du 25 avril 2024 (n°2024-18) l'Ae émet des recommandations pour améliorer la lisibilité de l'étude d'impact. Elle recommande également de mettre à jour la présentation de l'état initial des mobilités et de leur évolution, de reprendre l'évaluation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre et d'envisager des mesures de nature à améliorer le bilan énergétique et carbone du projet et enfin de revoir à la hausse les mesures de compensation prévues au titre des défrichements et de la suppression des arbres, notamment d'alignement, situés à proximité de l'infrastructure.

L'Ae recommande par ailleurs aux porteurs de projets et aux collectivités, d'orienter plus nettement les moyens disponibles vers des projets susceptibles de favoriser le report des usagers de la voiture particulière vers toutes les mobilités décarbonées en cohérence avec les objectifs locaux et nationaux.

Ligne 15 Est du Grand Paris express reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre (93, 94) - Actualisation des avis n° 2015-93, 2017-33, 2018-60 et 2020-55 - Avis n°2024-32 du 16 mai 2024

Dans le cadre de la réalisation du projet de création de la ligne 15 de métro, porté par la Société des grands projets (SGP), un arrêté de cessibilité en date du 21 juillet 2022 portant notamment sur les parcelles nécessaires à la création d'une emprise déportée pour la réalisation du chantier de la gare Bondy (93) a été contesté devant le tribunal administratif de Montreuil.

Celui-ci a prescrit, par deux jugements du 17 juillet 2023, de compléter l'étude d'impact de la ligne 15 Est du Grand Paris Express (GPE), en ce qui concerne spécifiquement le chantier de la gare Bondy (plan de circulation, incidences de la circulation des poids lourds sur la qualité de l'air, nuisances sonores à proximité d'une crèche) et de soumettre ces compléments à une nouvelle procédure de consultation du public. L'Ae est saisie de cette étude d'impact actualisée.

L'actualisation de l'étude d'impact est claire et les réponses requises par le jugement du tribunal administratif y figurent.

L'Ae dans son avis du 16 mai 2024 (n°2024-32) recommande que les évaluations de trafic soient précisées sur les axes du plan de circulation établi, afin de rendre compte de façon plus fine des incidences du chantier. Par ailleurs, et dans la suite des recommandations déjà formulées précédemment, elle recommande que l'évaluation des impacts en matière d'émissions de GES soit mieux détaillée. Enfin, le travail d'estimation des bénéfices potentiels du GPE doit être poursuivi, en collaboration avec les autres acteurs régionaux concernés par la politique des transports, afin d'aboutir à une stratégie régionale à l'horizon 2050 compatible avec l'objectif de neutralité carbone.





Extension du réseau de tramway sur la commune principale du Havre (76) - Avis n°2024-37 du 25 juillet 2024

L'Ae a été saisie d'un projet d'extension du réseau de tramway du Havre (14 km et 19 stations) par la création d'une troisième ligne, du sud du Havre (station Vallée Béreult) à Montivilliers (arrêt Parc Jardin) en traversant Harfleur (arrêt Cœur historique). La ligne, principalement en site propre s'inscrit pour partie en remplacement partiel d'une ligne de train, la Lézarde express régionale (LER) qui relie aujourd'hui la gare du Havre et les bourgs de Rolleville et Épouville.

L'étude d'impact, très détaillée sur les choix techniques entre variantes d'aménagement, garde les traces d'une sédimentation chronologique avec des données disparates et nécessite, pour une bonne information du public, la rédaction d'un guide de lecture avec un index intégrant le contenu des annexes.

Dans son avis du 25 juillet 2024 (2024-37), l'Ae recommande principalement de reconsidérer certaines options et de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement de l'aménagement en vue d'accroître la contribution du tramway au transfert modal, à l'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans cette optique, la remise à plat de la caractérisation de l'ambiance sonore aux alentours du tracé compte tenu des autres sources de bruit participerait d'une transparence bienvenue sur ses incidences sanitaires. L'Ae recommande également de préciser et compléter les plantations ligneuses à effectuer en compensation des nombreux arbres qu'il est prévu d'abattre.

Ferroviaire

Les projets ferroviaires et de transport en commun ont été moins nombreux en 2024 que lors des années précédentes, ce qui ne permet pas forcément de dégager des tendances communes.

Les deux dossiers de tramways examinés ont fait l'objet de considérations et recommandations de l'Ae sur l'intérêt, voire la nécessité, d'approfondir les mesures et actions à mettre en œuvre pour en augmenter l'efficacité en termes de report modal et d'effets positifs induits comme la baisse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

L'Ae a été saisie d'un deuxième volet du grand projet du sud-ouest (GPSO) de nouvelles lignes à grande vitesse entre Bordeaux, Toulouse et Dax, avec les aménagements ferroviaires Sud Bordeaux. Ce dossier a largement pris en compte le retour d'expérience et les recommandations formulées par l'Ae en 2023 sur le dossier des aménagements ferroviaires Nord Toulouse.



Grands Ports maritimes (GPM)* (cf zoom)

Une synthèse thématique est consacrée dans ce rapport aux dossiers des grands ports maritimes examinés ces dernières années par l'Ae.

Extension de la Zone de services portuaires, ZSP2, sur les bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille à Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône (13) – Avis n°2024-59 du 25 juillet 2024

Le projet présenté par le Grand port maritime de Marseille (GPMM) s'inscrit dans sa stratégie de développement du trafic de conteneurs en créant une extension de la zone de services portuaires (ZSP1) dédiés à cette activité, projet appelé ZSP2. Une plateforme d'environ 36 ha à terme est créée.

Dans son avis du 25 juillet 2024 (n°2024-59), l'Ae recommande de renforcer la présentation du besoin motivant le projet et de son évolution, ainsi que celle des choix faits en conséquence pour sa mise en œuvre. Elle recommande également de produire un scénario de référence (évolution sans projet) fondé sur des hypothèses (notamment flux de marchandises et de trafic) explicitées et étayées. Elle formule aussi des recommandations sur plusieurs thématiques, par exemple, de renforcer la protection réglementaire ou foncière des milieux naturels évités par le projet, de démontrer, si besoin en prévoyant des mesures complémentaires, que le projet ne porte pas atteinte à la biodiversité, ou encore de renforcer significativement la quantité des compensations pour les zones humides et pour les habitats naturels d'intérêt ou accueillant une faune et une flore patrimoniales.

Dragage du grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire (44) – Avis n°2024-47 du 11 juillet 2024

Le projet sur lequel l'Ae a été saisie porte sur les opérations de dragage et d'immersion à réaliser par le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire (GPMNSN) durant la période allant du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2034 ; ces opérations sont encadrées par un arrêté préfectoral expirant le 31 décembre 2024.

L'Ae souligne dans son avis n°2024-47 du 11 juillet 2024 que l'étude d'impact est claire, didactique et bien documentée. Le dossier met en lumière les compléments substantiels apportés au dossier lors d'échanges avec le service instructeur. L'Ae relève la nécessité de faire évoluer le dossier afin de présenter un bilan prévisionnel des émissions de GES pour la période 2025-2034, de limiter les incidences des opérations de dragage pour l'ensemble des sections concernées par des phénomènes d'hypoxie ou d'anoxie et de mieux justifier les mesures d'évitement et de réduction des incidences sur l'habitat des populations de crustacés marins. Par ailleurs, compte tenu des évolutions des moyens de dragage et des pratiques envisagées sur la période 2025-2034, une actualisation de l'étude d'impact est à prévoir.





Assainissement

Mise en conformité des systèmes d'assainissement du bourg et de l'Île-Grande de la commune de Pleumeur-Bodou (22)
– Avis n°2024- 45 du 27 juin 2024

Afin de résoudre les problèmes de non-conformité du système d'assainissement de l'Île-Grande sur la commune littorale de Pleumeur-Bodou dans le département des Côtes-d'Armor (22), deux stations de traitement des eaux usées existantes (Île-Grande et Pleumeur-bourg) sont remplacées par une station permettant d'améliorer très nettement la qualité des eaux rejetées dans le milieu.

L'Ae dans son avis du 27 juin 2024 (n°2024-45) recommande de définir toutes les opérations nécessaires à la réalisation du projet, de faire porter l'étude d'impact sur le projet d'en-

semble et de veiller à ce que la définition du projet soit la même dans les différentes pièces du dossier qui souffre d'un éparpillement des informations, partiellement répétées, et dont la cohérence n'est pas assurée, compte-tenu de mises à jour à des dates différentes des pièces qui le composent. Plusieurs imprécisions méthodologiques rendent la démarche d'évaluation environnementale peu lisible.

L'Ae émet plusieurs recommandations parmi lesquelles définir des aires d'étude adaptées à la caractérisation de l'état initial et l'identification des effets probables des différentes opérations du projet d'ensemble, établir un bilan énergétique et des émissions de gaz à effet de serre du projet, clarifier la situation des zones humides ou encore par exemple clarifier la nature des incidences résiduelles notables nécessitant des mesures de compensation.

L'évaluation environnementale : encore souvent perçue comme une procédure contraignante et non comme un outil de réflexion ou d'enrichissement des projets même si des évolutions notables sont constatées.

Le thème de la « nécessaire accélération des procédures » est plus que jamais d'actualité notamment pour les projets industriels.

Une réflexion, la plus en amont possible, sur la localisation envisagée pour le futur projet et « Éviter » autant que faire se peut, la destruction d'espaces naturels et d'écosystèmes et d'autres impacts (exposition des populations aux bruits des infrastructures par exemple) paraît une des meilleures manières de faciliter la délivrance des autorisations et d'éviter des mesures coûteuses pour le maître d'ouvrage ou la collectivité.

Des projets sont pourtant trop souvent encore envisagés sur des espaces naturels riches et fragiles, présentant un intérêt fonctionnel, sur la seule base de l'opportunité foncière, sans véritable réflexion sur des localisations alternatives, détruisant durablement des écosystèmes dont la richesse et les services qu'ils rendent ne sont pas appréhendés correctement et que l'on a le plus grand mal à recréer avec toutes leurs fonctionnalités, quand on tente de le faire. Au mieux les corrections des incidences sont alors coûteuses, au pire les incidences sont sous-évaluées et les mesures proposées pas toujours adaptées.

Les inondations qui ont ravagé de nombreuses villes n'ont pas pour cause les réglementations environnementales qui empêcheraient le « curage des fossés », comme on a pu l'entendre, mais sont bien souvent liées à une absence de réflexion amont, à l'artificialisation des sols, à la destruction des haies ou encore à des constructions autorisées parfois même dans le lit des cours d'eau ou à proximité immédiate de ceux-ci.

C'est donc bien au stade de la préparation des projets (très en amont) que doit être menée la réflexion sur la conception et la localisation du projet, les zones potentiellement affectées par celui-ci, l'insertion des projets dans les politiques d'aménagement et mobilités, et en l'absence de solutions alternatives, sur les mesures de réduction, voire de compensation, qu'il faudra mettre en place.





Ainsi l'établissement de bilans détaillés des émissions de gaz à effet de serre générées par un projet se rencontre désormais plus fréquemment, notamment pour des zones d'aménagement concerté ou des projets de transport (cas du pôle gare de Noisy-le-Sec par exemple). De même, la question de l'adaptation au changement climatique commence à faire l'objet d'analyses plus détaillées, débouchant sur des mesures opérationnelles dans certains dossiers, par exemple en ce qui concerne les îlots de chaleur urbain dans les projets d'aménagement. Concernant les impacts sur les milieux naturels, la biodiversité, les espèces, les analyses d'état initial et souvent d'incidences sont dans l'ensemble plus détaillées, fondées sur des expertises et inventaires de terrain approfondis. Les démarches de recherche et définition de mesures de compensation sont en revanche plus hétérogènes, particulièrement sur l'additionnalité effective et la fonctionnalité des compensations proposées.

Ce qui semble une évidence de bon sens et est désormais pleinement intégré par nombre de maîtres d'ouvrage ne l'est pourtant toujours pas systématiquement, au vu de certains dossiers que l'Ae a eu à connaître cette année encore.

L'évaluation environnementale des incidences d'un projet (ou d'un plan) sur l'environnement, l'intégration de la démarche « éviter, réduire, compenser » doit permettre d'améliorer les projets en réduisant leurs impacts environnementaux notamment en éclairant ceux-ci et en en prenant conscience. L'avis des autorités environnementales y participe.

Or trop souvent l'avis des autorités environnementales est perçu seulement comme un élément de procédure, pièce obligatoire à joindre au dossier de participation du public préalable à l'autorisation.

L'enquête publique est parfois ouverte rapidement après l'émission de l'avis alors que celui-ci implique le plus souvent de compléter ou d'approfondir l'étude d'impact sur certaines thématiques voire d'en reprendre certaines parties et devrait donc conduire en bonne logique à une évolution, voire une modification du projet.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Ae⁹ consiste parfois en une simple réfutation des recommandations sans démonstration approfondie.

L'Ae constate que, dans certains projets, les bureaux d'étude et les porteurs de projet ont tendance à minimiser les enjeux relatifs aux espèces protégées présentes et à leurs habitats, ainsi que les impacts prévisibles des projets sur des individus ou des habitats de ces espèces protégées, afin de conclure à l'absence de nécessité de demande de dérogation relative à ces espèces protégées. L'Ae insiste sur la nécessité de mener cette évaluation de manière complète et rigoureuse, afin d'estimer si le risque d'atteinte aux espèces protégées est suffisamment caractérisé après les mesures d'évitement et de réduction proposées, ce qui doit alors conduire à une demande de dérogation¹⁰.

Un projet dont on n'est pas en capacité, après évitement et réduction, de compenser les effets significatifs sur l'environnement ne peut pas être autorisé en l'état (article R. 163-1 du code de l'environnement).

La récurrence de certains constats ne doit cependant pas occulter des tendances positives constatées dans nombre de projets.



⁹. VI.-« Les maîtres d'ouvrage tenus de produire une étude d'impact la mettent à disposition du public, ainsi que la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 ».

¹⁰. Cf avis du Conseil d'État du 9 décembre 2022

La décision d'autorisation

L'article L. 122-1-1 du code d'environnement précise que « La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine ».

Dans un souci de transparence et d'information du public, et conformément à la disposition ci-avant, la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet¹¹ devrait indiquer dans le corps de décision ou, à tout le moins dans une annexe directement accessible en ligne, les mesures à charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire ou compenser (ERC) les incidences du projet sur l'environnement.

L'Ae a cependant constaté que ce n'était pas toujours le cas, les DUP renvoyant à des annexes non accessibles en ligne comme en témoigne l'exemple suivant parmi d'autres :

Le décret n°2023-111 du 16 février 2023 (publié au JO du 19 février 2023) déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Béziers et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées précise dans son article 4 que « Conformément aux dispositions de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, l'annexe 3 au présent décret (1) mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées. Les études détaillées préciseront, le cas échéant, ces mesures avant le début des travaux ».

Le renvoi à une note de bas de page (1)¹² ne fournit pas le lien numérique où ces informations seraient disponibles mais renvoie à une adresse postale peu précise. Les prescriptions environnementales ne sont donc pas accessibles simplement et directement mais nécessitent pour les obtenir une demande spécifique alors qu'elles fondent la décision, ce que l'Ae ne peut que déplorer.

Ces textes ajoutent que « Les mesures relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, ainsi que celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées dans le cadre d'un arrêté ultérieur, pris en application des articles L. 181-1 à L. 181-31 du code de l'environnement ».



La finalité de l'évaluation environnementale est qu'à la fin du processus décisionnel l'ensemble des incidences aient été évaluées avec, si besoin, des mesures définies par l'arrêté d'autorisation pour éviter, réduire ou compenser ces incidences. Toutes n'étant pas forcément connues au moment de la première autorisation, les autorisations suivantes doivent compléter les mesures de la première décision par des prescriptions adaptées, comme le précisent d'ailleurs les autorisations précitées.

Encore faudrait-il que ces informations soient aisément disponibles et accessibles notamment aux différentes autorités décisionnaires. L'Ae a pu constater que ce n'était pas le cas, ce qui questionne par voie de conséquence dans ces cas l'efficacité du dispositif.

L'actualisation de l'étude d'impact

Les projets ou aménagements dont la mise en œuvre s'étend sur une longue période (routes, projets d'aménagement ...) nécessitent le plus souvent une actualisation de l'étude d'impact, du fait des précisions apportées progressivement aux projets et des autorisations nécessaires pour les phases successives de travaux. La DUP, quand elle est nécessaire, ou les premières autorisations (comme la création des zones d'aménagement concerté) intervenant en amont, certaines incidences peuvent être difficilement connues à ce stade et nécessitent donc d'être approfondies ultérieurement (incidences sur les zones humides, sur la biodiversité, le bruit, la pollution de l'air etc.).

Le maître d'ouvrage actualise le plus souvent l'étude d'impact au stade de l'autorisation environnementale « dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ». L'article L. 122-1-1 précise que « En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale ».

L'actualisation soulève deux difficultés récurrentes liées à la lisibilité de celle-ci et au champ sur lequel elle porte :

Ainsi, les parties actualisées ne sont pas clairement indiquées dans le dossier, même si de plus en plus de maîtres d'ouvrage améliorent nettement cet aspect. En effet, pour la bonne information du public, l'étude d'impact doit être datée et les parties actualisées facilement repérables (modifications en couleur par exemple). L'ensemble des documents doit impérativement être mis en cohérence et ne pas consister en une superposition d'études dont l'étude d'impact ne tire pas parti pour faire évoluer le projet.



En ce qui concerne le champ de l'actualisation, dans une interprétation restrictive des dispositions de l'article L. 122-1-1¹³, l'actualisation est souvent limitée aux seuls champs traités par l'autorisation sollicitée.

Or cette lecture ne peut s'entendre que si l'autorisation sollicitée n'est pas la dernière du processus décisionnel. En effet, faute d'autorisations ultérieures, certaines incidences ne seraient pas examinées, ce qui ne serait pas conforme au droit.

L'Ae a cependant pu constater que la construction des projets s'appuie parfois pleinement sur la démarche d'évaluation environnementale pour préciser et faire évoluer les projets dans le sens d'une meilleure limitation des impacts négatifs et d'une meilleure intégration des projets avec leur environnement. C'est le cas par exemple de la deuxième étude d'impact du projet de Zac Dame Blanche Nord à Garges-Lès-Gonesse (95) pour sa phase de réalisation (avis de l'Ae n° n°2024-77 du 12 septembre 2024).

11. La décision d'autorisation ne recouvre pas les seules autorisations relevant du code de l'environnement ; la décision peut être une DUP, une autorisation environnementale bien sûr mais également un permis de construire ou d'aménager.

12. (1) Il peut être pris connaissance de ces plans et documents, du document prévu à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet ainsi que du document mentionnant les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées auprès du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports, sous-direction des infrastructures ferroviaires, Tour Séquoia, 1, place Carpeaux, 92055 Paris-La Défense Cedex) et auprès de la préfecture de l'Hérault (34, place des Martyrs-de-la-Résistance, 34000 Montpellier)

13. « Le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ».

Choix entre « Actualisation » et demande d'examen « au cas par cas »

Une difficulté se rencontre parfois lorsqu'une opération se situe dans un projet d'ensemble plus vaste mais relève, pris isolément, du champ du cas par cas (par exemple, aménagement d'un îlot d'une Zac relevant de la rubrique 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement nécessitant un PA ou un PC, ou dans certains projets d'infrastructures).

Dans ce cas, l'Ae ne serait pas saisie de la demande de cas par cas, suite à la réforme distinguant « l'autorité de cas par cas » des autorités en charge de rendre l'avis alors même qu'elle serait compétente, si elle était interrogée à l'occasion de cette opération sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact globale conformément à l'article R. 122-8 du même code.

