

**Conseil général de l'environnement et du
développement durable
AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Avis n° 006947-01

Avis délibéré de l'Autorité environnementale

**Cadrage préalable relatif à l'évaluation
environnementale stratégique du Schéma
national des infrastructures de transport**

Avis établi lors de la séance du 25 juin 2009
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

L'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable¹ a été saisie le 27 mai 2009 par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT)² d'une demande de cadrage préalable relative à l'évaluation environnementale stratégique du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), au titre de l'article 5-4 de la directive 2001/42 et de l'article L.122-7 du code de l'environnement.

Préambule:

L'AE rappelle, en commentaire préalable à sa réponse, les quatre éléments suivants :

- A) Le SNIT est l'expression d'une politique nationale relative aux infrastructures de transport, dans ses deux volets : orientations de gestion, entretien et aménagement des infrastructures existantes, et intention d'engager la réalisation de nouvelles infrastructures. Son évaluation environnementale doit couvrir globalement l'ensemble de ces aspects, avec un degré de précision qui sera nécessairement inégal pour ces deux volets du schéma. Pour les projets nouveaux inscrits au SNIT, sans anticiper l'étude d'impact sur l'environnement qui sera effectuée le moment venu et les avis rendus dans ce cadre, elle doit présenter le niveau d'évaluation environnementale qui a permis de justifier leur inscription.
- B) Le SNIT s'inscrit dans un cadre politique plus large, qui s'impose à lui comme "donnée d'entrée" (engagements internationaux et communautaires de la France, et Grenelle de l'environnement notamment) : l'évaluation environnementale ne porte pas sur ces éléments amont, mais sur les impacts du SNIT lui-même et sa cohérence avec ce cadre.
- C) Le cadrage préalable vise à déterminer « l'ampleur et le degré de précision des informations que le rapport sur les incidences environnementales doit contenir » (cf. directive 2001/42, article 5-4)
- D) L'évaluation environnementale doit contenir « les informations qui peuvent être raisonnablement exigées compte tenu des connaissances et méthodes d'évaluation existantes, ...du stade atteint dans le processus de décision, et du fait qu'il peut être préférable d'évaluer certains aspects à d'autres stades... » (cf. directive 2001/42, article 5-2). Le contenu de l'évaluation environnementale doit être conforme à l'article 5 de la directive 2001/42 et notamment à son annexe 1, en 10 points numérotés de a à j, repris à l'article R.122-20 du code de l'environnement.

*
* *

Le contexte et la forme générale de l'évaluation étant ainsi précisés, et après en avoir délibéré, l'AE propose de retenir pour l'évaluation environnementale du SNIT les éléments spécifiques de cadrage suivants :

1 Ci-après désignée par AE

2 saisine effectuée par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), et le Commissariat général au développement durable (CGDD)

1. Les **orientations globales de la politique des transports** (priorités dans les politiques d'investissements, incitations financières ou fiscales, etc.), dans lesquelles s'inscrit le schéma, devront être explicitées pour permettre une bonne compréhension des objectifs particuliers du SNIT, à l'origine de ses impacts environnementaux positifs ou négatifs.
2. Les hypothèses retenues pour les **évolutions des flux et pratiques de mobilité**, globalement et par mode, devront être présentées et commentées. Leur sensibilité, plus ou moins bien connue, par rapport à des déterminants tels que la croissance économique ou le niveau absolu et relatif des prix des différentes énergies disponibles devra être analysée. **Ces hypothèses déterminent en effet les besoins d'évolution ou d'amélioration des réseaux actuels et la justification des projets futurs**, et donc indirectement l'importance de leurs impacts. Réciproquement, les **effets de la mise en oeuvre du SNIT sur l'évolution de la mobilité** par mode devront être évalués, au degré de précision rendu possible par les méthodologies disponibles : l'évolution des impacts environnementaux en dépend largement.

Le rapport environnemental précisera la manière dont l'évaluation environnementale a été intégrée au cours de l'élaboration du SNIT.

Au vu de la nature particulière du SNIT rappelée au point A du préambule, et des critères environnementaux cités dans la loi définissant le SNIT, son évaluation environnementale devra expliciter la compatibilité des choix effectués (orientations générales, ou projets nouveaux) avec les dits critères. Les enjeux environnementaux les plus sensibles identifiés par l'autorité environnementale à l'échelle du SNIT concernent:

- **la politique climat (réduction des émissions de GES), et par conséquent l'effet des orientations du SNIT sur l'évolution du niveau et de la structure des consommations énergétiques,**
- **les pollutions et nuisances et leurs impacts sur la santé,**
- **la biodiversité** (dont les incidences des infrastructures futures sur le réseau Natura 2000, la fragmentation des écosystèmes et la cohérence avec la mise en place de la trame verte et bleue et la directive cadre sur l'eau, les impacts sur la biodiversité à l'échelle globale du schéma),
- **la gestion qualitative et quantitative des eaux,**
- **la prévention des risques technologiques (y compris la sécurité des transports) ou naturels**, dans certains secteurs à préciser,
- **le bon usage des sols,**
- **la qualité des paysages et du cadre de vie.**

Pour chacun de ces thèmes, le rapport d'évaluation citera les stratégies nationales, directives, engagements internationaux et autres décisions explicitées constituant le contexte politique cité au § B du préambule, et présentera la cohérence des options du SNIT avec ce cadre, en montrant les impacts positifs ou négatifs des mesures envisagées.

