



Autorité environnementale

Avis délibéré de l'Autorité environnementale pour le cadrage préalable de l'actualisation de l'étude d'impact de l'opération d'aménagement Grand Matabiau à Toulouse (31)

n°Ae : 2023-93

Avis délibéré n° 2023-93 adopté lors de la séance du 23 novembre 2023

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 23 novembre 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis pour le cadrage préalable de l'actualisation de l'étude d'impact de l'opération d'aménagement Grand Matabiau à Toulouse (31).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 présent avis.

Étaient absent(e)s : Hugues Ayphassorho, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Olivier Milan,

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par le Directeur général d'Europolia, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 31 août 2023.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-4 du code de l'environnement et à celles de l'article R. 122-6 du même code relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 14 septembre 2023 :

- le préfet de la Haute-Garonne, et a pris en compte la contribution du 3 novembre 2023,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Occitanie.

Sur le rapport de François Vauglin et Véronique Wormser, qui se sont rendus sur site le 8 novembre 2023, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Si le maître d'ouvrage le requiert, avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L.122-1-2 du code de l'environnement). Cette dernière autorité consulte l'Autorité environnementale.

Le présent document expose l'avis de l'Autorité environnementale sur les réponses à apporter à cette demande.

Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement. Le présent avis est sollicité à l'occasion du démarrage de la phase 2 d'un projet d'aménagement ayant déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP). Il résulte de l'analyse par l'Ae d'une « annexe technique », des pièces du dossier de DUP, dont le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae de décembre 2018, et des questions qui lui ont été posées par un courrier. Les réponses apportées ne préjugent pas des analyses et des études que devra mener le maître d'ouvrage pour fournir une étude d'impact complète et actualisée. Certaines prescriptions qui s'appliquent, n'ayant pas fait l'objet de questions de cadrage, ne sont pas évoquées ici², ceci même si cet avis présente le projet et son contexte, expose les réponses de l'Ae aux questions posées et ajoute d'autres éléments de cadrage qui lui sont apparus utiles.

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

Le projet Toulouse Euro Sud Ouest (TESO), désormais dénommé aménagement « Grand Matabiau, quai d'Oc », consiste en l'aménagement, sur 135 hectares du quartier de la gare de Toulouse Matabiau, de bureaux, logements, commerces (dont un immeuble de grande hauteur) et d'un pôle d'échanges multimodal. Le projet s'inscrit dans un ensemble de transformations importantes pour l'agglomération toulousaine dont la création de la ligne C du métro, le développement de l'offre de TER, la perspective de la desserte de la ville par une ligne de train à grande vitesse (projet GPSO), des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) permettant ces développements, la mutation des modes de déplacements et de la ville, et ce dans le contexte du changement climatique. Il vise à renforcer le centre-ville et à le développer au-delà du canal du Midi, et à transformer la gare en un pôle d'échanges multimodal (PEM).

Le programme de construction inscrit au dossier de création – réalisation de la zone d'aménagement concerté (Zac) Grand Matabiau (de 43 ha) prévoit le développement d'environ 450 000 m² de surface de plancher³, dont 3 000 nouveaux logements (35 % de logements locatifs sociaux et 10 % en accession sociale), 206 000 m² de bureaux et 30 000 m² de surfaces commerciales et d'activités. La réalisation d'une crèche, d'une école et d'un gymnase est également prévue.

À l'échelle de la Zac, 20 ha d'emprises foncières ont vocation à être recyclées (libération, démolition et dépollution), dont 10 ha d'emprises industrielles ferroviaires, 4 ha de foncier industriel public, 4 ha liés à la gare routière et 2 ha de foncier résidentiel dégradé. En matière de renaturation, la désimperméabilisation de 4 ha d'emprises artificialisées est prévue avec la création d'espaces végétalisés en pleine terre et la plantation de plus de 700 arbres.

² Ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage de présenter une évaluation environnementale complète, proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis, respectant l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en la matière, notamment en application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

³ La surface de plancher n'inclut ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs...), ni les murs, ni les parkings.

La maîtrise d'ouvrage du projet, multiple, est coordonnée par Europolia, société publique locale d'aménagement (SPLA) de Toulouse Métropole.