Le délai, dont dispose l'Ae pour rendre un avis sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, est d'un mois, soit un délai un peu plus court que le délai de 35 jours pour rendre la décision de cas par cas.

Il serait donc plus simple et cohérent que le maître d'ouvrage d'une opération s'intégrant dans un projet plus large, ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale, questionne l'Ae sur la nécessité d'actualiser celle-ci.

L'entrée par « autorisation » se rencontre encore et toujours.

En témoigne l'exemple des Afafe rendus nécessaires suite à un aménagement routier ou ferroviaire qui sont, selon l'Ae, constitutifs du projet routier, ce qui n'est parfois pas l'approche retenue par les MO. L'étude d'impact du projet routier, y compris au stade de la DUP, devrait donc traiter de ses conséquences potentielles sur les exploitations agricoles, l'étude devant ensuite être actualisée dans le cadre de la procédure d'Afafe. Au minimum, lorsque l'Afafe a lieu plusieurs

années après le projet routier, un lien doit être opéré entre les deux aménagements et un bilan des actions réalisées au titre du projet routier mené, notamment sur les résultats du suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Le suivi des mesures ERC

Le caractère opérationnel et l'effectivité des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (séquence dite « ERC ») sont attestés par la mise en place d'un suivi de ces mesures, l'article R. 122-13 du code de l'environnement imposant « un ou [de] plusieurs bilans réalisés sur une période donnée et selon un calendrier que l'autorité compétente détermine afin de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité de ces prescriptions, mesures et caractéristiques ». Mesures, cibles à atteindre, calendrier et trajectoire sont souvent à préciser, ainsi que les mesures correctives en cas de déviation par rapport à la trajectoire envisagée. Le même article prévoit notamment la transmission pour information aux autorités environnementales de ce ou ces bilans par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation.

Le respect des mesures ERC et le contrôle de leur mise en œuvre effective sont un enjeu de progrès pour les années à venir.



Le contenu de l'étude d'impact ou du rapport environnemental

Les constats du précédent rapport annuel restent souvent d'actualité.

Suivre le contenu de l'étude d'impact tel que défini par l'article R. 122-5 pour les projets ou l'article R. 122-20 pour les « plans et programmes » constitue peut-être la méthode la plus simple pour ne rien oublier, quitte à indiquer que tel item n'est pas abordé lorsqu'il n'est pas adapté au projet ou plan concerné.

Sur le fond, certaines études d'impact, rapports d'évaluation des incidences ou rapports environnementaux sont trop généraux, ou incomplets. Dans certains cas, le bureau d'étude se contente d'une compilation de données existantes parfois anciennes, sans collecte de nouvelles données de terrain, notamment pour les plans et programmes (ce n'est en général

pas le cas pour les projets, dont les états initiaux, en particulier sur les milieux naturels, sont généralement de meilleure qualité et, de plus, en amélioration). L'étude d'impact ou le rapport environnemental doivent indiquer précisément la date et le nombre d'inventaires de terrain effectués ainsi que la qualité de l'écologue qui effectue ces inventaires.

L'analyse de l'articulation avec les autres plans, schémas ou programmes (II de l'article R. 122-20 du code de l'environnement) n'est pas toujours menée correctement y compris lorsque les différents plans relèvent du même maître d'ouvrage. Cette analyse doit pourtant permettre d'apprécier la non-contradiction, et si possible, la cohérence des politiques environnementales menées.

À titre d'exemple, l'évaluation environnementale des programmes régionaux forêt-bois (PRFB) ou celle des parcs naturels régionaux lorsqu'ils existent devraient être utilisées pour enrichir celles d'autres plans ou programmes plus vastes



ayant un volet « forêt » ou « biodiversité ». En outre le volet « articulation » du rapport environnemental du plan ou programme devrait préciser les mesures prévues qui viennent compléter le plan ou programme avec lequel il doit être compatible, par exemple dans le cas de projets ayant des incidences positives ou négatives sur l'eau au regard des schémas directeurs d'aménagement et de gestion de l'eau (Sdage).

Enfin, la hiérarchisation des enjeux pourrait dans certains cas être mieux justifiée.

« Projet » et Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme relève du champ de l'évaluation environnementale (articles R. 104-9 et R. 104-10 du code de l'urbanisme pour les Scot et R. 104-13 et R. 104-14 pour les PLU).

La procédure commune (articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement), mesure de simplification permet à l'Ae de rendre un avis unique portant à la fois sur le projet et sur la mise en compatibilité du plan. Dans ce cas, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan doit être transmise. Soit elle figure dans un document particulier, soit elle constitue un chapitre de l'étude d'impact. L'avis a vocation à être rendu dans un délai de trois mois.

La saisine doit indiquer explicitement si le maître d'ouvrage souhaite recourir à la procédure prévue par l'article R. 122-27 du code de l'environnement, car la compétence de l'Ae est dans ce cas dérogatoire à la compétence de droit commun de la MRAe.

Sur le fond, l'autorité environnementale vérifie que la mise en compatibilité du document d'urbanisme prend en compte les mesures ERC qui s'imposent au projet, mesures qui peuvent, pour certaines, être traduites dans les documents graphiques du document d'urbanisme. Les nouvelles règles du PLU peuvent dans certains cas devoir reprendre les mesures compensatoires des zonages qui évoluent.

Le cumul des incidences avec d'autres projets : approfondir cette dimension essentielle des projets

La nécessité d'étudier le cumul des incidences des projets est prévu tant dans le cadre de l'examen au cas par cas des projets¹⁴ que dans le contenu de l'étude d'impact¹⁵.

La prise en compte des effets cumulés du projet avec d'autres projets a pour objet de mesurer l'ensemble des effets, entre autres au regard de la capacité de l'environnement à les supporter. L'analyse faite dans les études d'impact est trop souvent réduite à des paragraphes listant quelques projets à proximité et concluant, avec des démonstrations trop rapides et simplistes, à l'absence d'effets cumulés. Or suivant les projets, de réels effets cumulés peuvent apparaître en matière de bruit, de fragmentation des espaces, de consommation d'espaces, de capacité des sols ou des eaux à accepter les incidences, de pollution, d'utilisation des ressources (besoin en matériaux par exemple), d'atteinte à la biodiversité et aux paysages, d'étalement urbain, etc.

Évolutions législatives ou réglementaires

Deux lois intervenues en 2023 ont des répercussions sur l'évaluation environnementale et le travail des autorités environnementales : celle d'accélération de la production d'énergies renouvelables et celle relative à l'industrie verte. Seules quelques dispositions (art 27 et 31) en sont présentées ci-après.

La loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables

Cette loi instaure une présomption de « raison impérative d'intérêt public majeur » pour certains projets de production d'énergie à partir de ressources renouvelables (EnR) et certains projets déclarés d'utilité publique¹⁶.

L'article 27 prévoit la possibilité de bénéficier de dérogations du ministre de l'environnement quant à l'obligation de produire une étude d'impact sur l'environnement et la santé humaine et notamment de dispenser d'évaluation environnementale les projets de création ou de modification d'ouvrages du réseau public de transport d'électricité lorsque ceux-ci ont pour objet le raccordement de projets se rapportant :

- aux installations de production ou de stockage d'hydrogène renouvelable ou bas-carbone, défini à l'article L. 811-1 du code de l'énergie,

- aux opérations de modifications d'installations industrielles ayant pour objectif le remplacement de combustibles fossiles pour la production d'énergie, l'amélioration de l'efficacité énergétique ou la diminution significative des émissions de GES,

L'article 19 de la loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte a élargi cette possibilité de dérogation :

- « aux projets de création ou de modification d'ouvrages du réseau public de transport d'électricité lorsque ceux-ci ont pour objet le raccordement des installations d'un projet industriel qualifié de projet d'intérêt national majeur pour la transition écologique ou la souveraineté nationale par le décret prévu au premier alinéa du I de l'article L. 300-6-2 du code de l'urbanisme ».

Les projets pour lesquels le raccordement électrique est réalisé doivent concourir de manière directe à une réduction significative des émissions de GES d'installations industrielles soumises aux articles L. 229-6 à L. 229-12 du code de l'environnement (le décret n° 2024-281 du 29 mars 2024¹⁷ a pris en compte les émissions de GES pour fixer la liste des sites éligibles).

Les projets de raccordement doivent, en plus de remplir ces conditions, être localisés sur les sites dont la liste est fixée par décret (décret du 29 mars 2024 précité).

Le fait d'être inscrit sur cette liste ne justifie pas en lui-même l'obtention de la dérogation à l'évaluation environnementale qui doit rester exceptionnelle.

Enfin, les dispositions du III de l'article 27 de la loi s'appliquent aux projets de raccordement mentionnés pour lesquels une demande de dérogation a été présentée à l'autorité compétente dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi. Ce délai peut être prorogé par décret en Conseil d'État, dans la limite de deux ans.

¹⁴. Cf. annexe à l'article R. 122-3-1 et Annexe III de la directive 2014/52/UE : b) du 1 et g) du 3.

¹⁵. Cf. 5° e) du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement et 5° de l'annexe IV de la directive précitée.

¹⁶. Les projets d'EnR au sens de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, ou de stockage d'énergie dans le système électrique, y compris leurs ouvrages de raccordement aux réseaux de transport et de distribution d'énergie, sont réputés répondre à une raison impérative d'intérêt public majeur, au sens du c du 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, dès lors qu'ils satisfont à des conditions définies par décret en Conseil d'État.

¹⁷. Décret n° 2024-281 du 29 mars 2024 pris pour l'application du III de l'article 27 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelable <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORF-TEXT000049343029>

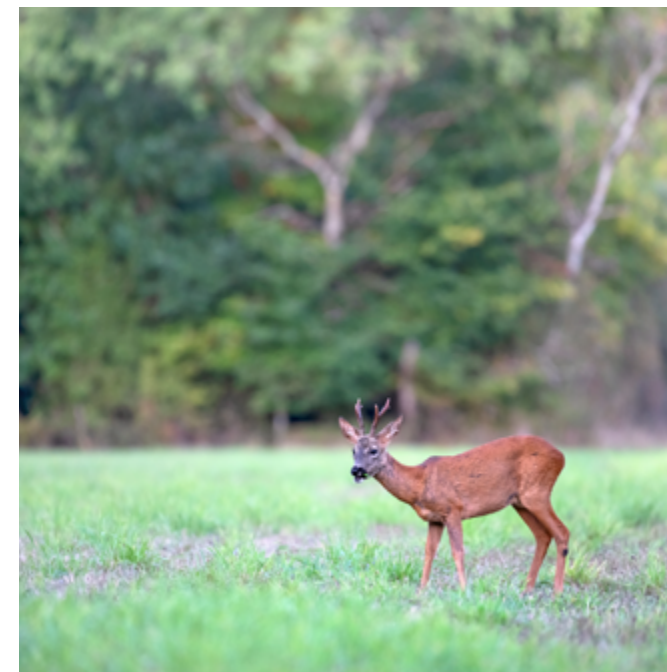


Pour l'instant un seul arrêté a été pris en application de ces dispositions : l'arrêté du 29 août 2024 dispensant d'évaluation environnementale à titre exceptionnel le « projet des Boucles de la Seine » en application du III de l'article 27 de la loi no 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (publié au JO du 4 septembre 2024).

La loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte :

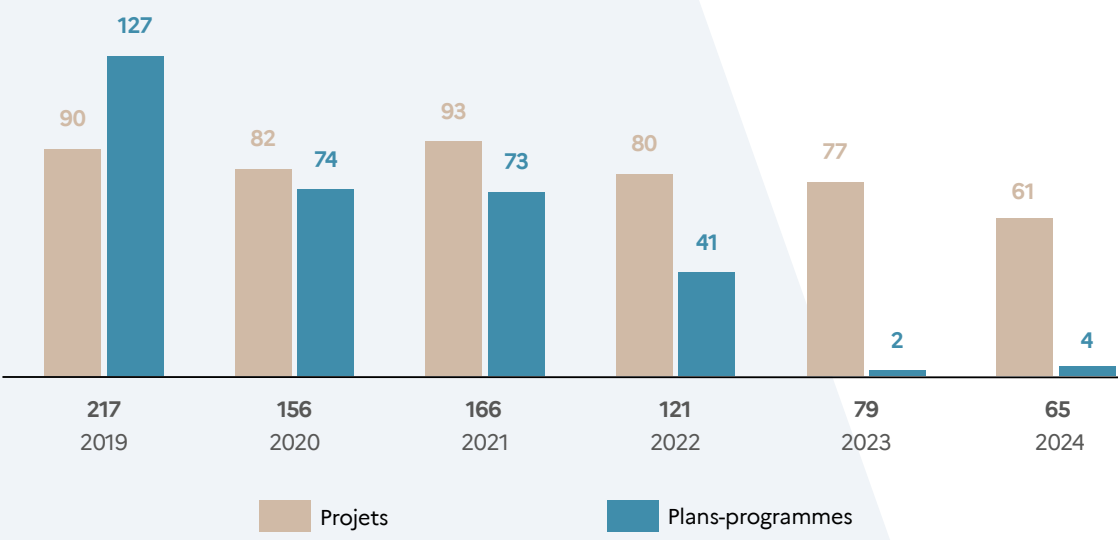
Pour mémoire, cette loi a réformé les autorisations environnementales et prévu que **les phases d'examen et de consultation** auront lieu (sauf cas particulier, notamment en cas de pluralité de procédures) en même temps : la consultation publique est lancée dès que le dossier de demande d'autorisation est jugé complet et régulier, et se déroule parallèlement à l'instruction du dossier et au recueil des avis requis (dont l'avis de l'Ae), qui sont mis en ligne au fur et à mesure, de même que les observations du public et les réponses du pétitionnaire. À la fin de la consultation, le commissaire enquêteur remet un rapport et des conclusions motivées. La durée de cette consultation du public est de trois mois.

En application de l'article 70 du décret n° 2024-742 du 6 juillet 2024 portant diverses dispositions d'application de la loi industrie verte et de simplification en matière d'environnement, ces dispositions sont entrées en vigueur le 22 octobre 2024.



Décisions au « cas par cas »¹⁸

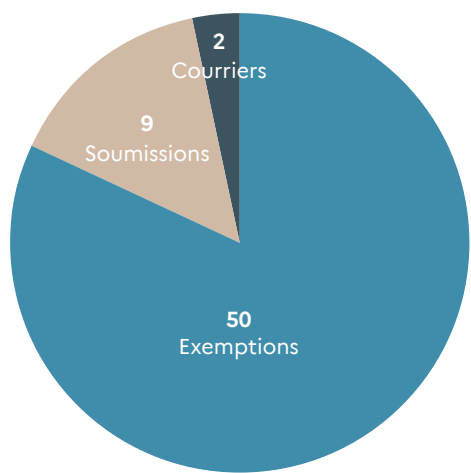
L'Ae a rendu 65 décisions après examen au « cas par cas » de projets, plans ou programmes



Les décisions figurent également sur le site internet de l'Ae. En 2024 (comme en 2023), aucune décision n'a été « tacite ». L'absence de décision notifiée au terme du délai réglementaire (35 jours pour les projets ou 2 mois pour les plans et programmes à partir de la réception du dossier complet) vaut obligation de réaliser une évaluation environnementale.

Chaque dossier de demande d'examen au cas par cas est confié pour instruction à un rapporteur appartenant à l'équipe permanente de l'Ae. Celui-ci étudie le dossier, demande éventuellement des compléments, puis propose un projet de décision à une commission d'examen composée de deux, (parfois trois) membres permanents de l'Ae. Après échanges, le projet de décision est proposé au président de l'Ae pour signature de la décision. Si nécessaire, le projet de décision est délibéré collégialement.

DÉCOMPOSITION DES DÉCISIONS ENTRE EXEMPTIONS ET SOUMISSIONS



ÉVOLUTION DU TAUX DE SOUMISSION POUR LES DÉCISIONS SUR PROJETS

Décisions	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Soumissions	40	36	42	35	31	9
Pourcentage	44%	44%	45%	44%	39%	15%
Total	90	82	93	80	77	61

La catégorie la plus représentée au sein des dossiers soumis à une demande d'examen au cas par cas sont les projets d'aménagement (22) dont une Zac, d'infrastructures routières (11) devant les dossiers relatifs à l'énergie (7) et ferroviaires (6), cinq dossiers concernent le domaine fluvial, 2 le domaine maritime.

Les quatre décisions de cas par cas relatives à des plans et programmes ont concerné 1 PPRT, 1 PPA, la modification du schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris et le projet de modification du SAR de la Martinique.

Dans trois cas, l'Ae a répondu à une demande d'examen au cas par cas par un courrier publié sur son site. Ces courriers concernent des opérations qui ne relèvent pas en soi d'un tel examen puisqu'ils s'inscrivent dans un projet plus vaste.

18. <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/examen-au-cas-par-cas-et-autres-decisions-r432.html>

De rares décisions d'évocation¹⁹

Pour l'année 2024, deux dossiers ont été évoqués : l'installation du site de production de bioéthanol dans la zone portuaire de Blainville-sur-Orne (14) n° 2023-137 et le projet d'exploitation de sables siliceux porté par le GIE Loire Grand Large (décision du 18 novembre 2024) enregistré sous le n°2024-125. L'avis sera rendu en 2025 compte tenu de la date de dépôt du dossier.

Pour mémoire par décision du 25 juillet 2023, le ministre chargé de l'environnement a confié à l'Ae la compétence pour produire les avis sur l'opération d'achèvement de la nouvelle route du littoral à La Réunion ainsi que sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaires à la réalisation du projet (article R. 104-21 du code de l'urbanisme).

Par décision du 18 septembre 2023, le ministre chargé de l'environnement a également confié à l'Ae l'établissement des avis concernant les projets relatifs à l'extraction de mica lithinifère par Imerys (EMILI) depuis le gisement de Beauvoir à Échassières dans l'Allier. Compétence lui a également été donnée pour se prononcer sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaire à la réalisation de ce projet.

Il faut enfin rappeler la décision du 15 septembre 2022 par laquelle le ministre chargé de l'environnement donne délégation à l'Ae pour se prononcer tant dans le cadre de l'examen au cas par cas que de l'émission des avis pour les projets donnant lieu à une décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du ministre chargé de l'énergie ou à un décret pris sur son rapport ou ceux élaborés par les services placés sous l'autorité du ministre chargé de l'énergie ou par des services agissant dans les domaines relevant de ses attributions. C'est par exemple en application de cette décision que l'Ae s'est prononcée sur le dossier Imerys.

Cette année encore, aucun plan ou programme n'a fait l'objet d'une évocation.



^{19.}

L'évocation est prévue par le dernier alinéa du 1^{er} du I de l'article R. 122-6 qui dispose que « Le ministre chargé de l'environnement peut, en outre, se saisir, par décision motivée au regard de la complexité et des enjeux environnementaux du dossier, de tout projet relevant de la compétence de la mission régionale d'autorité environnementale en application du 3^e du présent article, aux fins d'en confier l'instruction à l'autorité mentionnée au 2^e. En ce cas, la mission régionale transmet le dossier à cette dernière sans délai ». Elle est à distinguer de la délégation qui porte sur un projet ou une catégorie de projet qui relève du Ministre de l'environnement appelé à rendre un avis en qualité d'autorité environnementale. Dans ce cas il a la possibilité de confier à l'Ae-Igded le soin de rendre l'avis à sa place (cf décision précitée du 9 décembre 2024 sur la délégation des catégories de projets « transport »).