3. La question des **scénarios alternatifs** («solutions de substitution raisonnables», au sens de l'article 5-1 de la directive) doit être abordée en se référant, notamment, aux points A, C et D du préambule de la présente délibération. L'AE propose de retenir à ce titre les éléments suivants:
 - Un scénario «au fil de l'eau», correspondant à l'alinéa b de l'annexe 1 à la directive (évolution probable de la situation environnementale si le plan ou

programme n'est pas mis en œuvre³) devrait constituer l'état de référence, hors SNIT, des évaluations d'impact. L'évaluation devrait conduire pour chaque axe et mesure correspondant aux sous objectifs de la grille d'analyse multicritères (hors projets d'infrastructures nouvelles), à identifier les impacts environnementaux, positifs ou négatifs, de la mesure par rapport à une hypothèse de non-réalisation de la mesure.

- Pour les projets d'infrastructures nouvelles mentionnés dans le SNIT, l'évaluation environnementale sera présentée à l'échelle géographique adaptée au projet, par exemple au niveau du corridor, elle s'attachera à présenter les impacts environnementaux, positifs ou négatifs de la réalisation des projets inscrits ou des politiques préconisées, en particulier dans les domaines signalés au §3 ci-dessus. L'évaluation sera faite par rapport à une référence de statu quo (aucun projet nouveau dans la zone considérée), ou le cas échéant par rapport à d'autres "solutions de substitution raisonnable", au sens de la directive (article 5-1), si de telles solutions globales portant sur d'autres schémas d'investissements ont été envisagées et débattues dans la zone considérée. Le cas échéant, il conviendra d'indiquer les raisons pour lesquelles des solutions alternatives n'ont pas été envisagées.
- Les options concernant l'aménagement et la gestion du réseau existant devront aussi être présentées et justifiées quant à leurs conséquences positives ou négatives dans les différents domaines cités au §2 ci-dessus.
- Une synthèse globale portant sur les impacts environnementaux de l'ensemble du schéma (gestion et aménagement des infrastructures existantes, et infrastructures nouvelles), par référence à une hypothèse de non-réalisation du schéma, sera présentée, sous réserve des limites de validité des méthodes d'évaluation disponibles en la matière (cf. Article 5-2 de la directive, rappelé en D ci-dessus) : on s'attachera ici en particulier aux enjeux prioritaires cités plus haut : climat, pollutions et impacts sur la santé, biodiversité, eau, risques, usage des sols, paysages et cadre de vie.
- Certaines options préconisées dans le schéma pourront être comparées à d'autres options plus coûteuses, mais assurant une meilleure préservation de la biodiversité, une meilleure prise en considération du paysage et du cadre de vie, ou d'autres enjeux cités au § 2 ci-dessus. Sans quitter le domaine des variantes "raisonnables" au sens de la directive, l'évaluation environnementale devra alors faire apparaître un bilan coût/avantage argumenté des choix proposés, au regard de ces options alternatives.

4. **Mesures d'évitement, atténuation ou compensation des impacts négatifs** identifiés (annexe 1 de la directive, alinéa g) : elles seront décrites, dans la limite des méthodes et données disponibles, au regard de chaque mesure à l'origine des impacts en cause, et pour les infrastructures nouvelles par aire géographique pertinente à l'échelle du schéma, sans préjuger des mesures propres à chaque projet, comme indiqué ci-dessus.

5. **Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000** : un chapitre spécifique du

3 L'hypothèse de ce scénario est qu'aucun des projets nouveaux envisagés au SNIT n'est mis en œuvre, et qu'aucune des mesures spécifiques de gestion, d'entretien ou d'amélioration du réseau existant n'est retenue.

rapport d'évaluation environnementale traitera de cette évaluation des incidences, en application de l'article L.414-4 du code de l'environnement, selon une approche méthodologique correspondant au point D du préambule. L'ensemble du réseau est en effet susceptible d'être affecté par les mesures inscrites au SNIT.

6. Conformément à l'article 10 et à l'annexe I-i de la directive 2001/42, le rapport d'évaluation environnementale du SNIT devra décrire les **mesures de suivi** des "incidences notables sur l'environnement" résultant de la mise en oeuvre du SNIT, qu'il est prévu de mettre en place. Pour les projets nouveaux, le rapport présentera l'articulation ou le cas échéant l'intégration de ce dispositif dans celui dit des "bilans LOTI".

*
* *

Le présent avis a été établi par délibération de l'autorité environnementale du CGEDD dans sa séance du 25 juin 2009. La liste des membres ayant participé à la délibération est jointe en annexe.

Autorité environnementale du CGEDD
Annexe à la délibération du 25 juin 2009 sur le cadrage préalable à l'évaluation
environnementale du SNIT
- membres délibérants -

Etaient absents ou excusés les membres suivants:

Catherine BERSANI
Bertrand CREUCHET
Marie-Christine JAILLET
François LETOURNEUX
Guy MEERHEIM
Maximilien ROUER

(Wanda DIEBOLT, affectée à de nouvelles fonctions hors CGEDD, ne participe plus aux délibérations de l'autorité environnementale, jusqu'à son remplacement)

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur, les membres suivants:

(aucun membre de l'autorité environnementale)

Ont participé à la délibération les membres suivants:

Michel BADRÉ
Marc CAFFET
Jean LAFONT
Philippe LAGAUTERIE
Dominique LEBRUN
Isabelle MOMAS
Hubert PEIGNE
Jacques VERNIER

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le dossier de cadrage préalable de l'évaluation environnementale du SNIT.