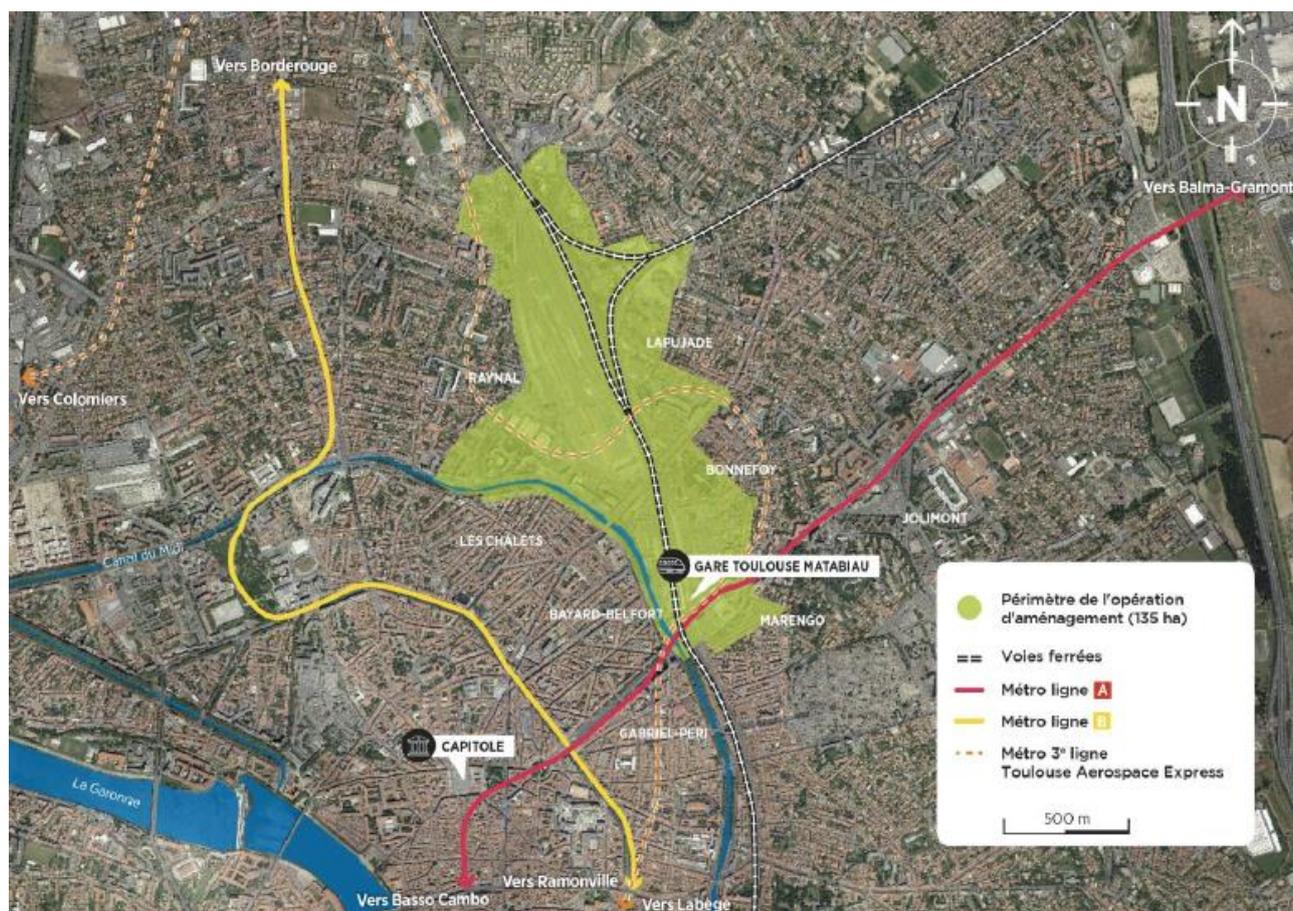


Figure 1 : En vert, périmètre de l'opération d'aménagement (source : dossier).

Le projet est structuré selon trois phases. L'Ae a été sollicitée pour un cadrage préalable⁴ au lancement de la première, puis a rendu un avis sur le projet⁵ à l'occasion de la déclaration d'utilité publique. Celui-ci a fait l'objet d'un mémoire en réponse que le pétitionnaire a joint au dossier d'enquête publique (pièce B-7). La mise en œuvre de la première phase est engagée, avec un achèvement projeté d'ici environ cinq ans.