ZOOM SUR

130

Volet des mobilités
des CPER 2023-2027

134

PPE

140

La prise en compte du changement
climatique dans les évaluations
environnementales

144

Schémas régionaux d'aménagement,
de développement durable
et d'égalité des territoires ,
autres schémas régionaux
concernant l'aménagement

156

OIN de Guyane

160

Projets sur les grands ports maritimes

168

Capitaliser, valoriser, partager



Volet des mobilités des CPER 2023-2027

Les contrats de plan État-Région (CPER), qui comprennent un volet mobilités, sont des contrats financiers qui permettent à leurs signataires, l'État et la Région, de s'accorder sur une stratégie, sur des projets et sur la répartition de la charge financière pour qu'ils voient le jour (d'autres collectivités locales participent également au financement).

La dernière génération de CPER couvre la période 2021-2027 et ils ont en général été conclus entre l'État et les Régions en 2021 ou 2022, sans prévoir de financements sur le sujet transports-mobilités : une réflexion d'ensemble était en effet conduite au niveau national, avec en particulier la saisine du conseil d'orientation des infrastructures (COI), chargé de formuler des propositions stratégiques et de programmation pour la politique de pérennisation et de développement des infrastructures de transport. Le rapport du COI a été remis le 24 février 2023 à la Première ministre qui a communiqué en juin 2023 un mandat de négociation des volets mobilités aux préfets de région. La Première ministre a annoncé retenir parmi les scénarios proposés par le COI celui de « planification écologique », qui recommandait une inflexion vers une mobilité plus durable. Les échanges entre l'État et les Régions ont débouché sur des protocoles d'accord signés en 2023 ou 2024, puis sur le lancement de la procédure d'élaboration et validation des volets mobilités des CPER, qui sont (comme les CPER dans leur ensemble) soumis à évaluation environnementale et font l'objet à ce titre d'un avis de l'Ae, avant la consultation du public. L'Ae a donc été saisie en 2024 des volets Mobilités 2023-2027 des CPER de presque toutes les régions ; elle a aussi été saisie sur ce volet pour la région Bourgogne-Franche Comté fin 2024.

En 2024, l'Ae a rendu des avis sur les volets Mobilités CPER des régions Bretagne, Pays de Loire, Île-de-France, Grand Est, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Centre-Val de Loire, Occitanie et Nouvelle-Aquitaine¹ ainsi que sur le volet Mobilités du contrat de plan interrégional Rhône-Saône qui est consacré exclusivement aux investissements fluviaux et portuaires sur l'axe Rhône-Saône.

Alors que l'adoption des volets Mobilités couvrant normalement la période 2023-2027 intervient souvent fin 2024 voire en 2025, et manifestant ainsi un retard important par rapport à la période affichée de mise en œuvre des CPER, l'Ae estime que l'exercice de participation du public ne pourra



Tramaway T13

avoir qu'un sens limité notamment du fait que les programmations sont désormais non seulement largement définies, mais aussi en partie engagées depuis 2 ans.

Cette nouvelle génération de volet Mobilités des CPER marque une inflexion forte, comme recommandé par le COI, vers le soutien à des mobilités plus durables, qui reste cependant à conforter et concrétiser, tandis que l'évaluation environnementale de ces programmes est encore assez loin d'atteindre toutes ses potentialités.

En effet, alors même que l'évaluation environnementale (obligatoire) de ces plans aurait permis de s'assurer de la bonne prise en compte du pilier environnemental, peu de régions ont saisi correctement cette opportunité. Les évaluations environnementales présentées à l'Ae ont bien souvent été conduites sans réelle démarche itérative entre la conception du contrat et son évaluation environnementale. Elles n'ont mené qu'à peu de mesures d'évitement, de réduction ou compensation alors que l'on sait que les infrastructures

font du bruit, que certaines sont émettrices, en travaux et exploitation, de gaz à effet de serre et de polluants de l'air, que la plupart marquent le paysage et les milieux naturels et artificialisent des sols. Les évaluations environnementales renvoient systématiquement à la mise en œuvre des projets alors que l'échelle régionale pourrait être examinée pour répondre à certaines de ces incidences, en complémentarité avec les réponses à l'échelle des projets. Alors que les projets inscrits dans les CPER sont souvent bien avancés dans leur définition, et donc dans la connaissance de leurs incidences potentielles et des mesures pour les prévenir, les descriptions fournies sont de qualité variable, parfois imprécises. La qualité de certains dossiers sur ces sujets, comme en Centre-Val de Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Hauts-de-France, est cependant à souligner.

Les critères d'éco-conditionnalité sont à des degrés de définition variables selon les régions et employés de manière inégale, et quand ils le sont, les évaluations environnementales peinent à mettre en valeur leur usage. L'Ae a souvent

recommandé d'en formaliser davantage l'emploi pour réinterroger chaque opération inscrite au contrat au regard de l'atteinte d'objectifs de transition écologique.

Les indicateurs de suivi du contrat ne paraissent pas toujours opérationnels pour permettre le suivi de ses effets et la réorientation éventuelle de la programmation notamment à l'occasion de sa révision à mi-parcours. Le suivi risque de se borner à la possibilité de consommation de crédits (des indicateurs de réalisation pourront devoir être ajoutés, ainsi que les valeurs initiales et cibles des indicateurs retenus). A contrario, dans nombre de régions, une dynamique forte d'évolution des gouvernances des transports est constatée, tant autour des CPER que par mise en œuvre des instances prévues par la Loi d'organisation des mobilités de 2019 (bassins opérationnels de mobilité et comités des partenaires, contrats opérationnels de mobilité, plans d'action de mobilité solidaire), la constitution de conférences régionales sur la logistique, ou l'évolution des observatoires régionaux des transports vers des observatoires régionaux de la mobilité (souvent mobilisés pour le suivi de la mise en œuvre des CPER).

Enfin et surtout, ces contrats ont montré, pour la plupart, un réel tournant vers des mobilités plus durables, notamment ferroviaires, avec principalement des projets de mise en accessibilité des gares, de modernisation de lignes structurantes, de régénération des lignes de desserte fine des territoires, et de pérennisation et développement du fret ferroviaire, ainsi que les études préliminaires voire les premiers travaux pour la mise en place des futurs services express régionaux métropolitains (SERM). Pour les projets de fret ferroviaire, les contrats sont à consolider, en commençant par une analyse des freins à leur réalisation et usage. L'Ae a pu signaler que, par exemple sur le cas de l'Île de France, où les investissements sont très conséquents et à souligner, l'approche repose principalement sur une politique incitative et d'augmentation de l'offre de transports en commun, sans totalement approfondir suffisamment la question d'autres mesures, potentiellement plus contraignantes de nature à garantir un report modal, pour diminuer les mobilités carbonées et l'autosolisme.

¹. Faute de moyens l'Ae n'a pas délibéré d'avis sur le volet Mobilités du CPER Normandie

Les investissements restent importants néanmoins sur les projets routiers pour lesquels l'État est désormais le principal financeur, sans que ne soit toujours démontrée la conformité avec ses politiques environnementales en faveur de la décarbonation de la mobilité, la préservation de la biodiversité et la réduction de l'artificialisation nette. Les investissements routiers permettent encore le développement de nouvelles capacités sans être toujours accompagnés d'investissements en faveur de l'évolution de l'usage de la route (aménagement de voies pour les transports en commun ou covoiturage) ou d'engagement d'apaisement des flux sur les voies délestées. À ce titre, le volet Mobilités du CPER Provence Alpes Côte d'Azur comporte une intéressante action d'investissement, assez fortement dotée, pour la création de voies réservées aux transports en commun, cohérente avec la politique de développement des bus et cars à haut niveau de service menée au niveau régional.

La démonstration de la cohérence avec des besoins bien définis reste souvent à renforcer. Les projets se concentrent majoritairement sur l'adaptation de tracés existants, ce qui limite les emprises affectées et les incidences liées (artificialisation des sols, fragmentation et atteinte aux milieux naturels). La démarche conduite en région Centre-Val de Loire, qui a conduit à renoncer explicitement à certains projets qui étaient annoncés dans le CPER 2021-2027 comme devant être soutenus dans le futur volet Mobilités, est à signaler. À contrario, certains grands projets, comme l'aménagement de la RN2 en région Hauts de France, devraient être analysés plus en profondeur s'agissant de leur définition au regard des trafics constatés et de la réduction des incidences associées à leur emprise ainsi que des émissions de gaz à effet de serre par les chantiers.

Les volets fluviaux et portuaires concernent certaines des régions où sont présents des grands ports fluviaux et maritimes de l'État, portant tant sur leur développement portuaire et industriel, le renforcement dans certains cas de leur desserte ferroviaire et fluviale, que la décarbonation de leurs activités. Si la volonté de développement du report modal se traduit par des investissements parfois conséquents, les problématiques de consommation d'espace, atteinte aux milieux naturels, effets cumulés des nombreux investissements portuaires et industriels font l'objet d'approches peu décrites dans les CPER et sont encore appréhendées avec certaines difficultés au stade de la mise en œuvre des projets (voir partie spécifique du rapport de l'Ae sur ce sujet).



Plusieurs CPER comportent un investissement fort en faveur du développement des véloroutes, dans l'optique de l'achèvement de la mise en place des véloroutes inscrites dans les schémas national et régionaux. Les véloroutes ont une vocation touristique plus marquée que pour les mobilités du quotidien. Les investissements en faveur de celles-ci sont soutenus par des fonds de l'État mis en place depuis le début des années 2020 sous forme d'appel à projets et par des actions des Régions, non inscrits dans les CPER, alors que ceci pourrait les pérenniser sur le moyen terme, pour des investissements souvent longs à définir sur les territoires, vu l'ensemble des enjeux et des contraintes à appréhender.

L'investissement en faveur des mobilités plus durables est conséquent au plan financier, mais les dossiers pourraient exposer plus précisément leur cohérence avec les stratégies nationales (suites du rapport du COI, fret et logistique, développement portuaire etc.) ou régionales (orientations retenues dans les Sraddet, stratégies régionales État-Région élaborées ou en voie de l'être pour le développement du fret ferroviaire, etc.). L'Ae a pu, dans certains cas, recommander d'accélérer (ou de mieux formaliser) la définition des stratégies régionales. Les objectifs en termes d'évolution des indicateurs spécifiques aux transports (évolution des parts

modales par exemple) et d'incidences positives attendues (réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de polluants atmosphériques en particulier) sont certes difficiles à définir eu égard au caractère systémique des mobilités, mais pourraient néanmoins faire l'objet de plus de précisions. Enfin le caractère partiel des CPER, qui ne couvrent pas tous les investissements de l'État (qui intervient en parallèle sur des grands projets ou par des appels à projets) et des Régions (et des autres collectivités) dans le domaine des transports, ne facilite pas l'appréhension d'ensemble des politiques conduites et de leurs impacts, même si les dossiers s'efforcent, à un degré de précision variable, de présenter ces autres interventions.

L'avis de l'Ae sur chaque volet Mobilités des CPER, prenant en compte les spécificités de chaque région, est résumé en partie 2 de ce rapport

PPE

LES PROGRAMMATIONS PLURIANNUELLES DE L'ÉNERGIE

Les outils organisant les moyens mobilisés pour atteindre les objectifs énergétiques et climatiques de la France

La stratégie française sur l'énergie et le climat (SFEC) comprend la stratégie nationale bas carbone (SNBC), la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC). Le principe d'élaboration de la SNBC et de « budgets carbone » (plafonds d'émissions de gaz à effet de serre) par grands secteurs, domaines d'activité et, par catégories de gaz à effet de serre (GES) a été introduit par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015 et codifié à l'article L. 222 1 B du code de l'environnement. Les « budgets carbone » sont fixés pour trois périodes successives de cinq ans chacune, qui doivent permettre l'atteinte d'une trajectoire respectant les objectifs de la France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces objectifs sont définis par l'article L. 100 4 du code de l'énergie, et comprennent notamment : réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et atteinte de la neutralité carbone en 2050, réduction de la consommation énergétique primaire¹ des énergies fossiles de 40 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012. Ces ambitions ont été renforcées par l'adoption du paquet législatif européen « Fit for 55 »².

La loi a également créé, encadré et codifié les PPE pour le territoire métropolitain continental ainsi que pour la plupart des autres zones non interconnectées, la Corse, les départements et régions d'Outre mer ainsi que certaines collectivités d'Outre mer. Les PPE portent sur deux périodes successives de cinq ans chacune. Elles doivent être compatibles avec la SNBC et les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés dans les « budgets carbone », révisés eux aussi tous les cinq ans.

La troisième PPE (ou « PPE3 ») du territoire métropolitain continental constitue la déclinaison opérationnelle pour la décennie à venir des orientations de la politique énergétique de la SNBC, dont une version révisée (SNBC3) devait être arrêtée début 2025. La PPE3 anticipe sur les objectifs de la SNBC3, notamment la réduction des émissions territoriales brutes (hors puits de gaz à effet de serre de moitié à l'horizon 2030 par rapport à 1990 et la réduction de 30 % de la consommation d'énergie à la même date par rapport à 2012. La SNBC3 modifiera les budgets carbone par grands secteurs, domaines d'activité et, à titre indicatif, par catégories de gaz à effet de serre, arrêtés dans le cadre de la SNBC2 et définira des nouvelles cibles pour les périodes 2025-2030 et 2031-2035, en correspondance avec la PPE3.

Les PPE vus par l'Ae en 2024

Après avoir rendu antérieurement des avis sur les 1^{er} et 2^e versions des PPE, l'Ae a été saisie en 2024 d'une demande de cadrage préalable sur l'évaluation environnementale de la PPE3³, puis a rendu un avis sur la PPE3 elle-même⁴. Elle a également été saisie d'une demande d'avis sur l'évaluation envi-

ronnementale de la PPE de Guadeloupe⁵ et de Saint-Martin⁶ (elle avait rendu fin 2023 un avis sur la PPE de Corse).

Dans l'avis de cadrage préalable, l'Ae a souligné que le bilan des documents antérieurs (PPE2 en particulier) n'est que rapidement dressé sans être analysé. Il manque ainsi une analyse des écarts observés au regard des moyens mis en œuvre, secteur par secteur. C'est une lacune importante, dans un contexte où plusieurs objectifs n'ont pas été atteints. En effet, la PPE2 prévoyait une réduction de 16,5 % de la consommation finale d'énergie entre 2012 et 2028. Cette consommation a diminué de seulement 10,7 % entre 2012 et 2022 et il serait donc nécessaire de doubler le rythme de réduction constaté pour respecter les nouveaux objectifs, plus ambitieux, du paquet législatif européen « Fit for 55 ». La PPE2 prévoyait également une réduction des consommations d'énergie primaire de produits fossiles (charbon, gaz, produits pétroliers) par rapport à 2012. Pour le pétrole, la réduction attendue était de 19 % en 2023 et 34 % en 2028. Selon le dossier, en 2022, cette réduction était de 17,2 %. Pour le gaz naturel, la réduction attendue en 2023 était de 10 % et 22 % en 2028 ; la réduction constatée était de 5,8 % en

2022. Pour le charbon, il était attendu 66 % en 2023 et 80 % en 2028 ; elle s'établit à 48,2 % en 2022. Le dossier insiste sur l'importance d'accélérer la sortie des énergies fossiles. Enfin l'analyse des écarts aux objectifs n'a pas non plus été effectuée pour le secteur des transports, dont la consommation finale augmente et dont la part passe, entre 1990 à 2022, de 30 à 33 %, ni pour le secteur tertiaire, dont la part passe de 13 % à 17 % de l'ensemble des consommations pour la même période. Une telle analyse serait importante pour tirer les leçons des raisons ayant conduit aux écarts aux objectifs alors que la PPE3 renforce certains de ces objectifs sans proposer une méthode ou des outils tenant compte des difficultés rencontrées dans les deux PPE précédentes.



1. Énergie primaire : énergie non transformée tirée de la nature (soleil, fleuves, chaleur, vent) ou contenue dans les produits énergétiques tirés de la nature (comme les combustibles fossiles ou le bois). L'uranium n'est pas considéré comme une énergie primaire. Par convention, c'est la chaleur produite par les centrales nucléaires qui est comptabilisée comme énergie primaire.

Consommation finale énergétique : consommation d'énergie à toutes fins autres que la transformation, le transport, la distribution et le stockage d'énergie et hors utilisation comme matière première ou pour certaines propriétés physiques. C'est donc la consommation d'énergie primaire dont sont déduites les pertes d'énergie lors de la transformation des ressources énergétiques en énergies utilisées dans la consommation finale ainsi que lors de leur transport.

L'énergie finale est l'énergie livrée au consommateur pour sa consommation finale (essence à la pompe, électricité au foyer, gaz pour chauffer une serre...).

2. Paquet législatif européen « Ajustement à l'objectif » pour réduire les émissions nettes européennes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % en 2030 par rapport à 1990 ; il fixe également une cible de consommation finale d'énergie à la même date, plus ambitieuse que celle inscrite dans la PPE.

3. Avis délibéré de l'Ae pour le cadrage préalable des évaluations environnementales stratégiques de la troisième stratégie nationale bas carbone et de la troisième programmation pluriannuelle de l'énergie du territoire métropolitain continental, n° 2024 088 du 12 septembre 2024 : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/5_-_240910_cadrage_snbc3-ppe3_de-libere_cle521dfa.pdf.

4. Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la 3e programmation pluriannuelle de l'énergie (2025-2030, 2031-2035) du territoire métropolitain continental, n° 2024 092 du 19 décembre 2024 : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/1_-_ppe_delibere_cle13ef69.pdf.

5. Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2024-2028 / 2029-2033 de Guadeloupe (971), n° 2023-124 du 7 mars 2024 : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/7_-_0240304_ppe_guadeloupe_delibere_cle553a48.pdf.

6. Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2024-2028 / 2029-2033 de Saint-Martin (978), n° 2023-118 du 22 février 2024 : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/240220_ppe_saint-martin_-_a_publier_cle593a91.pdf.



Le cadrage a été sollicité sur certaines questions précises, dont la bonne prise en compte des pressions et enjeux environnementaux à prendre en compte dans l'évaluation environnementale, le périmètre de cette évaluation, ou le suivi des indicateurs environnementaux...

Une question portait spécifiquement sur l'intégration d'une dimension territoriale à l'évaluation environnementale stratégique de la PPE. Celle-ci passe par la prise en compte des projets majeurs dans les territoires ainsi que l'établissement de planifications stratégiques territoriales.

La PPE comprenant un volet dédié aux mobilités, au regard de leur part conséquente en termes de consommation d'énergie et d'émissions croissantes jusqu'à il y a peu de gaz à effet de serre, une question de cadrage portait sur la prise en compte de la sobriété dans les transports et son intégration dans l'évaluation environnementale. D'autres questions étaient thématiques : biomasse, ressources du sous-sol, etc.

LES AVIS RENDUS SUR LES PPE

La PPE métropolitaine

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de la PPE sont la réduction des émissions de gaz à effet de serre, des consommations d'énergie primaire et finale et de l'utilisation des autres ressources (matériaux, eau, espace) mobilisées directement ou indirectement pour les besoins en énergie, en France et dans les pays d'origine des importations.

