



Autorité environnementale

The background of the cover is an aerial photograph of a large lake and a dam. The image is overlaid with a white grid. Several smaller, semi-transparent inset images are placed over the grid: a close-up of a blue lake, a view of a dam structure, a residential area with a road, and a view of a lake with a small island.

**RAPPORT ANNUEL 2014**

# SOMMAIRE

## 02 \ ÉDITO

## 04 \ L'AE EN 2014

## 06 \ COMPÉTENCES ET MISSIONS

## 08 \ MEMBRES DE L'AE

## 10 \ MÉTHODES ET FONCTIONNEMENT INTERNE

## 12 \ SAISINES (AVIS, DÉCISIONS)

## 16 \ TÉMOIGNAGES

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

# QR CODE



# WEB

### COMMENT LIRE UN QR CODE ?

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



## 22 \ UNE ANNÉE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

### 25 \ LES AVIS DE L'AE DANS LES PROCESSUS DE DÉCISION

### 32 \ CE QUE PEUVENT APPORTER LES AVIS DE L'AE

### 37 \ QUELQUES ZOOMS SUR...

### 47 \ LA SOUMISSION OU NON À ÉTUDE D'IMPACT AU CAS PAR CAS OU « LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE AU QUOTIDIEN »

### 48 \ MODERNISER ET SIMPLIFIER ?



## 50 \ ANNEXES

### 52 \ LISTES DES AVIS ÉMIS EN 2014

### 56 \ LISTES DES DÉCISIONS PRISES EN 2014

### 60 \ EXEMPLES EXTRAITS DES AVIS ET DÉCISIONS 2014

### 73 \ SIGLES ET ACRONYMES



# ÉDITO

02



## Une nouvelle étape pour l'Autorité environnementale (Ae)

Quelques jours avant de passer le relais de la présidence de l'Autorité environnementale à Philippe LEDENVIC, Michel BADRÉ a présenté le rapport d'activité de l'Ae de l'année 2013. À cette occasion, il a fait état des acquis de cette autorité depuis sa création. Tous les membres de l'Ae souhaitent une nouvelle fois lui rendre un chaleureux hommage pour avoir mis en place les fondements de cette nouvelle autorité.

Le cadre de l'action de l'Autorité environnementale est fixé par le droit de l'Union européenne. L'année 2014 a notamment été marquée par l'adoption, le 16 avril, d'une mise à jour de la directive « projets »<sup>1</sup>. Dans l'attente de sa transposition, c'est bien une poursuite dans la continuité qui a prévalu : processus inchangés, collégialité, rigueur d'analyse et de rédaction, indépendance de fait... L'Ae a ainsi rendu 110 avis, en nombre légèrement inférieur à 2013 (131).

### Les principes qui ont guidé l'action de l'Ae en 2014 :

- rédiger des avis utiles, tant pour le public que pour les maîtres d'ouvrage et les autorités en charge d'approuver des projets, des plans ou des programmes, grâce à un regard extérieur ;
- viser un haut niveau de qualité dans ses analyses et dans la formulation de ses avis et de ses décisions, grâce à l'expertise diversifiée de ses membres, son écoute attentive des parties prenantes (le public, les autorités décisionnaires, mais aussi les maîtres d'ouvrage et les commissaires enquêteurs) et sa pratique exigeante de la collégialité ;
- partager les expériences avec ses pairs européens, en vue de faire évoluer ses processus et ses analyses ;
- capitaliser sa pratique de façon transparente, par la production d'une première note de synthèse thématique sur la base des avis qu'elle a rendus jusqu'en 2014.

2014 a également été une année de réflexions approfondies en vue de moderniser le droit français de l'environnement autour d'une question majeure : comment simplifier ses procédures environnementales tout en améliorant la prise en compte de l'environnement dans les projets et dans les politiques publiques ? Comment éviter d'opposer ces deux objectifs ?