La phase 1 concerne principalement la rénovation d'espaces publics, de l'enveloppe et des étages supérieurs du bâtiment gare historique, et la tour Occitanie. La phase 2 porte essentiellement sur le secteur Marenco pour déployer l'essentiel du dispositif multimodal sur les fonciers libérés par la SNCF. Le réaménagement de la partie ouverte au public du bâtiment de la gare rend accessible le souterrain Nord d'accès aux quais ferroviaires. La phase 3 porte sur les secteurs Canal et Périole et dépend des options qui seront prises pour le déplacement de la gare routière en termes de dimensionnement et de positionnement.

⁴ [Avis délibéré de l'Ae n° 2017-065 du 11 octobre 2017 sur la demande de cadrage préalable du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest et du projet de pôle d'échange multimodal de Toulouse Matabiau \(31\).](#)

⁵ [Avis délibéré de l'Ae n° 2018-081 du 5 décembre 2018 sur le projet Toulouse EuroSudOuest \(TESO\) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec ce projet \(31\).](#)

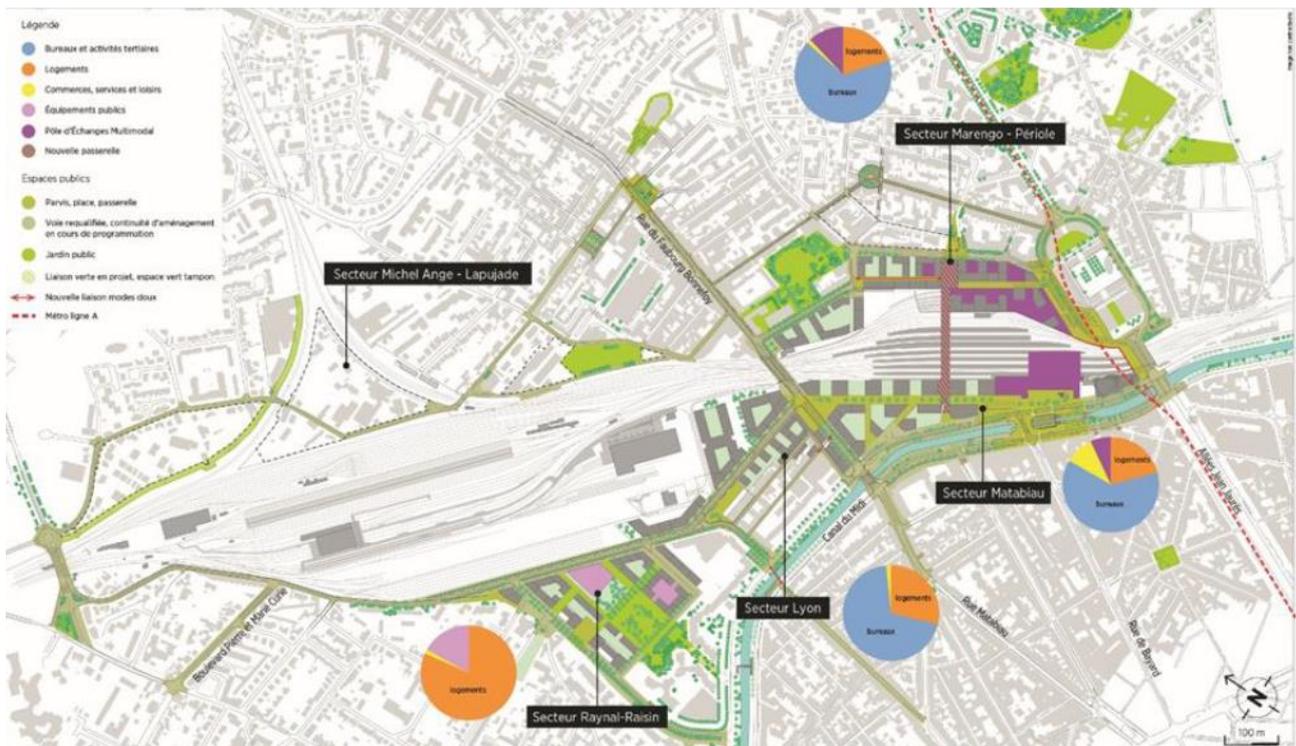


Figure 2 : Programmation par secteurs opérationnels de l'aménagement (source : pièce B-7 du dossier TESO).