Le suivi des préconisations émises par l'Ae dans le cadrage préalable relative à la PPE métropolitaine a été dans l'ensemble bien assuré et l'évaluation environnementale est souvent de bonne qualité. L'Ae a toutefois émis des recommandations reprenant des éléments du cadrage non entièrement pris en compte, dont la présentation d'objectifs régionalisés de production d'énergie à partir de ressources renouvelables, et concernant la hiérarchie des usages de la biomasse, faire en sorte que la PPE respecte la hiérarchie établie. Alors que la stratégie nationale pour le développement durable (SNDD) a fixé ainsi la hiérarchie des usages : aliments, puis biofertilisants, puis matériaux, puis molécules, puis carburants liquides, puis gaz, puis chaleur, puis électricité, la PPE met ensemble (sans respecter la hiérarchie jusqu'ici établie) l'alimentation humaine, les puits de carbone, l'alimentation animale, la fertilité des sols ainsi que les réseaux de chaleur, les consommations énergétiques de l'agriculture, de la filière bois, les engins lourds de chantier et l'industrie. L'Ae a aussi émis des recommandations sur l'analyse de l'articulation de la PPE3 avec les autres plans et programmes pertinents (dont la SNBC),

L'Ae a formulé un certain nombre de recommandations pour améliorer l'évaluation environnementale stratégique de la PPE3 en particulier pour intégrer le transport aérien, apprécier les perspectives d'évolution de la disponibilité de la ressource en eau et la biomasse et les incidences environnementales des importations de combustibles et métaux nécessaires à la production d'énergie et son utilisation. Elle a recommandé de renforcer la justification des choix énergétiques (infrastructures tous secteurs, installations, filières) présentant des incidences environnementales importantes, notamment les interconnexions électriques.

Sur des points plus spécifiques, l'Ae a recommandé de compléter ou d'approfondir la PPE3, et notamment de baisser d'au moins 12 % l'objectif 2030 de consommation énergétique finale pour atteindre les objectifs européens « fit for 55 », de renforcer les objectifs de recyclage des métaux et terres rares, d'approfondir les mesures en matière de mobilité pour améliorer la qualité de l'air, réduire les incidences sanitaires et les consommations d'énergie, de rehausser l'ambition en matière de numérique et de solaire thermique, et de préciser les conséquences d'une éventuelle moindre disponibilité des réacteurs nucléaires, la PPE3 projetant leur mobilisation maximale ininterrompue jusqu'en 2035. Elle a enfin recommandé de compléter les actions de la PPE3 par des dispositions visant à réduire l'artificialisation des sols et l'érosion de la biodiversité ainsi qu'à protéger et restaurer les puits de carbone, et en donnant la priorité aux usages alimentaires et constructifs de la biomasse sur sa transformation en énergie, y compris s'agissant de biomasse importée.



7. Le projet de PPE soumis à consultation comprend un tableau modifié sur ce point mais différant toujours de la hiérarchie fixée par la SNDD.



et de crédibilité du projet de PPE est l'objet de recommandations de l'Ae. L'objectif visé de 10 % de report modal dans les transports semble hors de portée en l'absence d'actions fortes. Il est en outre peu cohérent avec l'augmentation prévue du parc automobile thermique concomitamment au développement du véhicule électrique, qui atteindrait 15 % du parc total (le nombre total de voitures augmenterait de 30 000 unités entre 2022 et 2030). Le contexte est pourtant celui d'une baisse de la population. L'Ae a aussi recommandé de mieux évaluer les effets du développement du véhicule électrique et de définir les conditions et modalités de l'implantation et de la gestion des bornes de recharge.

La présentation de la PPE est claire, mais son rapport environnemental reste à un niveau de généralité qui réduit son utilité, en particulier sur les incidences qui ne sont pas quantifiées. L'Ae a émis des recommandations pour en améliorer la portée.

D'autres recommandations ont été émises, notamment de fournir une évaluation de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre attendue de la mise en œuvre de la PPE et de la compléter par des objectifs quantifiés par secteur des baisses qui sont visées.

Concernant Saint-Martin, l'Ae a recommandé de fixer un objectif quantifié de baisse des émissions de gaz à effet de serre, et de fournir une première évaluation des incidences

des choix opérés par la PPE en matière d'émissions. Elle a aussi recommandé de prendre en compte les risques naturels et les effets du changement climatique, de définir les zones d'exclusion des nouveaux moyens de production et des réseaux, d'évaluer les incidences du recours à la biomasse importée pour la production électrique, d'améliorer l'efficacité du système énergétique constitué des moyens de production thermique et de l'usine de dessalement d'eau de mer, de prévoir des mesures en faveur des transports en commun et des modes actifs et de s'assurer que le développement du véhicule électrique est organisé de manière à garantir une utilisation rationnelle de l'énergie.

Au sujet de la maîtrise de la demande d'énergie, l'Ae a recommandé de prévoir des mesures concrètes pour atteindre les objectifs affichés, en s'appuyant sur les techniques connues et maîtrisées en milieu littoral tropical, telles le chauffe-eau solaire.

Les PPE de Guadeloupe et de Saint-Martin

Les PPE de Guadeloupe et Saint-Martin comportent un certain nombre de caractéristiques communes du fait de l'insularité des deux territoires, avec toutefois leurs propres spécificités.

La Guadeloupe comme Saint-Martin sont très dépendantes des importations énergétiques. L'un des enjeux centraux de leurs PPE est d'accroître leur autonomie énergétique.

En Guadeloupe, les principaux objectifs de la nouvelle PPE restent une baisse des consommations d'énergie finale (-3 % en 2028 et -4 % en 2033 par rapport à 2022) et une électricité intégralement produite à partir de ressources renouvelables, au moyen d'importantes importations de biomasse pour alimenter les centrales, dont l'Ae a recommandé de mieux évaluer les incidences complètes, y compris dans les pays d'origine. Concernant les transports, le manque d'ambition



Conclusion

L'examen de l'ensemble de ces évaluations environnementales stratégiques met en évidence des faiblesses liées à l'insuffisante territorialisation des objectifs et à leur articulation avec les stratégies locales, à l'insuffisance tendancielle de la contribution du secteur des transports aux objectifs nationaux, et à l'exploitation du retour d'expérience acquise lors des précédentes périodes des PPE. La hiérarchie des usages de la biomasse apparaît implicitement avoir été remise en cause à l'occasion des PPE alors que ce sujet semblait réglé depuis plusieurs années.

Pour les PPE des zones non interconnectées, la question des choix stratégiques de l'autonomie énergétique et de leurs incidences environnementales a été soulevée, ainsi que celle des incidences carbone du déploiement du véhicule électrique et de l'utilisation rationnelle de l'énergie.

La prise en compte du changement climatique dans les évaluations environnementales

LA NOTE DE L'AE PUBLIÉE EN 2024 : RETOUR D'EXPÉRIENCE, ATTENTES ET PERSPECTIVES SUR LA PRISE EN COMPTE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES.

L'Ae a publié en mars 2024, conjointement avec les MRAe, une note relative à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre et du changement climatique avec pour objectif de préciser ce qui est attendu par les autorités environnementales. Une annexe à cette note, ciblée sur la question de la compensation carbone, a été publiée en septembre 2024.

Les recommandations formulées dans cette note et son annexe s'appuient sur les contributions de l'Ae et des MRAe, dans le cadre d'un groupe de travail commun lancé

en 2020. Elles sont fondées sur les avis émis par l'Ae et les MRAe. Elles portent également des propositions sur des sujets qui ne sont pas encore « stabilisés », notamment la question des trajectoires à prendre en compte pour s'assurer de la compatibilité avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Cette note est complémentaire au guide méthodologique du Commissariat général au développement durable (CGDD) en février 2022 à destination des maîtres d'ouvrage. Elle comporte les onze « messages-clés » suivants :

1	Les émissions de gaz à effet de serre et la vulnérabilité au changement climatique concernent tous les projets, plans et programmes. Ceci doit être analysé de façon systématique
2	L'état initial ne doit pas être limité à la description des conditions météorologiques locales historiques
3	La définition des scénarios de référence et de projet est déterminante pour évaluer les incidences d'un projet sur les émissions de gaz à effet de serre
4	La démarche d'évaluation environnementale doit être fondée sur une quantification exhaustive des émissions de GES
5	Pour la comparaison avec les objectifs nationaux, le premier niveau d'analyse consiste à vérifier si le projet prend pleinement en compte les orientations stratégiques de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) en vigueur
6	Pour analyser le projet par rapport à la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment la neutralité carbone à l'horizon 2050, une déclinaison de la trajectoire à différentes échelles (temporelles, géographiques et thématiques) est nécessaire mais les différents travaux sur le sujet n'ont pas encore totalement abouti
7	Sans attendre les déclinaisons de la trajectoire de réduction permettant d'apprécier si un projet, un plan ou un programme est compatible avec les objectifs, il convient d'appliquer la démarche éviter, réduire et compenser à l'ensemble des émissions générées par le projet, le plan ou le programme
8	L'analyse doit inclure celle de la vulnérabilité des projets, plans et programmes
9	Lorsqu'une analyse coûts avantages doit être réalisée, elle doit être cohérente avec l'évaluation présentée pour les émissions de GES et les effets sur le climat doivent être monétarisés en prenant en compte les dernières valeurs tutélaires disponibles ¹
10	La prise en compte des émissions liées à la production et à la consommation d'électricité nécessite des précautions particulières (consommation évitée ou substituée)
11	Les demandes d'examen au cas par cas doivent aussi traiter du sujet de l'atténuation et de l'adaptation

LES DOSSIERS VUS EN 2024

Des progrès sensibles pour les opérations d'aménagement notamment

L'Ae observe dans le cadre des avis rendus en 2024 une amélioration notable pour certains dossiers. Ceci concerne notamment les dossiers d'aménagement, en particulier les zones d'aménagement concerté (Zac), avec un effet visible de l'entrée en vigueur de la réglementation environnementale 2020 sur les constructions neuves (RE 2020). Cette réglementation applicable depuis 2022 conduit les porteurs de projet à des analyses plus poussées du bilan carbone de leurs opérations et à la recherche de solutions afin de l'améliorer, même s'il manque bien souvent un bilan énergétique de l'opération.

Le développement des outils, tels que [UrbanPrint](#), développé par Efficacity et le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) et fondé sur la méthode Quartier Énergie Carbone de l'Ademe, constitue une aide efficace pour les porteurs de projet qui souhaitent mener une réflexion sur l'amélioration de leur empreinte carbone.

Dans le cas de la Zac du Bas Clichy à Clichy-sous-Bois (93), portée par l'Établissement public foncier d'Île-de-France, l'Ae a ainsi relevé dans son avis² que « les éléments [du dossier] témoignent d'une démarche assez poussée et du souhait de rendre opérationnelle la volonté de réduction des émissions de gaz à effet de serre ». L'étude fournie en annexe est détaillée. Trois scénarios d'émissions sont envisagés à l'échelle du territoire, incluant les émissions dues aux chantiers, les déplacements des habitants, les émissions des bâtiments et équipements, celles dues à la gestion des déchets, la séquestration carbone, etc. Les émissions de chaque scénario, en analyse du cycle de vie sur 50 ans, sont respectivement de 318 000 tCO₂e, 278 000 tCO₂e et 191 000 tCO₂e. Ceci illustre à la fois l'importance des émissions en jeu dans le cadre de tels projets et aussi les marges de manœuvre qui peuvent exister.

1. Les valeurs tutélaires ont été mises à jour en mars 2025 avec des valeurs fixées à 256 €/2023 en 2025, 300 €/2023 en 2030 et 563 €/2023 en 2050 (source : « [La valeur de l'action pour le climat](#) » – Mars 2025).

2. [Avis délibéré n°2023-128](#) du 22 février 2024 – Zac du Bas Clichy à Clichy-sous-Bois (93)

Dans le cas du réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec³, projet coordonné par Île-de-France Mobilités et associant SNCF Gares et Connexions, le Département de Seine-Saint-Denis et la ville de Noisy-le-Sec, des pistes de réduction des émissions du chantier sont indiquées (choix de matériaux bas carbone, d’engins et méthodes de construction moins émetteurs, maximisation du recyclage des déchets) et les estimations ont été conçues pour servir de base à un travail plus approfondi en phase de projet détaillé.

Des projets aux enjeux significatifs avec des analyses approfondies

Certaines études peuvent être particulièrement fouillées lorsque l’enjeu des émissions de gaz à effet de serre (GES) est majeur.

Dans le cas du projet Cap décarbonation (59–62)⁴, l’objectif est de séquestrer les trois-quarts des 1,8 million de tonnes de CO₂ émis annuellement par la cimenterie Eqiom de Lumbres (62) et l’usine de fabrication de chaux Lhoist de Réty (62). Le projet comprend les installations de captation du CO₂, les canalisations et installations nécessaires à son transport jusqu’au port de Dunkerque et à son transfert sur des navires, son transport maritime jusqu’à un site de stockage en Mer du Nord (potentiellement celui de Northern Lights en Norvège), ainsi que l’alimentation en oxygène de la cimenterie, ce qui facilitera la capture du CO₂, et les divers raccords électriques.

Le projet présenté, qui n’intègre pas les opérations de stockage, sera émetteur d’un peu plus de 100 000 tCO₂ par an et l’objectif de stockage sur une durée de 50 ans est de 72 millions de tonnes de CO₂. Malgré des améliorations à apporter dans la présentation du bilan et des précisions à fournir sur le rendement prévu, le dossier soumis à l’avis de l’Ae constitue un exemple d’analyse approfondie.

Dans le cas de la centrale de Provence à Meyreuil et Gardanne (13)⁵, l’alimentation en combustible d’une tranche de la centrale a été modifiée afin de remplacer le charbon et le coke de pétrole par un mélange composé essentiellement de bois (avec un plan d’approvisionnement de 545 000 t par an dont 150 000 t de bois importé) complété par des énergies fossiles. L’étude fournie dans le cadre de l’étude d’impact développe de façon détaillée les hypothèses utilisées pour établir le bilan des émissions de CO₂ fossile, estimé à 234 gCO₂e/kWh, que l’Ae a recommandé de compléter par l’évaluation des émissions de CO₂ d’origine biogénique ainsi que par des éléments sur la durabilité de la biomasse consommée, qui constitue un enjeu très important.

Dans le domaine des transports, le projet du Grand Paris Express porté par la Société des grands projets (SGP) constitue un enjeu majeur. L’actualisation de l’avis sur la ligne 15 Est du Grand Paris express reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre (93, 94)⁶ a été l’occasion de prendre acte de la version mise à jour du bilan attendu en termes d’émissions de GES. À l’horizon 2050, les gains attendus ne permettraient pas, selon les estimations actuelles, de compenser les émissions induites par la construction et le fonctionnement des infrastructures (les émissions « nettes » sont estimées à 142 000 tCO₂e). Partant de ce constat, la SGP s’est fixé comme ambition de réduire, d’ici l’achèvement des travaux, de 25 % les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction du GPE, par rapport à l’évaluation prévisionnelle. Si la construction d’infrastructures de transport en commun est une nécessité pour aboutir à la neutralité carbone, cet exemple comme d’autres portant sur des projets de moindre ampleur vus par l’Ae⁷, illustrent qu’il ne s’agit pas d’une condition suffisante. D’autres mesures visant la décarbonation des mobilités, notamment le développement d’alternatives à la voiture individuelle, doivent également être adoptées à l’échelle des agglomérations concernées. En outre, l’efficacité du report modal ne résulte pas seulement d’un choc d’offre mais également de mesures volontaristes visant à décourager l’usage du véhicule individuel motorisé (réduction de vitesse, réduction de voiries, plan de circulation, restriction du stationnement, etc.).

Des premières estimations enfin disponibles dans les dossiers d’examen au cas par cas

Pour les demandes d’examen au cas par cas, l’article R. 122-3-1 du code de l’environnement impose au maître d’ouvrage de présenter les incidences notables que son projet est susceptible d’avoir sur l’environnement et la santé humaine. Si les incidences sur les émissions de gaz à effet de serre sont significatives, alors celles-ci doivent être exposées. Néanmoins, comme relevé par l’Ae et les MRae dans leur note de mars 2024, les demandes d’examen au cas par cas présentées ne comportent que rarement une estimation des émissions de gaz à effet de serre ou une évaluation de la vulnérabilité des projets aux effets du changement climatique.

Bien que cela reste une minorité de cas, l’Ae a observé une tendance positive avec par exemple la présentation par Enedis et RTE des premières estimations à un stade amont dans le cadre de projets de développements des réseaux de transport et de distribution de l’électricité. Ces premières estimations enfin disponibles permettent de confirmer l’importance des émissions générées par ce type de projet avec par exemple environ 30 000 tCO₂e, dont 22 000 tCO₂e pour

l’extraction et la fabrication des matériaux, dans le cas du poste électrique 225 000 / 20 000 volts des Landes d’Armagnac (40). Dans ce cas, la décision d’exonération d’étude d’impact a pu prendre en compte le recours aux matières recyclées, au recyclage, à la réduction de l’utilisation de SF₆ et de ses fuites, à la réutilisation de terres excavées et au recours à des bétons « bas carbone » pour réduire l’empreinte carbone du projet.

Une prise en compte du changement climatique qui doit encore être étendue à tous les projets, plans et programmes

Si des progrès sont constatés, bon nombre de dossiers vus par l’Ae présentent néanmoins toujours des lacunes importantes en matière de changement climatique. Ceci se traduit en premier lieu par un contenu consacré au sujet de l’atténuation et de l’adaptation très pauvre par rapport aux autres thématiques environnementales. À titre d’illustration, sur un échantillon de cinq dossiers vus en 2024 par l’Ae, les incidences et mesures dédiées au climat ne représentent sur cet échantillon que 2 % de l’ensemble des incidences et mesures, contre 17% pour les milieux naturels et la biodiversité. Pire, de nombreux dossiers examinés par l’Ae en 2024 ont encore tenté de plaider que des mesures de réduction ou de compensation des émissions de GES du projet n’étaient pas nécessaires à l’issue d’un raisonnement fallacieux, fondé sur une comparaison des émissions du projet aux émissions régionales, nationales ou même mondiales. Le changement climatique étant un fait mondial provoqué par les émissions anthropiques, la seule conclusion qui s’impose est qu’aucun projet ne peut s’exonérer de l’effort à faire.

Sur un total de 78 dossiers ayant fait l’objet d’un avis en 2024, l’Ae a été amenée à recommander la présentation d’un bilan GES (faute d’éléments dans le dossier) pour 17 projets, de reprendre le bilan (cinq dossiers), de le corriger (cinq dossiers), de le compléter (15 dossiers). Au total, plus de la moitié des dossiers (42 sur 78) présentent des lacunes importantes, voire majeures sur cet aspect.

Le changement climatique est pourtant identifié par l’Ae comme faisant partie des principaux enjeux environnementaux dans 75 % des cas pour ces projets. Concernant l’atténuation, les volumes en jeu à l’échelle de la durée de vie du projet sont souvent significatifs, voire majeurs, pouvant aller d’une ou quelques dizaines de milliers de tonnes de CO₂ (pour un projet de déviation routière avec infrastructure nouvelle de quelques kilomètres) à des centaines de milliers (projets de Zac), voire des millions de tonnes de CO₂e (projets industriels d’envergure).

De plus, la quantification ne constitue que la première étape pour permettre l’application de la démarche éviter-réduire-compenser. Pour les étapes suivantes, l’Ae a insisté en 2024 de façon régulière dans ses avis sur la nécessité d’appliquer aussi au sujet du climat cette démarche, au même titre que les autres thématiques listées aux articles L. 122-1 (pour les projets) et R. 122-20 (pour les plans et programmes) du code de l’environnement. Pour 35 des 78 avis rendus pour des projets, l’Ae a demandé que la démarche soit effectivement appliquée, ou que soient définies des mesures appropriées ou encore que des engagements fermes soient pris lorsque des pistes de réduction étaient seulement évoquées.

Les autres recommandations émises ont porté sur la description des évolutions attendues du climat, la qualification de l’enjeu, la description de l’état initial en termes d’émissions de GES, la justification de la cohérence avec les planifications locales ou nationales, le suivi des émissions, l’analyse de la vulnérabilité au changement climatique, la prise en compte de l’aggravation des risques naturels (inondation, feux de forêt, montée du niveau de la mer), la problématique de la ressource en eau, les îlots de chaleur urbains ou encore les effets du changement climatique sur les milieux naturels.