L'Ae a ainsi participé à trois groupes de travail nationaux traitant de l'évolution des études d'impact et de l'exercice de l'Autorité environnementale, des moyens d'unifier les procédures environnementales, ainsi que des améliorations pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les impacts des projets. Dans ce cadre, elle est intervenue afin qu'en toutes circonstances :

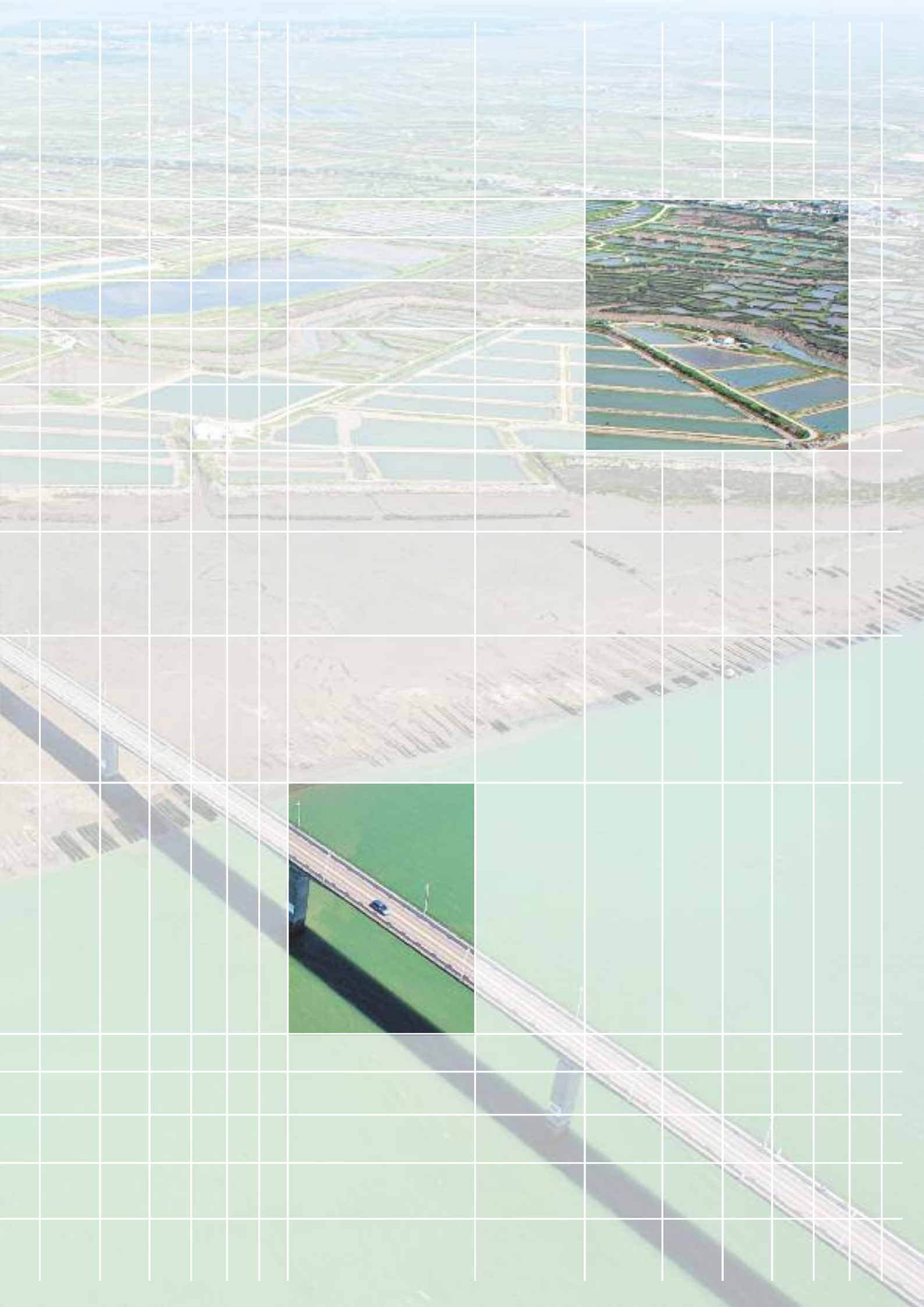
- l'étude d'impact permette d'appréhender un projet dans toutes ses composantes, si besoin en la mettant à jour en cas d'évolution du projet, de la connaissance de ses impacts ou de son contexte ;
- l'avis soit rendu indépendamment du maître d'ouvrage et de l'autorité chargée d'approuver le projet ;
- l'avis soit produit sur la base d'une expertise collégiale qui apporte un regard critique suffisamment large avec le recul nécessaire.