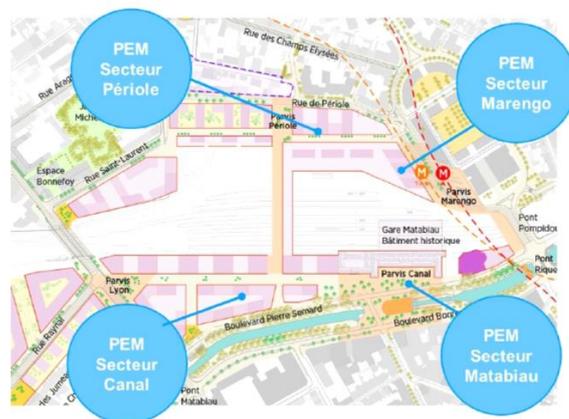


Figure 3 : Secteurs d'évolution du PEM (source : dossier)

L'état d'avancement de la phase 1 est exposé pour chaque opération, tout comme celui des études complémentaires menées depuis le précédent avis de l'Ae. L'ensemble accuse un certain retard par rapport au calendrier initial du fait de la pandémie, même si des aménagements, en particulier ceux de l'avenue de Lyon et la voirie Raynal sud, ont été livrés. La Tour Occitanie a obtenu un permis de construire le 23 juillet 2019, mais la construction n'a pas démarré en raison de recours intentés et de l'attente d'une décision de la cour administrative d'appel de Toulouse prévue avant la fin de l'année 2023.

PHASE	CONTENU
Phase 1 2019 / 2022	<ul style="list-style-type: none"> - Création de la voie Raynal sud - Réaménagement de la rue Saint-Laurent - Réaménagement de l'avenue de Lyon - Réaménagement du pont Matabiau (sans élargissement) - Création de la passerelle Concorde sur le canal du Midi - Réalisation de la tour Occitanie et de l'opération SERNAM
Phase 2 2022 / 2030	<ul style="list-style-type: none"> - Extension du bâtiment voyageurs et de la salle d'échanges à Marengo - Prolongement et élargissement des souterrains - Création du parvis Marengo - Élargissement du pont Pompidou - Requalification du boulevard Marengo et du pont Riquet - Création du parvis Périole - Requalification de la rue de Périole - Réaménagement du faubourg Bonnefoy - Création de la voie Raynal nord - Requalification de l'avenue Collignon - Création des équipements publics et du parc urbain du Raisin
Phase 3 Après 2030	<ul style="list-style-type: none"> - Modification des quais et création d'un quai et d'une voie supplémentaire - Création d'une passerelle au-dessus des voies ferrées - Création d'un parking souterrain et de l'accueil de la gare routière - Création d'une liaison douce entre le parvis Lyon et le parvis Canal

Figure 4: Opérations prévues selon les phases du projet (source : dossier).

De la même façon qu'Europolia, suite au 2^e avis de l'Ae, avait clarifié les différents périmètres du projet (parcellaire, DUP, Zac, opération d'aménagement 135 ha, aire d'étude), il conviendra dans la prochaine étude d'impact d'être clair sur la dénomination des opérations constitutives de chacune des trois phases du projet d'ensemble Grand Matabiau, quai d'Oc, leur contenu et leur calendrier.

Depuis 2018, le contexte métropolitain et régional a évolué ; par exemple le troisième plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération (PPA3) a été élaboré et mis en concertation, le Réseau express vélo s'est développé, les développements ferroviaires métropolitains, régionaux et nationaux se sont précisés, le PLUIH a été approuvé puis annulé, et est à nouveau en cours d'élaboration. L'évolution de ce cadre programmatique sera à décrire au titre de l'actualisation de l'étude d'impact, la compatibilité du projet avec ce nouveau cadre devra être vérifiée.

1.2 Présentation du projet et de l'opération objet de la prochaine demande d'autorisation

La nouvelle demande de cadrage préalable adressée à l'Ae s'inscrit dans le cadre de l'enclenchement opérationnel de la phase 2 du projet. Celle-ci comprend notamment la réalisation d'un ensemble immobilier « PEM, secteur Marengo » composé d'une Halle des transports, d'une vélostation (1 600 m² et 1 000 places) et d'un programme tertiaire de 6 000 m² à destination des services de la Région Occitanie.