3. [Avis délibéré n°2024-019](#) du 16 mai 2024 Réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec

4. [Avis délibéré n°2024-75](#) du 12 septembre 2024 Cap décarbonation (59-62), projet porté conjointement par les sociétés Lhoist, Eqiom, Air Liquide, RTE et LNG Terminal

5. [Avis délibéré n°2024-108](#) du 5 décembre 2024 Centrale biomasse de Provence à Meyreuil et Gardanne (13), projet porté par l’exploitant de la centrale Gaze-IEnergie Generation

6. Avis délibéré n° 2024-032 du 16 mai 2024 sur la ligne 15 Est du Grand Paris express reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre (93, 94)

7. Cf. pour les avis délibérés en 2024, l’[avis délibéré n° 2024-18](#) du 25 avril 2024 sur le projet de Tram T13 phase 2 entre Saint-Germain-en-Laye et Achères (78)

8. [Décision en date du 21 octobre 2024](#) de l’Autorité environnementale (non soumission à réalisation d’une étude d’impact), après examen au cas par cas relatif au poste électrique 225 000 / 20 000 volts des Landes d’Armagnac raccordé en technique souterraine au poste étendu 225 000 volts de Naoutot (40)

Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, autres schémas régionaux concernant l'aménagement



Presque toutes les Régions ont engagé la modification de leur schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet), pour décliner au plan régional diverses dispositions législatives récentes, en particulier sur la politique de réduction de l'artificialisation nette, initiée et cadrée par la loi Climat et résilience de 2021¹ (loi n°2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite LCR), complétée par la loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux. Ces révisions ont aussi porté sur l'économie circulaire (application de la loi n° 2020-105 du 10 février 2020² relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire dite AGECE), ou sur la logistique (modification du contenu des Sraddet dans ce domaine, introduite par la LCR) et parfois sur les conséquences de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite LOM). Les révisions de schémas régionaux ont aussi été conduites ou initiées en Île-de-France (révision périodique du schéma directeur de la région Île-de-France, datant de 2013) ou en outre-mer.

L'Autorité environnementale a ainsi pu examiner à la fin de l'année 2023 et tout au long de l'année 2024 les projets de modification des Sraddet des régions Normandie, Bretagne, Hauts-de-France, Bourgogne-Franche-Comté, Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val de Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, le projet de schéma directeur d'Île de France dit « Environnemental » (Sdrif E), et leurs évaluations environnementales, ainsi que le pré-projet de schéma d'aménagement régional de la Martinique (examen au « cas par cas ») et émettre un avis de cadrage pour celui de La Réunion.

L'analyse qui suit porte sur la traduction dans les schémas des enjeux motivant les modifications, sans aborder d'autres sujets, traités ou pas par certaines de ces modifications de Sraddet.

Prise en compte de la politique de réduction de l'artificialisation nette.

La déclinaison au niveau régional d'une part passe par la définition et la répartition territoriale des enveloppes maximales d'artificialisation sur 2021-2031 dans les Sraddet, mais aussi d'autre part par la mise en place d'outils d'accompagnement pour apporter un appui aux territoires dans la mise en œuvre de cette politique, eux aussi inscrits dans les Sraddet.

De manière générale l'Ae considère, au vu des projets examinés, que les modifications des Sraddet à la fois reflètent une appropriation concertée et en voie de traduction opérationnelle de la politique de réduction de l'artificialisation (dite Zan en abrégé) et illustrent la mise en place d'outils pour progresser concrètement dans les territoires.

1. Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>

2. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000041553759/>

L'Ae retient en particulier les points positifs suivants :

- formalisation et détermination au niveau régional d'un objectif de réduction de la consommation d'espace, puis transcription dans des enveloppes territorialisées le plus souvent au niveau des ScoT ou à défaut des PLUi, qui concrétisent l'objectif en général à hauteur d'une réduction de l'artificialisation de 54,5 % par rapport à la référence précédente,
- large concertation, aux niveaux politique et technique, sur ces objectifs et aussi sur les outils d'une politique Zan (différentes formes de concertation avec les collectivités territoriales, réunions ouvertes, mobilisation de la « conférence des ScoT », de la conférence territoriale de l'action publique, réunions des agences régionales d'urbanisme etc...), avec un fort portage politique par le conseil régional ; la nouvelle conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols (créée par la loi) a été mobilisée à partir de 2023,
- prise en compte quasi systématique par les objectifs des pressions démographique et économique et des contraintes des territoires (niveaux de croissance différents, importance des espaces sensibles et à risque) ainsi que de l'effort récent des collectivités pour maîtriser la consommation d'espace ; la prise en considération des critères environnementaux est cependant moins manifeste,
- au-delà des objectifs et règles, les modifications des Srad-det proposent souvent des outils (formations, diagnostics, identification de friches, accompagnement) pour aider à la mise en œuvre de la politique de réduction de l'artificialisation nette, et il est prévu de mobiliser les réseaux techniques et politiques pour suivre cette mise en œuvre,
- l'État est présent et son concours est sollicité par les collectivités (proposition d'outils conjoints, interventions du Cerema en appui...),
- les dispositifs de solidarité-péréquation sont mobilisés et semble-t-il bien compris et acceptés : contribution régionale à l'enveloppe des projets d'envergure européenne et nationale (pas de contestation sur un mauvais traitement d'une région en particulier) et non décompte dans les consommations des territoires, souvent enveloppe régionale de projets jugés d'intérêt commun au niveau territorial (industrie, infrastructures, lycées etc..)
- les Régions se sont fortement impliquées dans le suivi des surfaces artificialisées, avec notamment les travaux des observatoires régionaux qui permettent aux acteurs des territoires de disposer d'une vision fine et de s'approprier un sujet où des interprétations différentes sont possibles.

**Des points plus mitigés apparaissent cependant :**

- les dossiers ne sont pas toujours clairs sur les enveloppes de référence au regard des consommations passées d'espace (consommation réelle ou enveloppe autorisée, période de référence retenue), avec des risques dans certaines régions d'effet d'aubaine ou d'effort peu accru par rapport au schéma initial,
- corrélativement des difficultés de suivi des consommations passées ou à court terme, et donc potentiellement des difficultés pour le suivi et les mesures correctives en cas de difficultés à tenir les objectifs,
- si certaines régions affichent des objectifs assez clairs pour la période post 2031, d'autres renvoient à des discussions ultérieures, ce qui n'est pas forcément la meilleure manière d'anticiper la poursuite et l'amplification du rythme de réduction de l'artificialisation ,



- des différenciations selon les types d'espaces existents et l'effort de réduction demandé en tient compte pour adapter la dynamique, mais l'approche est parfois trop comptable (consommation d'espaces en hectares), sans prise en compte de la sensibilité environnementale et de la qualité biologique et agronomique des sols, ni des aléas naturels, et sans chercher à réduire encore plus la consommation de tels espaces,
- dans certaines régions le caractère prescriptif des règles du Srad-det s'imposant aux ScoT et PLU est renforcé, mais dans d'autres des marges de souplesse introduisent un certain flou,
- la « garantie rurale » introduite par la loi de 2023 d'un hectare par commune (dotée d'un document d'urbanisme approuvé ou en élaboration) se révèle avoir des effets pervers : elle répond certes aux éventuels besoins des « petites communes » mais conduit dans certaines régions au morcellement communal élevé à des taux d'effort théoriques négatifs pour certains territoires (nombreuses petites communes à faible consommation et faible besoin pour l'avenir, et donc enveloppe ouverte largement supérieure tant aux besoins qu'aux consommations passées). Ceci réduit la portée des critères de territorialisation définis, et, dans un total régional contraint, induit a contrario des fortes tensions pour des territoires plus dynamiques, même s'ils sont dans une approche de recherche de moindre artificialisation, et nuit donc à la compréhension, l'acceptabilité et la pertinence du dispositif,
- les objectifs de maîtrise de la mobilité des personnes et des biens sont encore trop peu pris en compte pour la répartition des efforts (polarisation de la logistique vers la multimodalité et du développement urbain autour des projets de services express régionaux métropolitains en particulier) ;
- pour les régions littorales, la prise en compte de la problématique du recul du trait de côte est parfois seulement amorcée.

3. Certains ScoT ou PLU en cours d'élaboration ou d'évolution adoptent le principe d'une prolongation, sur la décennie 2031-2040, de la logique de division par deux de la consommation d'espace alors qu'un tel principe n'a pas à ce stade de fondement juridique clair et apparaît incompatible avec la nécessité de prévoir une trajectoire non asymptotique vers l'objectif du Zan à 2050.

Une question importante pour l'effectivité du dispositif est sa transcription, sur la base des Sraddet ou des Sar, dans les documents de planification et d'urbanisme, ScoT, PLU(i). L'Ae examine peu de dossiers de ce type, qui sont de la compétence des MRAe, sauf documents interrégionaux.

Même si la situation est hétérogène, avec des collectivités qui souvent surestiment les besoins intrinsèques et leurs déterminants et, pour certaines, n'ont pas encore approfondi la démarche, d'autres, déjà nombreuses, anticipent cette politique, à l'occasion de la révision de leurs documents d'urbanisme, sans forcément attendre l'adoption des Sraddet modifiés. Ceci se traduit par la réduction des enveloppes ouvertes à l'urbanisation, ou la transformation de zones ouvertes à l'urbanisation dans les actuels documents d'urbanisme en zones naturelles ou agricoles à préserver dans les futurs documents (PLUi en particulier).

La notion de « réduction de l'artificialisation nette » pourrait être interprétée à tort comme une baisse des surfaces artificialisées alors qu'il ne s'agit en fait que d'un objectif de ralentissement du rythme de la consommation de nouveaux espaces. Les incidences de cette consommation, que ce soit en terme de qualité des eaux, d'érosion de la biodiversité, d'augmentation de certains risques naturels (inondations, coulées de boues, etc.) ou encore de destruction des sols sont bien connues. ?

La dynamique engagée par la modification des Sraddet et documents d'urbanisme locaux apparaît donc prometteuse, témoignant d'une appropriation par les élus et les parties prenantes et d'un déploiement dans une bonne partie des territoires entre les différents niveaux de collectivités, y compris désormais dans des révisions de ScoT et PLU(i). En réaffirmant les grands objectifs et modalités et en renforçant les actions d'accompagnement les années à venir pourraient être celles d'une consolidation et d'une généralisation de ces politiques essentielles pour assurer la prise en compte de nombreux enjeux environnementaux et la résilience des territoires.

Les évolutions législatives imaginées, comme exclure certains projets du calcul de l'objectif à atteindre, ou un report des dates et périodes de mise en œuvre seraient pourraient au contraire une régression affaiblissant le niveau d'ambition et créeraient des incertitudes de nature à ralentir le rythme des actions nécessaires pour la mise en œuvre de cette politique, y compris celles déjà engagées par les acteurs les plus avancés à ce jour .

Économie circulaire

Dans l'ensemble les modifications des Sraddet ont permis d'y intégrer les nouveaux objectifs de prévention, valorisation et traitement des déchets, fixés par la loi AGECE, ainsi que d'introduire des mesures contre l'abandon des déchets, comme demandé par ladite loi. Dans quelques cas des objectifs plus ambitieux ont été fixés (par exemple, en Hauts-de-France, 58 % de valorisation des déchets ménagers et assimilés en 2025 contre 55 % prévus par la loi, ou en Normandie des objectifs relevés pour la prévention du gaspillage alimentaire). Les progrès à réaliser sont encore souvent très importants : ainsi en Hauts-de-France pour les déchets non inertes non dangereux déchets du BTP/les (DNIND), le taux de mise en décharge doit fortement diminuer pour atteindre 10 % en 2031, contre 32 % en 2015 et 23 % en 2020.

La préparation de la modification des Sraddet en concertation avec les acteurs a aussi été l'occasion d'identifier les leviers nécessaires pour atteindre ces objectifs renforcés. L'examen par l'Ae des projets de Sraddet qui lui étaient soumis amène à constater que cet approfondissement est hétérogène, et ne débouche pas toujours sur l'identification d'actions, ainsi que le cas échéant sur la modification de règles dans les Sraddet, permettant de tracer une voie claire pour l'atteinte de ces objectifs. Ainsi les plans régionaux de prévention et gestion des déchets (PRPGD), désormais intégrés aux Sraddet, sont modifiés dans certaines régions mais pas dans toutes.



Pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur l'Ae relève un travail approfondi avec la définition d'une politique d'accompagnement et d'animation des parties prenantes, une évaluation des financements nécessaires, une territorialisation de l'action à conduire par type de déchets, avec analyse une pour les quatre espaces régionaux sur lesquels se déploie le Sraddet (alpin, rhodanien, azuréen, provençal), et une identification des installations à fermer, adapter, créer.

Dans d'autres régions comme la Normandie, la Bretagne ou la Bourgogne-Franche-Comté l'Ae a recommandé d'approfondir les leviers opérationnels nécessaires pour atteindre les objectifs. En Hauts-de-France le PRPGD et certaines règles du Sraddet sont modifiés ; les recommandations de l'Ae ont porté sur le besoin de préciser certains outils d'accompagnement et de mobiliser d'entraîner les établissements publics de coopération intercommunale (le Sraddet fixe opportunément un objectif de couvrir 100 % de la population par des plans locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés, qui ne concernent aujourd'hui que 47 % de la population et un quart des EPCI, alors que la mise en place de ces outils est obligatoire depuis 2012).



Logistique

La loi climat et résilience de 2021 (LCR) a introduit la logistique comme composante des Sraddet, avec en particulier l'objectif de définir des politiques d'implantation des infrastructures logistiques. Cette thématique a été dans l'ensemble abordée par les modifications des Sraddet, mais souvent sous un angle d'abord foncier, avec des objectifs de sobriété, et certes en promouvant la multi-modalité, mais le plus souvent sans se fonder sur l'analyse des flux de marchandises et ni sur des objectifs explicites de report modal et de décarbonation. Ceux-ci ne dépendent évidemment pas de la seule implantation des centres logistiques et les Sraddet peuvent déjà contenir des dispositions en faveur de l'atteinte de ces objectifs, mais l'analyse des projets de Sraddet soumis à l'avis de l'Ae amène à considérer que l'opportunité présentée par ces modifications aurait pu être nettement mieux exploitée pour cette thématique.

Ainsi le Sraddet Bourgogne Franche Comté propose une approche foncière et statique de la logistique, affirmant un objectif bienvenu de sobriété des ressources foncières et énergétiques, sans cependant comporter de règles, et sans aborder la question des flux (maîtrise des flux de poids lourds et développement du report modal), et sans mentionner non plus les objectifs de la LCR (sur l'augmentation des parts modales du fret ferroviaire ou fluvial).

Le Sraddet Hauts-de-France définit un parti pris sur la localisation préférentielle des constructions logistiques, comme demandé par la LCR, en recherchant un équilibre entre proximité des grands axes ferroviaires et voies d'eau et la prise en compte des déplacements avec les centres urbains. Il ne comporte pas de modification de ses règles. Un schéma régional des sites d'implantation logistique est prévu (son échéance de réalisation n'était pas précisée dans le projet examiné en 2024 par l'Ae).

Le Sraddet PACA définit des conditions pour la création de nouveaux sites logistiques : justification du besoin, contribution à la sobriété foncière et énergétique, et pose le principe d'une sanctuarisation du foncier sur les zones d'activité économique et les friches, en cohérence avec la politique de réduction de l'artificialisation nette. Il affirme aussi la nécessité de préservation des capacités multimodales, dont les installations terminales embranchées de fret ferroviaire et définit une liste de secteurs stratégiques, avec préservation des sites existants. Il fait partie des quelques Sraddet qui ont opportunément traduit leurs objectifs en règles opposables. Un point de vigilance, mentionné dans le Sraddet, apparaît avec les projets routiers induits par le développement du grand port maritime de Marseille et leurs incidences possibles.



Le Sraddet Nouvelle Aquitaine affiche le souhait de privilégier les sites favorisant le report modal et l'implantation sur des sites urbanisés et artificialisés.

Le Sraddet Bretagne pose l'objectif de développer le transport combiné rail-route en lien avec les ports bretons et développer une logistique bas-carbone, les leviers d'actions restant selon l'Ae à décrire et objectiver.

De son côté le projet de Sdrif-e comporte dix orientations sur la logistique, en fixant comme stratégie de s'appuyer sur une armature multimodale de sites fluviaux et ferroviaires, de limiter les sites exclusivement routiers, d'aménager des grands sites multimodaux. L'implantation de nouveaux sites n'est cependant pas conditionnée à une desserte ferroviaire ou fluviale effective, ce qui limite la portée du schéma et conduira à un besoin de vigilance accrue lors de l'examen de chaque projet (entre autres au moment de l'agrément du préfet nécessaire pour la construction, la reconstruction ou l'extension des locaux, installations et annexes, prévu aux articles L 510-1 et suivants du code de l'urbanisme (bureaux, logistique, activités techniques et industrielles dont centres de données ...). Le projet de SDRIF-e n'aborde pas non plus la question de l'accessibilité hors automobile pour les 400 000 salariés du secteur.