Puisse 2015 voir traduite concrètement dans les textes et dans la pratique cette meilleure prise en compte de l'environnement !

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

1 \ Directive 2014/52/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

# L'Ae EN 2014



## COMPÉTENCES ET MISSIONS

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

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

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

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

Le champ de compétence de l'Ae s'étend également<sup>2</sup> :

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

Dans les autres cas, cet avis est donné par le ministre lui-même s'appuyant sur ses services, ou par les préfets, selon le cas<sup>3</sup>.

L'Ae exerce également la compétence d'autorité environnementale dans les cas de projets ne nécessitant pas d'emblée une évaluation environnementale mais relevant d'un examen au cas par cas<sup>4</sup>. L'examen donne lieu à une décision, de sa part, de soumission ou non du projet concerné à étude d'impact.





# INSTALLATION D'ÉNERGIE COMPENSÉE POUR L'ILLUMINATION DE LA CHAPELLE SAINT-JULIEN À VILLENEUVE-DE-LA-RAHO

Pour les plans et programmes, la réglementation<sup>5</sup> définit les cas où l'Ae est compétente, selon une liste définie dans le code de l'environnement.

## Un cadre d'exercice européen

Ces avis d'une « autorité compétente en matière d'environnement » sont établis en application de deux directives communautaires<sup>6</sup> transposées en droit français<sup>7</sup>. Emis à un stade suffisamment précoce du processus de décision, ils visent à améliorer à la fois la qualité des évaluations environnementales fournies par les pétitionnaires et la prise en compte de l'environnement dans les opérations qui leur sont soumises, et grâce à leur publication, à faciliter la participation du public au processus d'élaboration des décisions correspondantes.

## Absence d'instrumentalisation

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

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

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

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

- déclarations individuelles d'intérêt produites par tous les membres,
- publication des noms des membres délibérants sur chaque avis,
- non-participation des membres susceptibles d'être en conflits d'intérêt sur certaines délibérations particulières. En 2014, cette dernière disposition a été appliquée pour 15 avis, concernant en tout 6 membres différents de l'Ae.

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

3 \ Cf. l'article R.122-19 du code de l'environnement, l'article R.121-15 du code de l'urbanisme, et l'article R.122-6 du code de l'environnement.

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

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

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

7 \ La directive 2011/92/UE a été amendée en 2014 par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 entrée en vigueur le 16 mai 2014 et dont la limite de transposition par les États membres est fixée au 16 mai 2017.

**TOUT SAVOIR SUR L'Ae :**  
composition, fonctionnement,  
saisines, avis rendus :

site internet de l'Ae :

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr;  
rubrique Ae](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique/Ae)



#WEB

## MEMBRES DE L'Ae

Au 31 décembre 2014, l'Ae était composée de 9 membres permanents du CGEDD et, dans la limite du tiers de ses effectifs<sup>8</sup>, de personnalités qualifiées externes, actuellement au nombre de 4. Elle comptait ainsi 13 membres.

En 2014, la composition de l'Ae a évolué avec le renouvellement de certains des membres permanents du CGEDD : Philippe Schmit et Jean-Michel Malerba ont démissionné, et Michel Badré, Philippe Boiret, Marc Caffet, Alain Féménias et Jean-Jacques Lafitte sont partis en retraite.

Quatre nouveaux membres ont été nommés : Thérèse Perrin, Éric Vindimian et Pierre-Alain Roche par arrêté du 16 janvier 2014, et Claire Hubert par arrêté du 28 février 2014.

Parmi les personnalités qualifiées extérieures au CGEDD, Sylvie Rauzy a quitté l'Ae après quatre années d'activité, et Marc Clément a été nommé membre de l'Ae par arrêté du 22 août 2014. François Letourneux a été renouvelé pour 3 ans par le même arrêté. La nomination de Gabriel Ullmann est arrivée à échéance le 31 octobre 2014.

Philippe Ledenvic, membre de l'Ae depuis août 2013, a été nommé président de l'Ae à compter du 8 mars 2014, par arrêté du 28 février 2014, succédant ainsi à Michel Badré.