Le PEM, secteur Marengo nécessite la création d'un nouveau bâtiment « Voyageurs », associé à un nouveau parvis et une salle d'échanges redimensionnée, connectés au métro (station Marengo de la ligne A et de la ligne C en construction), au bâtiment « Voyageurs » existant via un prolongement des souterrains et un élargissement du souterrain Nord, et au réseau express vélo.

La phase 2 comprend aussi le relogement du centre technique municipal (CTM) en périphérie de Toulouse⁶, avant la démolition, la dépollution et la remise en état du site actuel.

La saisine de l'Ae ne porte à ce stade que sur les aménagements du PEM, secteur Marengo, de la phase 2.

1.3 Procédures relatives à l'opération

Le projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique⁷. Une déclaration d'utilité publique (DUP) a été accordée par arrêté préfectoral du 16 décembre 2019. Les dossiers de création et de réalisation de la Zac Grand Matabiau ont été approuvés par délibérations du Conseil de la Métropole le 21 novembre 2019. La prochaine demande d'autorisation devrait être le ou les permis de construire de l'opération PEM immobilier secteur Marengo qui feront l'objet d'une participation du public par voie électronique.

L'Ae est l'autorité compétente conformément à l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux du projet relevés par l'Ae sont :

- la santé humaine (qualité de l'air, bruit, pollution des sols),
- la gestion économe de l'espace,
- le changement climatique, adaptation et atténuation,
- le paysage et le patrimoine.

L'Ae note en outre l'enjeu social de la recherche d'un équilibre entre le projet et les quartiers situés à proximité.

2. Réponses aux questions posées par le maître d'ouvrage

2.1 Questions 1 et 5 : Périmètre de l'actualisation

Question 1 : La confirmation que l'actualisation portera à ce stade uniquement sur une partie de la phase 2, à savoir sur le périmètre de l'ensemble immobilier du PEM, secteur Marengo.

Question 5 : La possibilité de bénéficier de « l'effet cliquet » instauré par l'article 37 de la Loi ASAP n° 2020-1525, inséré au L. 122-1-1 III du code de l'environnement dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact.

La maîtrise d'ouvrage prévoit d'actualiser son étude d'impact à l'occasion de la demande d'autorisation concernant l'ensemble immobilier PEM dont la définition et les caractéristiques ont significativement évolué depuis l'étude d'impact initiale. L'actualisation portera sur cette opération, les enjeux plus particulièrement associés à celle-ci, et ses incidences à son échelle, tout en

⁶ Dans une Zac dont la création a fait l'objet d'un avis de la MRAe Occitanie : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023apo11.pdf>.

⁷ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

appréciant ses conséquences à l'échelle du projet d'ensemble, comme en dispose le III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement⁸. Selon les enjeux, l'analyse peut n'avoir de sens que dans un périmètre plus vaste, jusqu'à l'échelle du projet d'ensemble. C'est le cas notamment de l'énergie, des réseaux d'eau (assainissement et eaux pluviales), des flux de circulation routière et active et des transports en commun (ferroviaires et routiers).

Il conviendra en premier lieu d'apporter toutes les précisions sur cette opération, sur l'état actuel du site avant d'en évaluer les incidences par différence entre le scénario projet et le scénario de référence (évolution la plus probable de l'état initial en l'absence de projet). En complément, l'actualisation des incidences des opérations motivant la demande d'actualisation pourra être décrite par rapport à l'état actuel du site, afin d'enrichir l'étude d'impact par les incidences sur l'état actuel.

Cette partie de la phase 2 du projet démarre dans un contexte et un environnement qui ont évolué depuis 2017 et qu'il conviendra de caractériser à cette occasion :

- les éléments programmatiques concernant la ville de Toulouse, la métropole, la Région, et les lois se rapportant à la planification, aux ressources (espace, énergie, eau) et au climat notamment ;
- l'état d'avancement du projet d'ensemble, les évolutions de sa programmation et de son calendrier par rapport à ce qui était prévu en 2017, des études effectuées et des décisions structurantes prises, notamment en matière de traitement des eaux, d'énergie et de climat ; les précisions apportées à la définition du projet sur d'autres secteurs que Marengo sont à évoquer comme le déménagement du centre technique communal vers une Zac en périphérie de Toulouse objet d'un avis de la MRAe ;
- les retours d'expérience et résultats du dispositif de suivi mis en place pour la phase 1 (gouvernance, pilotage, indicateurs, analyse...) pour ce qui est déjà réalisé. Ces indicateurs permettront pour partie d'établir l'état actuel de l'environnement par rapport à l'état initial avant-projet, dressé dans l'étude d'impact initiale du projet, et surtout de témoigner de l'effectivité des engagements de la maîtrise d'ouvrage en matière de suivi et de la mise en place effective des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet.