Synthèse sur le thème de la rédaction de l’artificialisation nette des schémas régionaux examinés



Nota : cette analyse porte sur les schémas soumis à l’avis de l’Ae, sans intégrer les modifications apportées éventuellement suite à l’avis de l’Ae

Région, avis de l’Ae	Points positifs	Points de vigilance	Commentaires
Sraddet Normandie, 2023-71, 9 novembre 2023	Premier Sraddet modifié pour le Zan, modification lancée avant même la loi de juillet 2023 Des différenciations du taux de réduction par territoire en tenant compte des pressions/dynamiques, de la biodiversité	Besoin de précision sur les objectifs/indicateurs, et le calcul de certaines sous-enveloppes, pour les méthodes correctives en cas d’écart par rapport aux objectifs Variation assez modérée du taux de réduction entre espaces/ScoT/EPCI	Modification adoptée en mai 2023, avant vote de la loi de juillet 2023, même si elle a tenté d’en anticiper les concepts
Sraddet Bretagne, 2023-77, 9 novembre 2023	Nouveaux outils (méthode développée par agence d’urbanisme de Brest et étendue à la région) Acceptation facilitée par une couverture quasi exhaustive par des ScoT et une forte concertation, démarche participative Critères de répartition et territorialisation de la consommation d’espace précis, tenant compte de la biodiversité, de la qualité de l’eau, des risques, des efforts de densification	Besoin de suivi régulier et rigoureux pour vérifier l’usage des enveloppes et la juste prise en compte des critères	Modification qui aborde aussi la gestion du trait de côte (prise en compte des risques dans les ScoT littoraux, réflexion et expérimentation sur relocalisations)
Sdrif-E Île-de-France, 2023-98, 21 décembre 2023	Introduit une trajectoire de réduction de l’artificialisation dès la décennie 2021-2031 (la région IDF n’est pas tenue de respecter l’objectif intermédiaire de réduction de moitié à l’horizon 2030)	Cependant la réduction de 20 % par décennie sera loin de permettre d’atteindre l’absence d’artificialisation nette en 2050 et l’effort de réduction apparaît in fine assez réduit Des outils, analyses concrètes seraient à déployer (analyse des possibilités de densification des zones d’activité par exemple)	

Région, avis de l'Ae	Points positifs	Points de vigilance	Commentaires
Sraddet Hauts-de-France, 2024-13, 30 mai 2024	Répartition territorialisée de la consommation avec un objectif de baisse, pour 2/3 sur la base des consommations passées et pour 1/3 sur d'autres critères dont efforts réalisés et gestion économe espace Evolution de diverses règles (prescriptives pour ScoT PLU..), définition de modalités de suivi	Non prise en compte des risques naturels, de l'évolution du trait de côte, de la biodiversité dans les critères de répartition Suppression d'une règle sur le renouvellement urbain Modalités de comptage et suivi à préciser	L'enveloppe des projets d'envergure régionale est fixée sur base de critères, sans avoir encore défini les projets concernés
Sraddet Bourgogne-Franche-Comté, 2024-12, 30 mai 2024	Concertation initiale en 2022-2023 sur une méthode multi-critère (dont l'efficacité en termes de densité de l'utilisation de l'espace et des critères environnementaux), mais dont les résultats, difficilement acceptés, ont été mis à mal par le dispositif « garantie rurale » Affichage de trajectoires post 2031	L'application de la « garantie rurale » et le grand nombre de communes (3710) aboutissent à des taux d'effort négatifs pour certains territoires à dominante rurale et naturelle et à une capacité très limitée à prioriser des territoires de centralité au contraire très contraints ou des projets d'ampleur régionale. Ceci a conduit à abandonner les critères environnementaux de répartition	
Sraddet Centre-Val de Loire, 2024-44, 11 juillet 2024	Concertation très intense et multi-forme (conférence ScoT, réunions d'échanges, réunions avec services techniques des collectivités, de l'Etat, agences d'urbanisme), portée à haut niveau Affichage des cibles post 2031 Règles modifiées pour imposer concrètement des priorités à la réutilisation des logements, locaux vacants, densification des zones d'activité, préservation des zones d'expansion des crues etc.. Actions d'accompagnement des collectivités locales, pour certaines déjà lancées, réflexions en cours entre Etat et Région pour proposer de nouveaux outils (qualification des friches, outils de suivi de la vacance des logements etc..)	Outils de suivi de la consommation et de la mise en œuvre à finaliser pour préparer rapidement le bilan de point d'étape prévu en 2027	

Région, avis de l'Ae	Points positifs	Points de vigilance	Commentaires
Sraddet Nouvelle-Aquitaine, 2024-43, 25 juillet 2024	Affichage d'une poursuite de la réduction sur les décennies 31-40, 41-50 (30 % à chaque fois) Répartition de l'effort différenciée par type de territoire et tenant compte de l'effort passé Inscription de la facilitation de la renaturation dans les règles du Sraddet	Méthodes de comptabilisation de la consommation d'espaces Des outils (conseil, accompagnement, sensibilisation et mise en réseau des acteurs du foncier et de l'aménagement) prévus mais à préciser	
Sraddet PACA, 2024-84, 24 octobre 2024	Large concertation, utilisation des travaux de la conférence des ScoT sur l'efficacité foncière Gouvernance, outils numériques, appui aux partenaires, valorisation des initiatives, utilisation affichée du Sraddet dans les contractualisations avec les territoires Un certain renforcement du caractère prescriptif des règles (mais pas sur tous les points, ce qui est à reconsidérer)	Des précisions à apporter sur les consommations prises en référence et bien vérifier l'ambition par rapport à celle du Sraddet en vigueur (pour chaque territoire) La répartition de l'effort s'inscrit plus dans la continuité des consommations passées que dans une priorisation par rapport à des critères clairs. S'assurer de l'homogénéité des méthodes de suivi, définir comment prévenir le risque de dépassement des seuils fixés par ScoT et PLUi	
Sar Martinique (examen cas par cas)	Projet ambitieux et réaliste (prise en compte de la consommation réelle des dernières années et de l'évolution démographique dans l'analyse des besoins), en retenant (au stade de l'élaboration du projet) un objectif de ralentir la consommation de 60 % pour la prochaine décennie par rapport à la décennie passée	Vigilance à avoir sur le maintien effectif de cette ambition dans la modification du SAR qui sera finalement adoptée	

OIN de Guyane



L'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL (OIN) DE GUYANE

Une OIN multisites

Le territoire de la Guyane doit faire face à un fort développement démographique, entraînant un besoin de logements non couvert par une offre correspondante, et induisant le développement de l'habitat informel, devenu très prégnant. L'État a décidé de lancer une opération d'intérêt national (OIN) afin de permettre au territoire de rattraper son retard dans le domaine du logement, de réduire l'habitat informel, et de contribuer au développement économique et à l'équipement guyanais. Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a produit en juillet 2016 un rapport (n° 008034 03) qui préfigure cette OIN. Le besoin en logements neufs y est évalué à 95 000, y compris la résorption de l'habitat indigne. L'OIN a été créée par le décret 2016 1736 du 14 décembre 2016.

L'OIN de Guyane est dite « multisites » car elle comprend 24 sites répartis sur trois bassins de vie : l'agglomération de Cayenne, Kourou, et l'agglomération de Saint-Laurent-du-Maroni. Au total, les périmètres concernent environ 5 800 ha. L'OIN vise la réalisation de logements ainsi que l'accueil des services et équipements publics nécessaires et le développement d'activités économiques. Ces orientations prennent en compte le schéma d'aménagement régional (SAR) de Guyane.

Les projets vus par l'Ae en 2024

L'Ae a été saisie de plusieurs projets liés à l'OIN ces dernières années. En 2024, il s'est agi de trois zones d'aménagement concerté (Zac) dont la création et la réalisation concernent :

- le périmètre n° 2 de l'OIN « Tigre-Maringouins »¹, avec une première phase opérationnelle sur la « Zac 1 » à Cayenne,
- le périmètre n° 5 de l'OIN « Cogneau-Larivot »², avec la création et la réalisation d'une Zac à Matoury,
- le périmètre n° 22 de l'OIN « Zac Margot »³, avec la création et la réalisation d'une Zac à Saint-Laurent-du-Maroni.

LES ENJEUX MARQUANTS DE CES DOSSIERS

La création de pans entiers de ville et de leurs aménités

Ces projets visent à répondre avant tout au manque de logements, mais aussi d'équipements, tout en prévoyant l'accueil et le développement d'activités économiques, sans omettre la création d'aménités (parcs urbains, parcours sportifs, jardins...). La Zac Margot comprend aussi la construction d'un pôle judiciaire et pénitentiaire, sur lequel l'Ae a ensuite été saisie le 12 décembre 2024, puis a rendu un avis début 2025⁴. À des degrés divers, l'ensemble des projets sont confrontés à des enjeux de biodiversité, d'inondation, de pollutions et de santé humaine. Tous sont aussi concernés par les difficultés induites par le recours massif et en croissance à la voiture individuelle (nuisances et saturation des infrastructures) et par l'inexistence ou la faiblesse des transports en commun. L'Ae a donc émis des recommandations liées à la bonne prise en compte de ces enjeux, et plus globalement à la préoccupation de créer de nouveaux secteurs urbains fonctionnels.

La construction de logements et d'équipements attirant de nouvelles populations, il est nécessaire de l'accompagner de dessertes suffisamment dimensionnées : nouvelles voies routières, pistes cyclables, cheminements piétons, transports en commun. Ces développements ne sont pas toujours suffisamment décrits dans les études d'impact, ou font parfois craindre un sous-dimensionnement des infrastructures, ap-

pelant des recommandations de l'Ae. Les études d'impact doivent aussi étudier le bruit pour les riverains de ces zones ou qui seront installés dans les nouvelles constructions, afin de pouvoir assurer aux habitants que les seuils réglementaires relatifs au bruit seront respectés. Il en va de même concernant l'exposition aux polluants (air et eau). Concernant la Zac « Cogneau-Larivot » à Matoury, l'Ae a recommandé une meilleure prise en compte de la pollution des sols.

L'Ae a aussi émis des recommandations pour une meilleure prise en compte de l'ensemble des projets dans leurs différentes dimensions : la création d'un quartier dans le cadre d'une Zac induit la création de voies de dessertes ainsi que d'autres réseaux (électriques, eau potable, eaux usées...) et parfois le développement des moyens de production associés (électricité, eau...) ou de traitement des eaux usées, certaines Zac de l'OIN vues par l'Ae nécessitant par exemple une extension de la station d'épuration. Lorsque ces extensions sont motivées par le seul projet et qu'elles sont indispensables à son bon fonctionnement, elles doivent alors être analysées par l'étude d'impact comme étant une partie constitutive du projet.

1. Avis n° 2024 004 du 21 mars 2024 : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/6_-_240316_oin_tigre-maringouins_973_delibere_cle1f1114.pdf.

2. Avis n° 2024 024 du 16 mai 2024 : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/oin_cogneau_larivot_973_delibere_cle7bcf25.pdf.

3. Avis n° 2024 105 du 10 octobre 2024 : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/03_-_avis_zac_margot-bleu-delibere_cle57e3bf.pdf.

4. Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la cité du ministère de la Justice à Saint-Laurent-du-Maroni (973) (2e avis), n° 2024-130 du 27 février 2025 : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/1_-_cite_justice_slm_bleu_delibere_cle5112ab.pdf. Cet avis porte sur une demande de permis de construire et d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et des installations classées pour la protection de l'environnement. Elle actualise aussi la demande de dérogation relative aux espèces protégées, ce volet ayant été emporté dans le premier dossier sur lequel l'Ae a rendu un premier avis en 2020 dans le cadre d'une demande de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, demande de dérogation relative aux espèces protégées et autorisation de défrichement.

Un territoire aux enjeux environnementaux et risques naturels spécifiques

Pour chacun des projets de l'OIN de Guyane vus par l'Ae, la protection d'une biodiversité remarquable reconnue au niveau mondial et des continuités écologiques présentes sur le site doit être mieux assurée. Les enjeux associés aux habitats naturels, à la faune et à la flore locales doivent être évalués à l'aune des spécificités et des besoins du territoire guyanais, sans en négliger la valeur intrinsèque. La nécessité d'obtenir une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats est parfois mal analysée.

La prise en compte du risque d'inondation (et pour certains dossiers, en articulation avec la montée du niveau de la mer), très présent dans de nombreuses zones urbanisées en Guyane, conduit l'aménageur à prévoir parfois des remblais en zone inondable, voire en zone humide, ce qui pose problème sur l'application des règles régissant cette problématique.



Autres remarques

Concernant l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre, l'Ae a régulièrement émis des recommandations pour compléter leur évaluation et pour effectuer des choix moins émissifs en carbone, notamment par les choix d'énergie déployées dans les Zac.

Pour deux des projets vus par l'Ae en 2024, la présence d'installations qui sont des sources potentielles de nuisances devra mieux être prise en compte : centrale électrique, carrière, décharge.

Conclusion

L'une des spécificités des projets de l'OIN de Guyane est que l'Ae a peu soulevé la question de l'artificialisation des sols, de la consommation d'espaces induits et de l'étalement urbain qu'ils facilitent. Cela est dû aux particularités du territoire, très peu dense, et surtout au fait que l'OIN ambitionne de réduire l'habitat informel, souvent exposé aux risques naturels et pouvant générer de plus fortes incidences sur l'environnement car dénué de réseaux d'assainissement et négligeant les précautions constructives qui seraient prises par un opérateur public.

Pour les trois projets examinés en 2024, l'Ae a à nouveau mis en avant l'importance de développer des infrastructures de transport en commun et dédiées aux mobilités actives, afin de réduire les incidences environnementales et d'améliorer la qualité de vie. Elle a aussi insisté sur la démarche d'évitement qui, dans la séquence ERC, doit être privilégiée prioritairement sur la réduction et à la compensation, cette dernière pouvant ne pas être très opérationnelle dans sa définition comme dans son exécution et souvent l'objet de recommandations visant à la consolider.

Les enjeux environnementaux principaux sur lesquels l'Ae a émis des recommandations sont analogues à ceux sur lesquels elle s'était déjà exprimée dans des avis émis antérieurement sur des projets analogues de cette OIN : biodiversité, inondations, transports en commun, modes actifs, réseaux, nuisances...

Projets sur les grands ports maritimes



Selon les termes d'un communiqué de presse du ministre de l'économie de mars 2024, « les grands ports maritimes constituent des atouts majeurs pour la réindustrialisation de la France. Outre leur rôle d'actifs stratégiques pour le transport et la logistique maritime, fluviale et ferroviaire de marchandises, les zones industrialo-portuaires disposent de surfaces foncières importantes qui bénéficient d'une bonne connexion au réseau de transport massifié, et constituent des lieux privilégiés d'implantation d'industries vertes ». Sur le plan environnemental, l'article [L. 5312-2](#) du code des transports prévoit, parmi les missions des grands ports maritimes et fluvio-maritimes, « 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ».

En 2023 et 2024, l'Ae a rendu plusieurs avis sur des projets situés dans des ports, en particulier ceux de Dunkerque et Marseille¹, dont des avis de cadrage préalable : cela témoigne d'une attention des autorités ou des pétitionnaires à mettre en œuvre leurs projets en les insérant au mieux dans des territoires présentant des spécificités fortes et d'un besoin de méthode dès l'amont de la réalisation de l'étude d'impact.

La mobilisation rapide et massive du domaine public portuaire, foncier maîtrisé de longue date par les grands ports, soulève plusieurs types de questions. Les parcelles non encore aménagées sont souvent exploitées en bail précaire par des agriculteurs ; les projets qui s'y implantent sont consommateurs de ressources locales qui peuvent être ou menacer d'être sous tension (matériaux de remblaiement pour tenir compte de la montée des eaux due au réchauffement climatique, eau ou énergie nécessaires pour les procédés industriels, etc.) ; les impacts inévitables sur la biodiversité doivent être compensés, au sein ou hors des grands ports.

Le grand port maritime de Dunkerque (GPMD), comme tous les grands ports, est doté d'un projet stratégique, dont deux parties² font l'objet d'une évaluation environnementale³ ; il a fait l'objet de plusieurs avis d'autorité environnementale³. Cela permet, en particulier, une appréciation d'ensemble des enjeux de biodiversité les plus forts, l'anticipation de la démarche d'évitement et de réduction des incidences des projets à venir, et la pré-identification des milieux naturels dont la restauration des fonctionnalités présenterait un intérêt. Ces secteurs pourront ainsi être renaturés au titre de la compensation des incidences résiduelles notables⁴ des futurs projets. Le GPMD, comme la plupart des grands ports, s'est aussi doté en 2011 d'un schéma directeur de protection de la nature (SDPN), document d'orientation pour la prise en compte des milieux naturels dans sa politique d'aménagement.

En pratique, le projet stratégique d'un grand port fixe des orientations d'aménagement et organise l'occupation future du foncier en identifiant les zones d'implantation des industries, des infrastructures de transport, des réseaux et

des espaces naturels à préserver. Une partie de la séquence d'évitement, de réduction, voire de compensation (« ERC ») des incidences des choix faits peut être conduite à l'échelle du projet stratégique, comme cela est possible pour tout plan/programme. À défaut, ou en complément, le grand port peut conduire des projets d'aménagement de certaines zones d'activités en son sein, projets au niveau desquels la séquence « ERC » peut être précisée. Les industriels peuvent ainsi inscrire leur opération dans ces projets d'ensemble, qui constituent alors des sites voulus « clés en main ». Des accès et autres infrastructures sont préparés et l'évaluation environnementale est menée, pour ce qui peut l'être en anticipation, telle que les questions d'artificialisation des sols, d'incidence sur le fonctionnement hydraulique du secteur, etc. La prise en compte des enjeux environnementaux et de la séquence « ERC » est d'autant plus pertinente qu'elle se traduit par des prescriptions relatives aux mesures et opposables aux industriels, qui peuvent alors se concentrer sur les volets de l'évaluation environnementale dépendant de l'installation industrielle.

1. L'Ae a également rendu des avis sur les travaux d'aménagement dans divers ports ou sur des opérations de dragage, qui ne sont pas repris dans ce zoom, centré sur l'industrialisation dans les ports.

2. Article [R.5312-63](#) du code des transports : « Le projet stratégique traite notamment : (...) 4° De la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 5312-13. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend, ainsi qu'avec les résidents des communes situées dans sa circonscription et des communes limitrophes ; 5° Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial. » et article R. 122-17 du code de l'environnement « I. – Les plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale sont énumérés ci-dessous : (...) 31° Les 4° et 5° du projet stratégique des grands ports maritimes, prévus à l'article R. 5312-63 du code des transports ; »

3. [Avis Ae n°2014-107 du 25 février 2015](#) sur le projet stratégique 2014-18 du grand port maritime de Dunkerque (59) [Avis MRae Hauts-de-France n°2021-5393 du 21 juillet 2021](#) sur l'élaboration du projet stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque (59) [Avis MRae Hauts-de-France n°2024-8184 du 15 octobre 2024](#), cadrage préalable du projet stratégique 2025-2029 du Grand Port Maritime de Dunkerque (59)

4. Les incidences brutes significatives ou notables font l'objet des mesures d'évitement et de réduction, si des incidences résiduelles significatives perdurent, elles doivent faire l'objet de compensations (source : [approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique](#), CGDD, 2021)

Dans cet emboîtement, vertueux, l'Ae relève cependant plusieurs points de vigilance, pour l'industrialisation à venir, dans l'ensemble des grands ports.

Les dossiers des grands ports présentent des spécificités du point de vue la prise en compte des enjeux environnementaux, à différentes échelles : l'organisation de la circonscription portuaire (projet stratégique), la création et l'utilisation de zones aménagées, les caractéristiques des entreprises qui s'y implantent et la prise en compte des impacts cumulés. Ces spécificités peuvent être illustrées par quelques dossiers.

Création de zones destinées à accueillir des industries ou d'autres activités

L'avis de l'Ae sur le projet de zone de services portuaires « ZSP2 » dans le grand port maritime de Marseille (GPMM)⁵ souligne que les besoins et le phasage d'une nouvelle zone doivent être précisément justifiées par un scénario de référence (évolution de l'aire d'étude en l'absence de projet) fondé sur des hypothèses (notamment flux de marchandises et de trafic) explicitées et étayées.

Un enjeu majeur dans les zones portuaires, par nature littorales ou rétro-littorales, est la prise en compte des risques naturels, à commencer par la submersion marine. S'appuyer sur des plans de prévention des risques d'inondation (PPRi)⁶ n'apparaît pas suffisant, dans la mesure où, d'une part, ils sont centrés sur les territoires présentant les plus forts risques⁷, donc des villes, et, d'autre part, ils tiennent compte des événements passés ou modélisés à la date de leur élaboration, sans que le corpus juridique prévoise systématiquement la prise en compte des effets du changement climatique qui vont accentuer les phénomènes d'inondation. L'avis de l'Ae sur la « ZSP2 » du GPMM souligne ainsi qu'il est nécessaire de fournir une vision du risque inondation qui ne se limite pas aux zones du PPRi, et d'y intégrer une analyse de risque de submersion marine fondée sur les connaissances les plus récentes et se référant à la trajectoire de référence de réchauffement climatique pour l'adaptation au changement climatique (Tracc), ce en particulier pour accueillir des projets industriels qui ont vocation à fonctionner plusieurs dizaines d'années.



Grand port maritime de Marseille - Ferry de la ligne Corsica Linea © Arnaud Bouissou

Utilisation des zones d'activité

- Un premier point d'attention de l'Ae est la bonne articulation du projet stratégique et de son étude d'impact avec celle du projet « zone d'activité » et celle du projet industriel considéré, ainsi que la pertinence des analyses en fonction de la précision des études d'impact à chaque niveau et des prescriptions qui en découlent. En l'absence de vision d'ensemble offerte par le projet stratégique, le projet « zone d'activité » ou le dossier du projet industriel doit encore plus contenir l'ensemble des analyses attendues. Si le projet stratégique est ancien et n'a pas été actualisé, l'étude d'impact du projet doit analyser, à son niveau, les conséquences de l'ensemble des évolutions du plan/programme.

• En réponse à la demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale de la plateforme industrielle « Zone Industrie d'Avenir » (ZIA)⁸ sur le GPMD (59), l'Ae a fait le constat que le projet présenté remplaçait la « Zone Chimie » prévue par le projet stratégique. Or, l'emprise foncière prévue pour la ZIA est plus vaste et couvre non seulement l'emprise envisagée pour la « Zone Chimie » mais aussi des terrains censés rester des espaces agricoles à l'échéance du projet stratégique 2020-2024. La justification du projet ne peut donc pas se référer aux seuls choix faits et justifiés dans le cadre du projet stratégique. Le maître d'ouvrage du projet doit veiller à réaliser un état initial sur l'aire d'étude adaptée, permettant d'examiner les fonctionnalités des milieux et les déplacements des espèces, sans s'appuyer sur les inventaires globaux réalisés pour l'évaluation environnementale du projet stratégique, non pertinents en l'espèce. Les incidences de la ZIA, notamment en matière d'artificialisation des sols, de fonctionnement des surfaces en eau et des watergangs⁹, de suppression des externalités positive de l'agriculture, de gestion des déblais/remblais... n'avaient, de fait, pas pu être anticipées. L'Ae a rappelé que la compensation des incidences résiduelles négatives doit être fonctionnelle au moment de l'effectivité de l'incidence, ce qui, pour une telle emprise foncière, peut contraindre le planning des travaux à conduire. L'Ae a également suggéré de faire des hypothèses majorantes, dès le projet d'aménagement, pour un certain nombre de paramètres : consommations d'eau, émissions de gaz à effet de serre, trafic routier afin de prendre les dispositions adéquates en amont de l'arrivée des opérations industrielles. Dès lors que l'évaluation environnementale de la plateforme ZIA est complète, incluant une séquence « ERC » adaptée, et des prescriptions, par exemple en matière de consommation maximale d'eau, les maîtres d'ouvrage des opérations industrielles s'installent en connaissance des enjeux et peuvent actualiser cette étude d'impact sur les seuls aspects nouveaux liées à la construction et au fonctionnement des outils industriels.



Camions en attente d'embarquement dans le port de Marseille © Arnaud Bouissou

5. [Avis Ae n°2024-059 du 25 juillet 2024](#)

6. Article [L. 562-1](#) du code de l'environnement et suivants

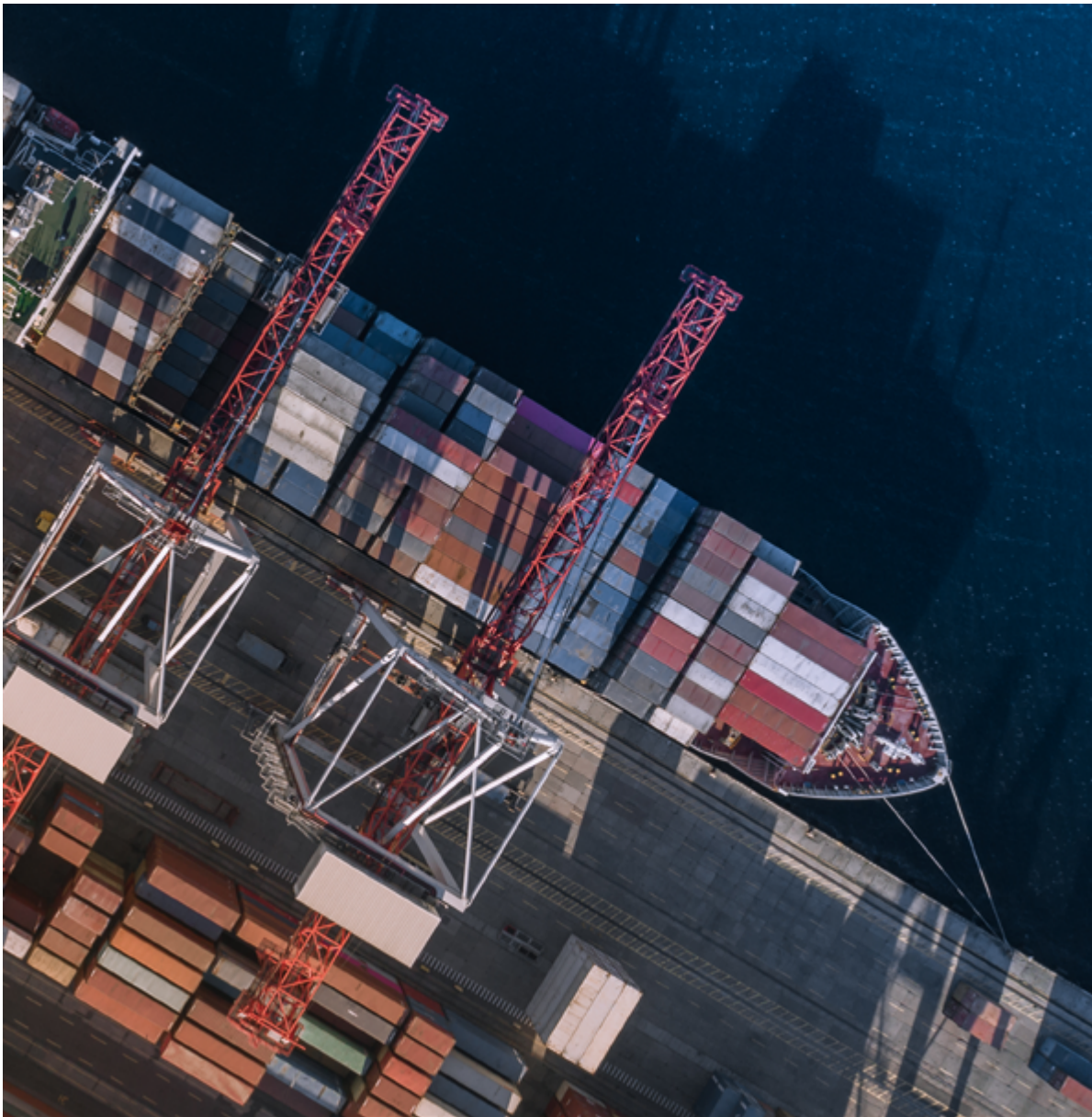
7. Le niveau de risque traduit la combinaison d'un aléa, par exemple une hauteur d'eau lors d'une hausse du niveau de la mer qui a une chance sur cent de se produire chaque année, et les enjeux exposés à cet aléa.

8. [Avis Ae n°2024-03 du 11 avril 2024](#)

9. Système hydraulique complexe qui a permis de gagner des terres sur la mer dans l'ancien delta du fleuve côtier Aa, canalisé dès le Xlle siècle (source : [Institution intercommunale des Wateringues](#))



- S'agissant de la réalisation d'un quai d'amarrage de bateaux porte-conteneurs à Village-Neuf¹⁰ (68)¹¹, l'Ae a constaté de nombreuses lacunes : le projet présenté n'intègre pas l'ensemble des opérations permettant une intermodalité effective train, route, fleuve ; il manque une stratégie portuaire justifiant le choix de l'implantation du projet, l'état initial et le scénario de référence sont incomplets, (par exemple sur le trafic de marchandises), la prise en compte des risques cumulés avec les autres entreprises insuffisante. .
- Le projet porté par Prologium¹², de production de composants de batteries électriques, fournit un autre exemple de site industriel prévoyant de s'implanter dans la « Zone grandes industries 2 » (ZGI2) aménagée par le GPMD, celle-ci ayant elle-même fait l'objet d'une évaluation environnementale et répondant la notion de « site clé en main Pour autant, les emprises du site industriel débordent pour une petite surface de la ZGI2. L'Ae a été amenée à formuler plusieurs recommandations pour tirer pleinement parti de cet « emboîtement » a priori vertueux, dont certaines s'adressent non au pétitionnaire mais au GPMD. Il re-vient en effet au GPMD de mettre à jour en continu l'étude d'impact des ZGI, pour intégrer les précisions apportées au dossier au fur et à mesure de l'avancement des projets industriels. En l'espèce, les consommations d'eau avaient été estimées ex ante à un niveau enveloppe : Prologium a pu les réduire considérablement ; les émissions de GES étaient également maximisées ; a contrario les besoins en énergie étaient sous-estimés. Ce type d'évolution, dans un sens ou dans l'autre, mérite de figurer dans l'étude d'impact de la ZGI mise à jour. De manière complémentaire, les industriels doivent contribuer à la mise à jour de l'étude d'impact de la zone : dans l'avis sur la ZSP2 du GPMM, l'Ae rappelle que l'évaluation environnementale doit être actualisée en fonction des pollutions des eaux générées par les futurs preneurs de parcelles.



- Un deuxième point de vigilance récurrent est l'identification des industries pour lesquelles une implantation dans un grand port est indispensable.

- Dans le cas de Prologium, la motivation de l'installation sur le GPMD est liée à la livraison de matières premières par la mer mais aussi par la route et le fer, eux-mêmes bien connectés au port, sans que cela soit documenté précisément. L'Ae remarque que, compte tenu de la tension sur le foncier, de la pression sur les ressources, en eau en particulier, et des enjeux de mise en œuvre effective des compensations au titre des incidences sur la biodiversité dans la circonscription portuaire, la localisation d'un projet industriel dans le GPMD ne peut être justifiée que si elle est étroitement liée à l'utilisation des infrastructures portuaires.

^{10.} Ce port, géré par le syndicat mixte pour la gestion des Ports du Sud Alsace n'est pas un « grand port » au sens de l'article L. 5312-2 du code des transports.

^{11.} [Avis Ae n°2024-029 du 13 juin 2024](#)

^{12.} [Avis Ae n°2024-51 du 11 juillet 2024](#)

• Dans le cas du projet T. H2, installation d'une unité de production de bioéthanol de 2e génération dans le port¹³ à Blainville-sur-Orne (14)¹⁴, l'Ae a constaté que le projet est situé en zone rouge du PPR multirisques de la Basse vallée de l'Orne, qui interdit toute construction nouvelle de bâtiment et d'extension, sauf si les activités exercées exigent la proximité immédiate de l'eau. Or, les bateaux apportant le bois par voie fluviale sont déchargés sur des quais existants situés à un kilomètre de l'installation, et la sortie des produits se fait par l'intermédiaire du quai de chargement, relié à l'installation par une canalisation de 900 m ; en cas de problème, le recours à du transport par camion pour une partie du flux, est possible ; l'eau du canal n'est pas non plus utilisée pour le process. L'Ae a donc recommandé de mieux étayer, dans le dossier, le besoin d'une installation à proximité de l'eau et donc, la justification de son implantation en zone rouge du PPR multirisques de la basse vallée de l'Orne.

- un troisième enjeu fort est la bonne mise en œuvre des compensations, qui doit être facilitée par le SDPN.

• Dans le cas de la ZSP2 du GPMM, l'Ae recommande au GPMM et à l'État de mettre en place une mesure de protection renforcée sur une parcelle évitée par la ZSP2 présentant des enjeux de biodiversité, et de généraliser cette pratique sur d'autres parcelles utilisées pour la compensation.

• Dans le cas de la ZGI2 du GPMD, l'Ae recommande d'apporter des garanties sur les mesures de compensation prévues pour le projet Prologium. En effet, il s'avère qu'elles se trouvent sous le tracé de lignes électriques enterrées, ce qui implique qu'en cas d'intervention sur ces réseaux, les fonctionnalités des milieux naturels, objet de la compensation, pourraient être remises en question. Ce choix traduit une tension sur le schéma de compensation initialement prévu. L'Ae recommande « de dissocier, pour des projets futurs, les zones de compensation et les zones de projet pour assurer la fonctionnalité et la pérennité des premières, et d'intégrer cette approche dans la révision de son projet stratégique » ainsi que de « compléter l'étude d'impact de la ZGI2 par des informations sur la mise en œuvre et la fonctionnalité des mesures de compensation ».

• La concrétisation des opérations dans les zones aménagées peut conduire à une tension sur la compensation prévue, qui s'avère alors insuffisante, demandant la recherche de mesures de compensation à l'extérieur du port, qui, au contraire de la démarche d'ensemble, n'est pas anticipée¹⁵. L'avis de l'Ae de cadrage préalable de l'évaluation environnementale du projet XTC-Orano de fabrication de matériaux et de recyclage de batteries électriques à Gravelines et Loon-plage¹⁶ souligne que les zones de compensation prévue dans

le SDPN du GPMD apparaissent insuffisantes pour l'ensemble des compensations des nombreux projets prévus dans le port. Une stratégie d'équilibre encore plus ambitieuse du GPMD aurait consisté à dimensionner l'emprise de tous les projets ou des installations existantes au regard de la capacité de compensation au sein du GPMD.- Enfin, un point délicat est la bonne définition du périmètre du projet et la prise en compte des impacts cumulés.

- Enfin, un point délicat est la bonne définition du périmètre du projet et la prise en compte des impacts cumulés.



Dans son avis pour le cadrage préalable du projet de création d'un four à chaux (Projet « AMeLi ») sur les communes de Gravelines et de Loon-Plage (59)¹⁷, l'Ae a rappelé l'importance d'une définition précise du périmètre du projet. En effet les incidences sont évaluées soit au titre des incidences des composantes du projet, soit au titre des incidences cumulées avec d'autres projets. Il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de définir et de justifier un périmètre de projet qui garantit que l'ensemble de ses incidences, intégrant tout ou partie des travaux ou activités associés, sur l'environnement et la santé humaine aura été évalué. Dans des espaces aussi denses que ceux des grands ports, il est essentiel de différencier de façon explicite les travaux centraux (donc composante du projet) et les travaux périphériques (dont évalués au titre d'un autre projet), comme l'y incite le « test du centre de gravité » de la note de la Commission européenne [ENV.A/SA.sb Ares \(2011\) 33433](#) du 25 mars 2011 interprétative de la directive 85/337/CEE modifiée et relative à la prise en compte ou non de « travaux associés » dans l'évaluation environnementale d'une infrastructure principale.

Compte tenu du nombre et des calendriers des opérations prévues dans les grands ports, la question des impacts cumulés est sensible, notamment en ce qui concerne les trafics et les nuisances associées. Sur la circonscription du GPMD est prévue, par exemple, la mise en place d'un système de parkings relais et de navettes qui a le mérite d'être documenté dans l'étude d'impact, et mis à jour régulièrement, tant pour ce qui concerne les impacts des infrastructures prévues que des trafics. De manière générale les questions de décarbonation et de report modal pour les déplacements des salariés et le transport des marchandises ne sont pas simples et nécessiteront des actions d'ensemble d'ampleur pour atteindre les trajectoires de décarbonation visées.



13. Ce port, géré par le syndicat mixte « Ports Normands Associés » n'est pas un « grand port » au sens de l'article L. 5312-2 du code des transports.

14. [Avis Ae n°2023-137 du 21 mars 2024](#)

15. Cette question a donné lieu à la « [Mission d'appui au préfet du nord : compensation écologique des projets d'aménagements du Dunkerquois et foncier agricole](#) », Juillet 2024, Rapport IGEDD (n°015665-01) – CGAAER (n°24043)

16. [Avis n°2014-035 du 13 juin 2024](#)

17. [Avis n°2024-10 du 25 avril 2024](#)

Capitaliser, valoriser, partager



L'Autorité environnementale s'applique à capitaliser des enseignements issus de ses travaux. Ceci peut se traduire par des notes délibérées, publiées sur son site internet, ou des fiches méthodologiques. Ce travail est souvent effectué en commun avec les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe), au sein de la Conférence des autorités environnementales.

Ces éléments sont diffusés largement tant dans les autorités environnementales que vers les parties prenantes, dont les maîtres d'ouvrage, ainsi que les services de l'Etat, dans l'objectif de partager les constats, attentes et recommandations des autorités environnementales.

Des échanges avec les acteurs sont développés, en particulier au travers d'organisation de séminaires, webinaires, participation à des événements et formations tant initiales que continues.

Notes et fiches méthodologiques élaborées en 2024.

L'Ae a élaboré en 2024 une note sur la prise en compte du changement climatique dans les évaluations environnementales, et une note « annexe » à celle-ci, consacrée spécifiquement à la question de la compensation des émissions de gaz à effet de serre dans les projets.

Ces notes ont été validées en commun avec les MRAe et donc publiées comme éléments d'éclairage communs aux autorités environnementales.

Notes délibérées : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/prise-en-compte-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-a1394.html>

Un groupe de travail sur l'eau a associé des membres de l'Ae, des MRAe, mais aussi des participants de services déconcentrés de l'Etat et d'établissements publics. Ce groupe a élaboré 24 fiches sur les problématiques de l'eau, les enjeux et points de vigilance examinés par les autorités environnementales dans l'étude des dossiers. Ces fiches ont été validées par l'Ae et les MRAe, puis publiées sur internet.

<https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/l-eau-dans-les-dossiers-soumis-a-evaluation-a1400.html>

Un deuxième séminaire a aussi été organisé le 10 décembre 2024 sur les projets portuaires et les Grands ports maritimes et fluvio-maritimes de l'Etat, associant la DGITM, les ports et certaines directions d'administration centrale du ministère (commissariat général au développement durable, direction de l'eau et de la biodiversité).

Participation à des événements et des formations.

Les autorités environnementales échangent régulièrement avec les parties prenantes à l'occasion d'événements organisés par celle-ci.

En 2024 les présidents de l'Ae et des MRAe Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne – Franche-Comté ont ainsi participé à un webinaire organisé par la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs, rassemblant plusieurs centaines de ses membres.

L'Ae intervient aussi régulièrement dans des formations, colloques, réunions techniques, par exemple en 2024 :

- formation continue sur la prise en compte de l'environnement dans les projets nucléaires organisée par l'Institut des sciences et techniques du nucléaire (INSTN),
- formations continues de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées,
- formation sur les bilans carbone des projets organisée par le Commissariat général au développement durable (CGDD) à destination des MRAe,
- colloque national «Energies renouvelables et biodiversité », organisé par le syndicat des énergies renouvelables,
- séminaire organisé par EDF sur le partage d'expériences au sujet des évaluations environnementales (présentation sur la prise en compte des émissions de GES dans les évaluations environnementales).

Échanges avec les maîtres d'ouvrage, séminaires sur les projets routiers et les projets portuaires

Il est important d'échanger régulièrement avec les maîtres d'ouvrage sur les enseignements tirés de l'examen des projets : bonnes pratiques, difficultés, points de méthodes etc...

On notera à ce titre l'organisation en 2024 de deux séminaires d'échange, préparés conjointement avec la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités du ministère chargée des transports (DGITM).

Un séminaire tenu le 26 juin 2024 a ainsi permis d'échanger sur les projets du réseau routier national, avec en particulier la DGITM et les services de maîtrise d'ouvrage (directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement – DREAL, directions interdépartementales des routes – DIR).