Cette actualisation prendra en compte l'ensemble des réponses apportées au précédent avis de l'Ae, si cela n'avait pas été fait, en les mettant à jour des réflexions postérieures à l'enquête de DUP cependant.

2.2 Questions 2 et 4 : Portée de l'actualisation

Question 2 : La confirmation que l'actualisation portera sur les enjeux suivants qui ont fait l'objet d'approfondissement substantiels depuis l'étude d'impact initiale de 2018 :

- *Gestion travaux : phasage, coordination interchantiers, logistique chantiers mutualisés et limitation des nuisances,*
- *Gestion des déblais - remblais / matériaux de démolition,*

⁸ « Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, 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. 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. [...] »

- *Gestion des îlots de chaleur urbains / renaturation / réactivation de la biodiversité,*
- *Bilan carbone / approche énergétique / analyse du cycle de vie du programme de constructions,*
- *Programme environnemental de l'ensemble immobilier du PEM, secteur Marengo.*

Question 4 : Considérant que le PEM Marengo est en interconnexion avec des opérations ayant déjà fait l'objet d'autorisations environnementales propres (3^e ligne de métro, aménagements ferroviaires au nord de Toulouse), la confirmation de la pertinence de limiter l'analyse des effets cumulés aux seuls impacts des phases chantier.

Les sujets de la question 2, cités par le pétitionnaire comme ayant été approfondis depuis l'étude d'impact initiale, ont vocation à être précisés dans l'actualisation de l'étude d'impact, sans préjudice du fait que l'étude d'impact doit être complète.

Le projet ayant été affiné dans sa définition, l'évaluation de ses incidences le sera aussi, particulièrement en fonction des choix désormais arrêtés sur les questions liées à l'assainissement et aux eaux pluviales ainsi que sur la santé humaine à partir d'une meilleure précision des aménagements prévus et des enjeux exposés au bruit, à la pollution de l'air et des sols.

Les solutions de substitution étudiées, la justification des choix ainsi que les critères notamment environnementaux sur lesquels ils ont été opérés, seront à exposer précisément pour l'opération PEM immobilier Marengo : configuration des espaces, flux d'utilisateurs (tous modes), dimensionnements, maîtrises d'ouvrage, choix des démolitions versus réhabilitation, etc.

La justification des choix effectués pour les thématiques à enjeux rappelées ci-avant et objets d'approfondissement depuis la première étude d'impact sera à exposer également.

Cette actualisation est attendue sur la phase exploitation, mais aussi plus particulièrement sur la phase de travaux.

Les rapporteurs ont été informés par oral lors de leur visite que le maître d'ouvrage renonçait au fret fluvial par manque de bateliers, au bénéfice du fret routier. L'étude d'impact initiale comptait sur cette possibilité pour réduire les incidences du transport de matériaux pendant le chantier. L'actualisation devra en tenir compte.

L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, tels ceux cités par le pétitionnaire, doit porter sur l'ensemble des incidences. En effet, l'étude d'impact doit, pour chacun des sujets traités, porter « *sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet.* »⁹ Il doit en aller ainsi aussi pour l'analyse des effets cumulés du projet avec la 3^e ligne de métro et les AFNT, comme pour l'ensemble des autres projets étudiés.

Plus spécifiquement concernant les AFNT, [l'avis de l'Ae traitant de ce projet](#)¹⁰ souligne que la gare de Toulouse Matabiau, historiquement partie du projet AFNT comme gare terminus et PEM, est absente du périmètre du projet AFNT. Le réaménagement des voies pour accueillir le niveau de trafic envisagé reste à faire. L'arrivée du GPSO nécessite la création de deux quais en gare. Ces points

⁹ Article R. 122-5 II 5 g) du code de l'environnement.