ANNEXES

172

133 avis de la saisine
à la publication de l'avis

174

Les avis 2024 : 85 projets

175

Les avis 2024 : 48 plans
et programmes

176

65 décisions de la saisine
à la publication des décisions

178

Les décisions 2024 : 61 projets

179

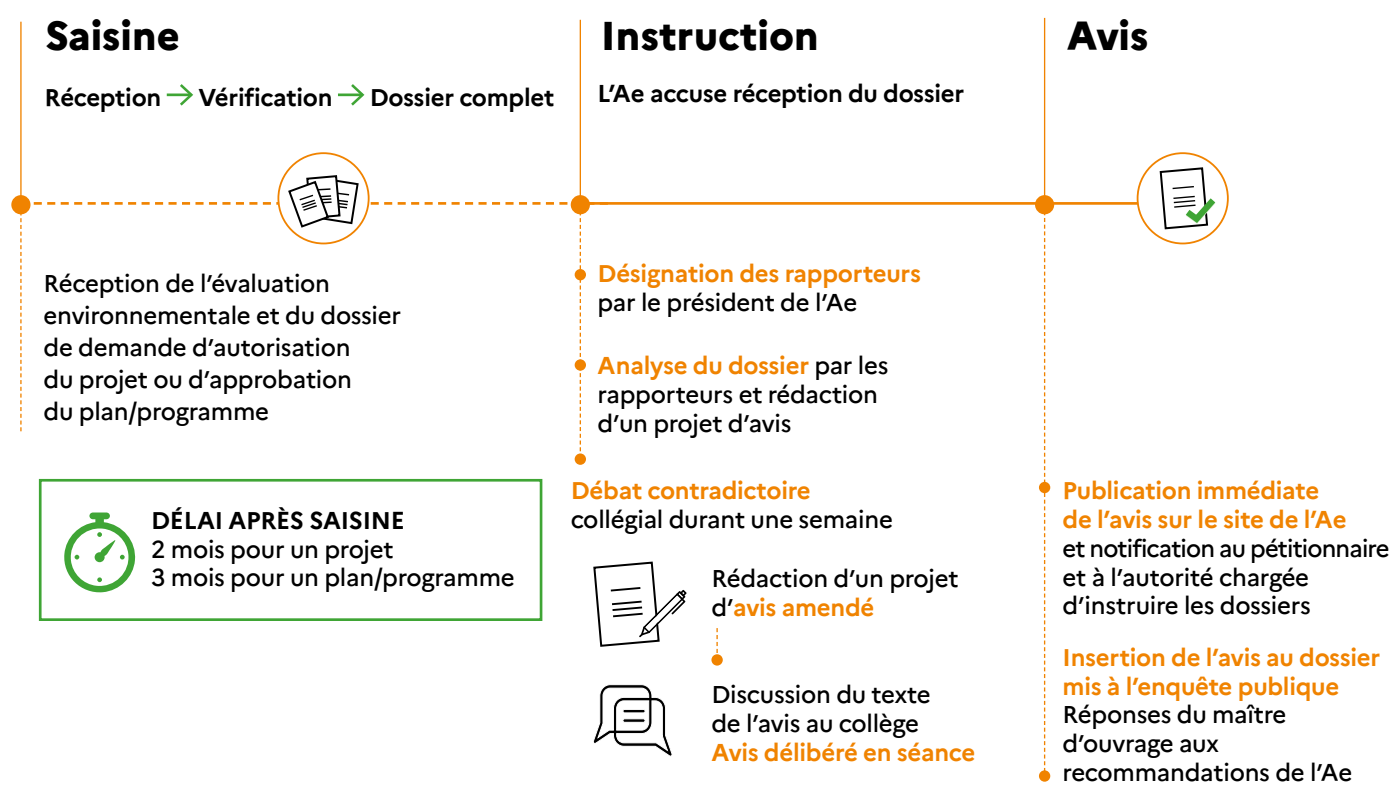
Les décisions 2024 : 4 plans
et programmes

Avis



133 avis de la saisine à la publication de l'avis

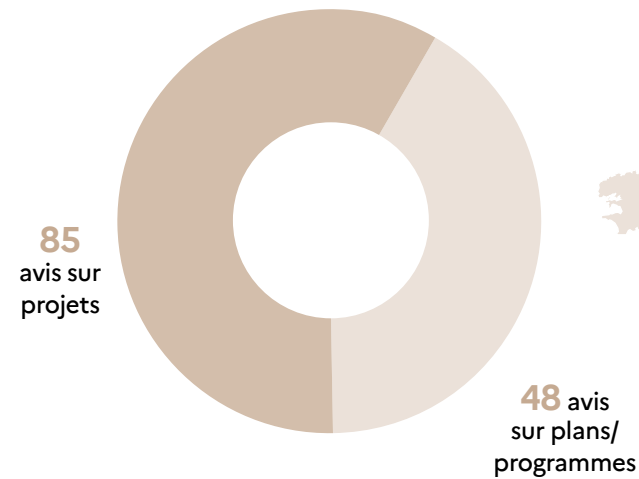
Avis sur des projets ou des plans/
programmes soumis obligatoirement
à évaluation environnementale
Rendre un avis public sur la qualité
des évaluations et la bonne prise
en compte de l'environnement
par le projet ou le plan/programme.



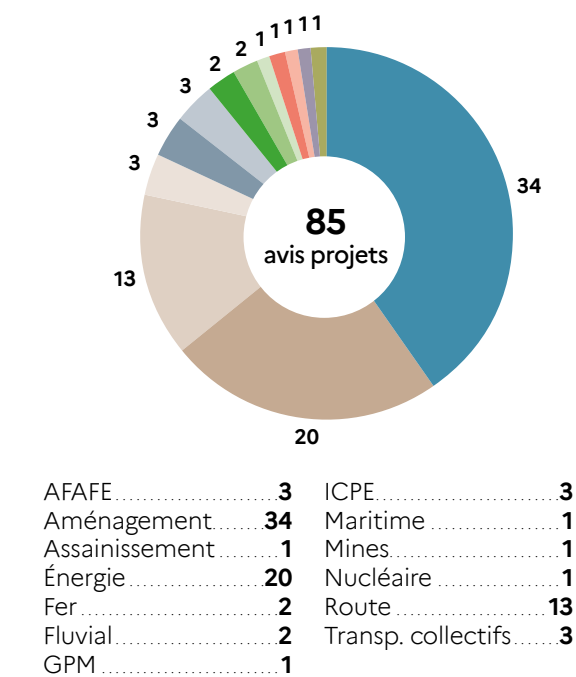
Avis 2024

85 projets

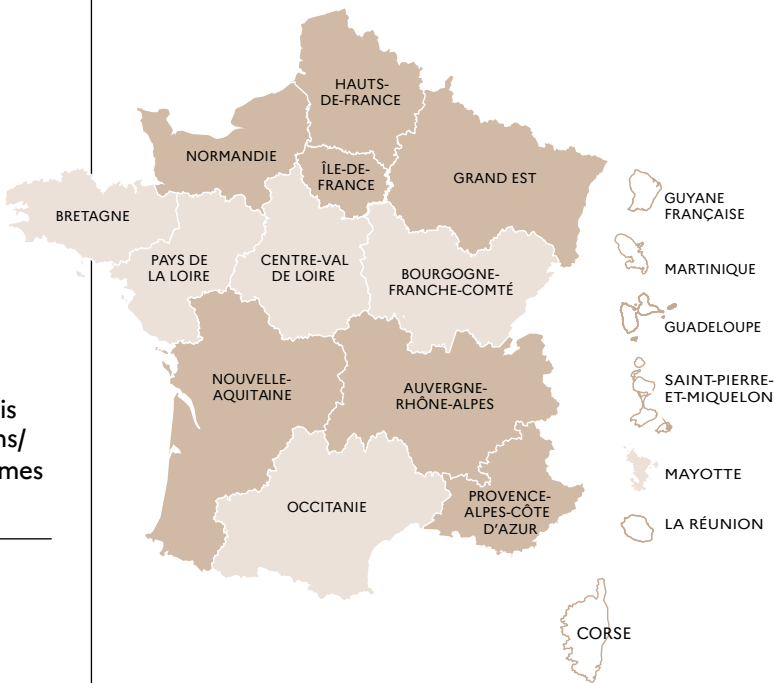
Au total **133**
avis rendus (projets
et plans programmes)



85
avis relatifs
aux projets



Des avis peuvent être rendus sur plusieurs régions.
Un même avis peut être comptabilisé dans plusieurs régions

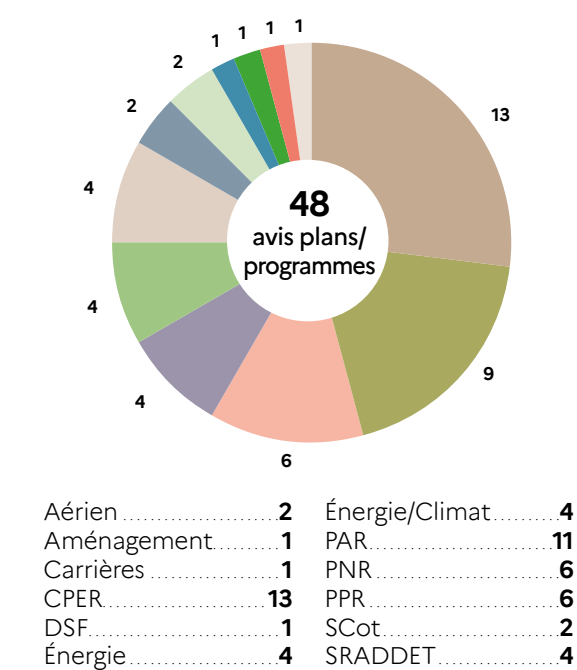
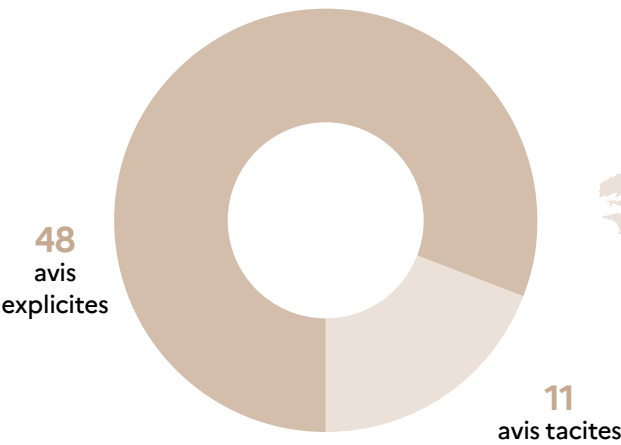


< 15	
Île-de-France	10
Auvergne-Rhône-Alpes	10
Hauts-de-France	10
Grand Est	9
Nouvelle-Aquitaine	8
Normandie	6
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6
< 5	
Mayotte	4
Pays de la Loire	4
Occitanie	4
Bourgogne-Franche-Comté	1
Bretagne	1
Centre-Val de Loire	1

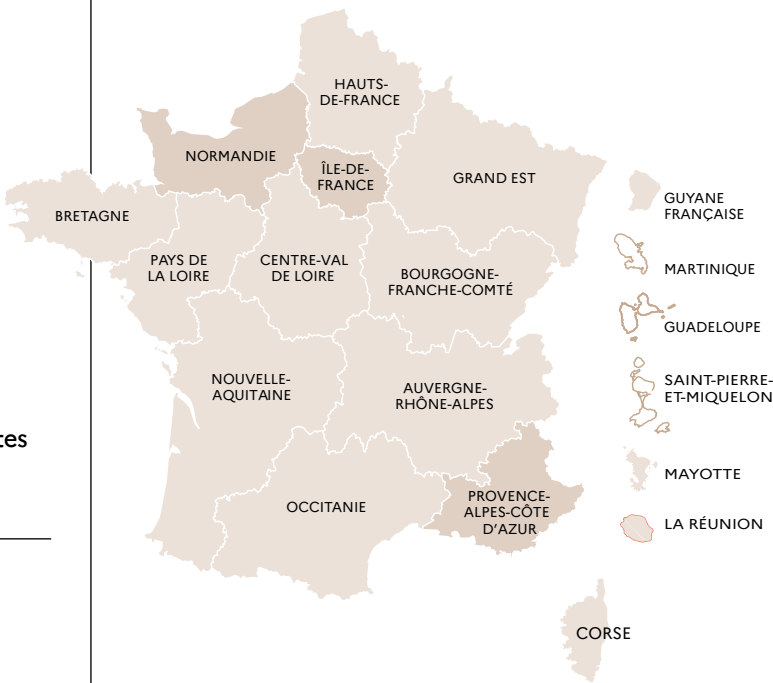
Avis 2024

48 plans et programmes

48
avis relatifs
aux plans/programmes



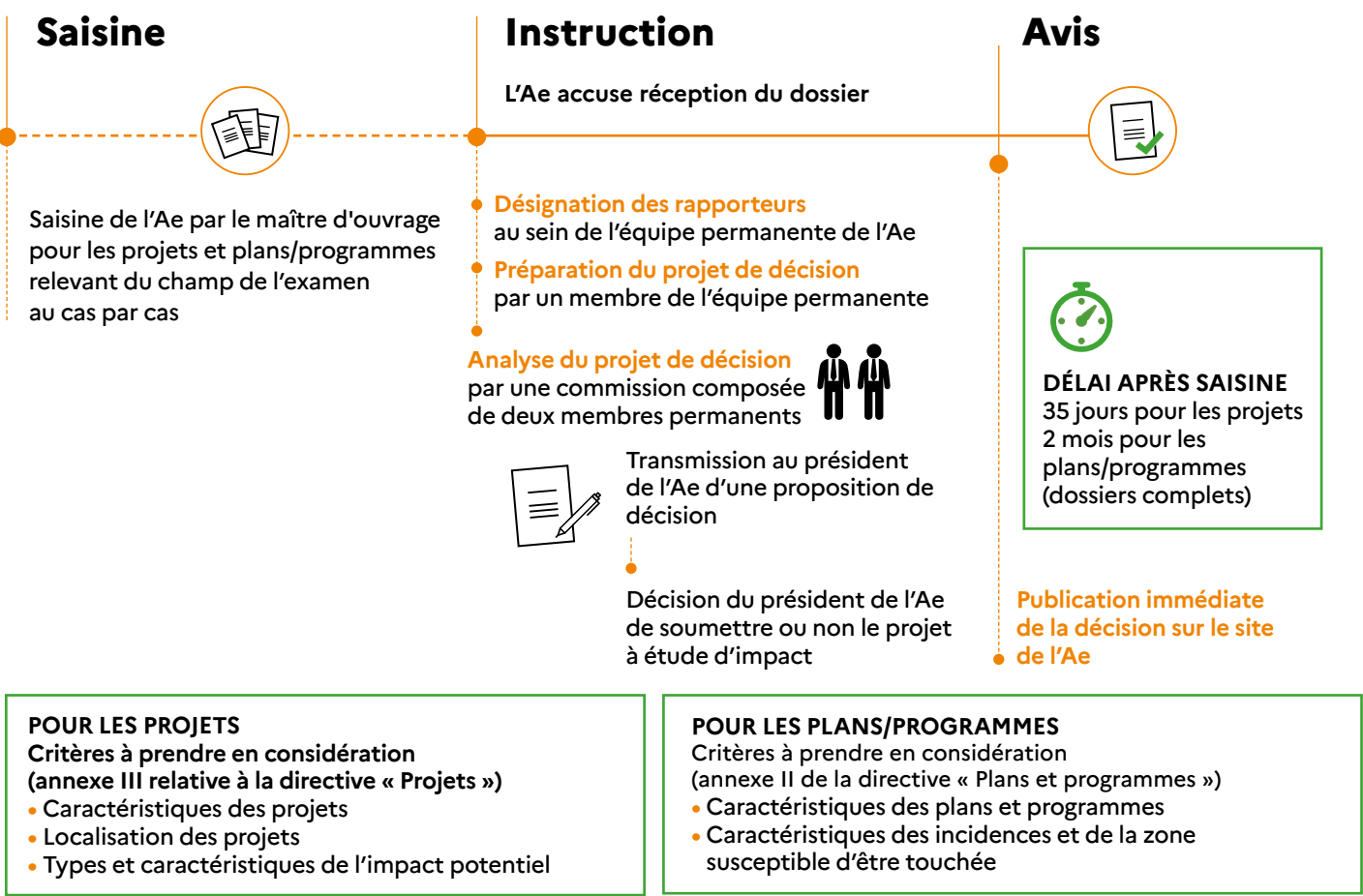
Des avis peuvent être rendus sur plusieurs régions.
Un même avis peut être comptabilisé dans plusieurs régions



< 10	
Normandie	7
Provence-Alpes-Côte d'Azur	7
Île-de-France	5
< 5	
Centre-Val de Loire	4
Auvergne-Rhône-Alpes	3
Bretagne	3
Grand Est	3
Occitanie	3
Outre-Mer	2
Bourgogne-Franche-Comté	2
Hauts-de-France	2
National	2
Nouvelle-Aquitaine	2
Pays de la Loire	1
Corse	1
Guyane	1
Mayotte	1
La Réunion	1

65 décisions de la saisine à la publication des décisions

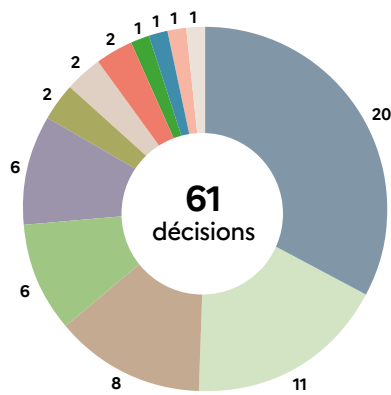
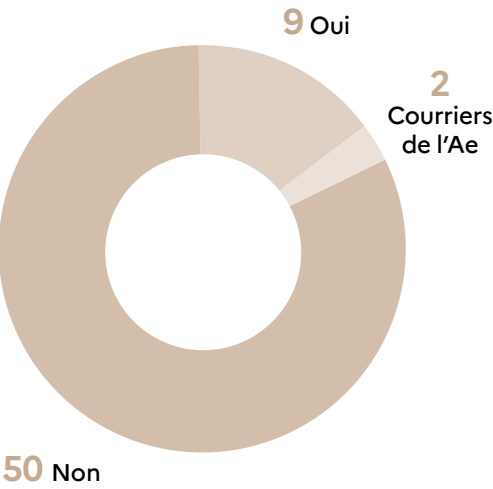
Décisions au cas par cas
sur des projets ou des plans/programmes.
Décider si une étude d'impact
est nécessaire ou non en fonction
des incidences du projet
sur l'environnement



Décisions 2024

61 projets

61
décisions relatives
aux projets



Aménagement.....	20	Route.....	11
Énergie.....	8	Transports.....	2
Assainissement.....	1	Dragage.....	2
Fer.....	6	Mines.....	1
Maritime.....	2	Fluvial.....	6
ICPE.....	1	Études sismique.....	1

Des avis peuvent être rendus sur plusieurs régions.
Un même avis peut être comptabilisé dans plusieurs régions

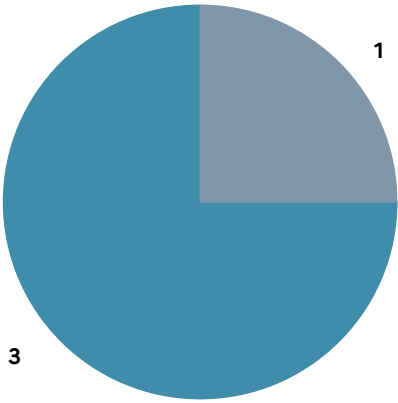


< 15	
Île-de-France	11
< 10	
Grand Est	8
Nouvelle-Aquitaine.....	7
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6
Auvergne-Rhône-Alpes.....	5
Bretagne.....	5
< 5	
Bourgogne-Franche-Comté.....	3
Centre-Val de Loire.....	3
Occitanie	3
Hauts-de-France.....	3
Normandie	2
La Réunion.....	2
Guyane.....	1
Mayotte.....	1
Pays de la Loire.....	1

Décisions 2024

4 plans et programmes

4
décisions relatives
aux plans et programmes



Les 4 décisions sont explicites dont une soumission et trois non-soumissions.

Des avis peuvent être rendus sur plusieurs régions.
Un même avis peut être comptabilisé dans plusieurs régions



< 5	
Île-de-France.....	1
Martinique.....	1
Occitanie.....	1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1

1. Schéma directeur d'assainissement



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Autorité environnementale (Ae)

Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

<https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Crédit photo : © AdobeStock, 123RF, Médiathèque Terra

Tour Séquoia, 1 Place Carpeaux
92055 Paris la Défense cedex