¹⁰ [Avis n° 2023-51 du 7 septembre 2023.](#)

n'ayant pas été évalués par l'étude d'impact des AFNT, ils devront l'être avant leur réalisation. L'Ae attend des pétitionnaires concernés qu'ils s'engagent à produire l'évaluation de ces aménagements lors de l'actualisation d'une des études d'impact concernées : AFNT/GPSO ou Grand Matabiau, quai d'Oc. Les aménagements ferroviaires sur le secteur Matabiau sont illustrés dans la figure 4.

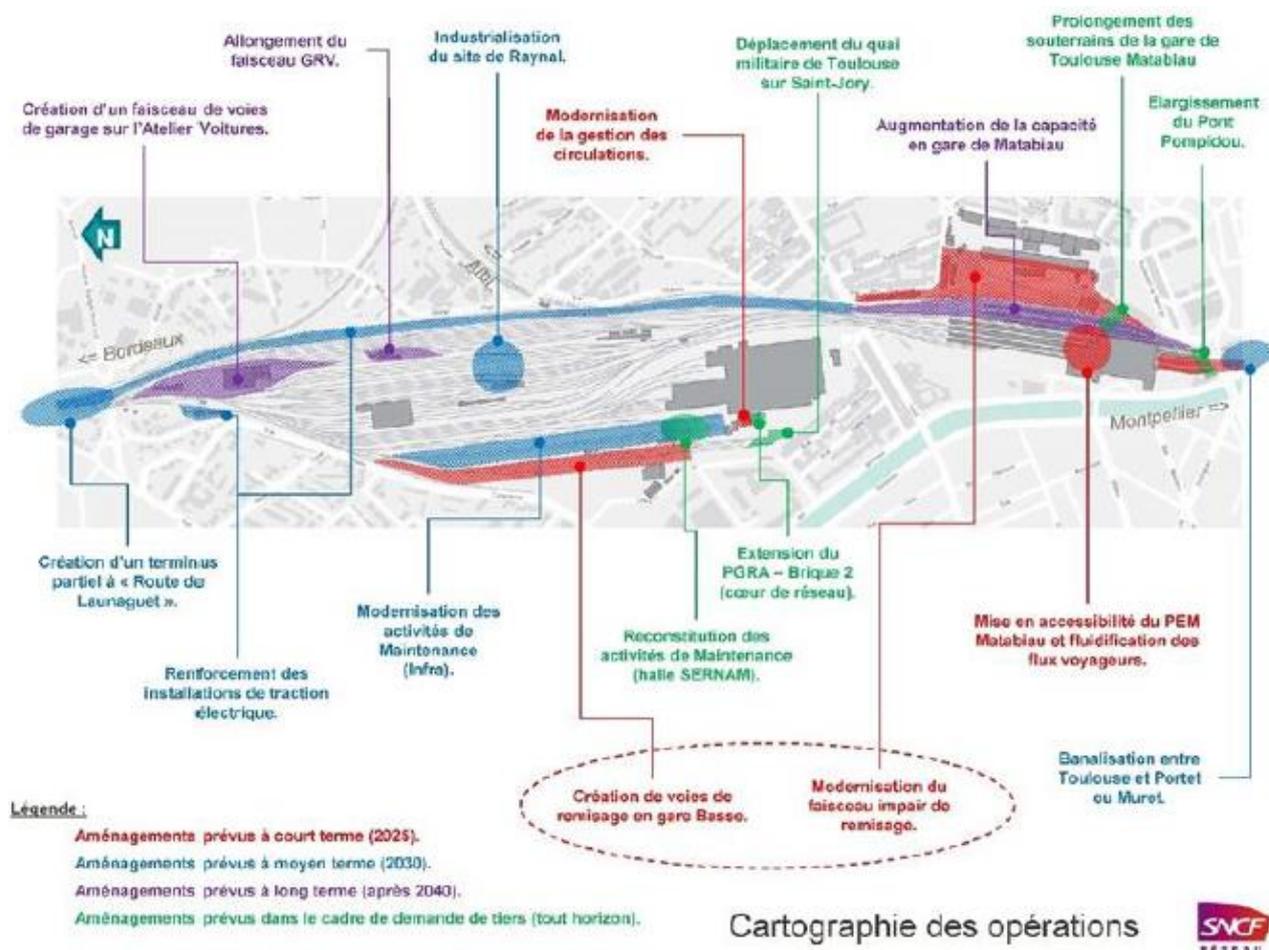


Figure 5 : Opérations du nœud ferroviaire de la gare Toulouse Matabiau (source : pièce B-7 du dossier TESO). Toutes ne relèvent pas de l'opération Grand Matabiau, quai d'Oc : certaines relèvent des projets GPSO / AFNT et du projet de cadencement de la desserte métropolitaine.

2.3 Question 3 : État initial

Question 3 : La confirmation de la possibilité de s'appuyer sur l'état initial de l'environnement existant, dans la mesure où les emprises du projet d'ensemble immobilier unique du PEM, secteur Marengo, n'ont pas connu d'évolutions significatives susceptibles de modifier les enjeux environnementaux du site. Il est cependant indiqué qu'une actualisation de l'état initial pourra être engagée par Europolia si nécessaire lors des futures actualisations pour les autres phases à venir qui concernent des secteurs plus sensibles du point de vue faunistique.

L'état initial de l'environnement correspond à l'état des lieux dressé pour l'étude d'impact initiale. Le dispositif de suivi de la mise en œuvre du projet permet logiquement de disposer de l'état actuel de l'environnement, dès lors que l'ensemble des thématiques environnementales ont bien été inscrites dans ce dispositif. Certains sujets nécessitent d'être mieux renseignés ou documentés, en particulier la qualité de l'air (en utilisant des modélisations des émissions de polluants routiers conformes à l'état de l'art avec des projections représentant les émissions réelles des véhicules, ce

point n'ayant pas été mis à jour dans le mémoire en réponse), la pollution des sols, la capacité du réseau d'assainissement et de celui d'eaux pluviales (le mémoire en réponse témoignant de leurs dysfonctionnements actuels ou manques de capacité en situation projet) ainsi que l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Si le dispositif de suivi n'a pas été mis en place sur l'ensemble du périmètre géographique ou thématique du projet, il convient de dresser un état actuel de l'environnement sur les thématiques à enjeu pour l'opération et dans un périmètre cohérent avec celui de l'opération et de ses incidences. La biodiversité, pour ce secteur, ne constituait pas un enjeu majeur.

2.4 Question 6 : Futurs examens au cas par cas

Question 6 : La confirmation qu'il n'est pas nécessaire de saisir l'Autorité environnementale pour un examen au cas par cas pour les futurs permis de construire qui, bien que soumis à examen au cas par cas selon la nomenclature applicable, sont des composantes du projet d'aménagement urbain et qu'à ce titre, l'ensemble des incidences de ces projets auront été étudiées (ou le seront par actualisation successive de l'étude d'impact de la ZAC) de manière suffisamment précise dans l'étude d'impact du projet urbain actualisé. Dès lors, le projet d'ensemble immobilier unique du PEM, secteur Marengo étant un élément constitutif de la ZAC Grand Matabiau quai d'Oc ne sera pas soumis à examen au cas par cas.

Le projet Grand Matabiau, quai d'Oc est soumis à évaluation environnementale. Dès lors, les incidences sur l'environnement de chacune des opérations qui le composent doivent être évaluées. À ce titre, elles ne sont pas soumises à examen au cas par cas.

Les dispositions de l'article L. 122-1-1 citées plus haut imposent au maître d'ouvrage d'actualiser l'étude d'impact avant l'octroi d'une autorisation lorsque l'ensemble des incidences n'ont pas été évaluées. En cas de doute, il peut interroger l'Ae sur la nécessité d'une telle actualisation. En pratique, de nombreux pétitionnaires utilisent pour cette procédure le formalisme d'une demande d'examen au cas par cas, ce qui ne soulève pas de difficulté.

Toute opération ayant été suffisamment évaluée dans l'étude d'impact ne nécessitera pas d'actualiser cette dernière. À l'inverse, les opérations n'ayant pas été suffisamment évaluées (par exemple au regard de la pollution des sols et des mesures prises, ou bien du bruit ferroviaire et routier, ou des îlots de chaleur, ou bien encore du ruissellement) devront conduire à actualiser l'étude d'impact avant l'octroi de l'autorisation sollicitée, notamment des permis de construire, quelle que soit la surface de plancher construite. En l'état du dossier, l'Ae ne peut poser comme principe qu'une telle actualisation ne sera nécessaire pour aucun des permis de construire, l'actualisation requise à ce jour n'ayant pas été faite.