08

### Les membres permanents du CGEDD



**Philippe  
LEDENVIC**



**Christian  
BARTHOD**



**Thierry  
GALIBERT**



**Marie-Odile  
GUTH**



**Claire  
HUBERT**



**Jean-Jacques  
LAFITTE**

*jusqu'au 31 octobre 2014*



**Thérèse  
PERRIN**



**Pierre-Alain  
ROCHE**



**Mauricette  
STEINFELDER**



**Eric  
VINDIMIAN**

## Les membres désignés en tant que personnes qualifiées



**Bernard  
CHEVASSUS-AU-  
LOUIS**

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



**Marc  
CLÉMENT**

Rapporteur public à la Cour administrative d'appel de Lyon, membre fondateur et membre du comité exécutif de l'institut européen du Droit (European Law Institute), président de la section « Ressources naturelles et énergie » de la société de Législation comparée.



**Christian  
DECOCQ**

Ancien conseiller municipal de Lille et conseiller de Lille-Métropole, ancien député du Nord, ancien conseiller Régional Nord-Pas-de-Calais et conseiller général du Nord, ancien directeur-adjoint de l'agence de l'Eau Artois-Picardie.



**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.



**Gabriel  
ULLMANN**

*jusqu'au 31 octobre 2014*

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

09

## L'équipe permanente



**Thierry  
CARRIOL**



**Frédéric  
CAUVIN**



**Armelle  
DIF**



**Nadia  
FRÉRY**



**Maxime  
GÉRARDIN**



**Sarah  
TESSÉ**



**François  
VAUGLIN**



**Véronique  
WORMSER**

*jusqu'au 31 décembre 2014*



# WEB

## MÉTHODES ET FONCTIONNEMENT INTERNE

Les méthodes de travail sont identiques à celles appliquées en 2013. Elles sont décrites ci-dessous pour chaque type de production : les avis, les décisions de soumission ou non à étude d'impact au cas par cas, les cadrages préalables.

L'Ae émet tous ses avis, dans un délai de 3 mois après saisine, par délibération collégiale, à partir de projets d'avis préparés par ses membres (ou par des membres de l'équipe permanente de l'Ae, non délibérants soit 57 en 2014)<sup>9</sup>. Les rapporteurs, en règle générale au nombre de deux par projet<sup>10</sup>, mènent leurs investigations en toute indépendance<sup>11</sup>, à partir d'une analyse des dossiers fournis par les pétitionnaires, en organisant les visites sur place et les entretiens qui leur paraissent utiles. Ils sollicitent le cas échéant des contributions d'experts éclairant l'Ae sur des points complexes. Ils préparent des projets d'avis selon un canevas commun, les soumettent à la relecture de leurs pairs, puis à une délibération collégiale. Les avis sont rendus publics sitôt délibérés.

L'examen au cas par cas des projets et la prise de décision qui le clôt suivent le même principe<sup>12</sup> : une commission d'examen, composée de deux des membres de l'Ae désignés par roulement, présente les projets de décision à la signature de son président auquel elle a donné délégation. Les décisions sont rendues dans le délai réglementaire des 35 jours après saisine et rendues publiques immédiatement.

L'Ae a été sollicitée une fois en 2014 pour l'établissement d'un « cadrage préalable » dans le cadre du projet d'extension du port de la Cotinière à Saint-Pierre-d'Oléron<sup>13</sup>, conformément à la disposition<sup>14</sup> prévoyant qu'un maître d'ouvrage peut demander à l'autorité chargée d'approuver le projet – qui elle-même se retourne alors vers l'Autorité environnementale – de lui « préciser les informations qui devront figurer dans l'étude d'impact ».

### Les avis

Diffusés à tous les membres une semaine avant les réunions plénières bimensuelles de l'Ae, les projets d'avis préparés par les rapporteurs font l'objet de remarques et d'échanges écrits dans ce délai, puis de débats en séance portant sur toutes les 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, systématiquement consensuelle en 2014, est arrêtée en séance.

L'apport de la discussion collégiale est déterminant car elle permet de croiser des expertises ou des lectures complémentaires sur chacun des avis et d'établir progressivement des éléments de réponse stabilisés aux questions de principe évoquées plus loin.

Les avis sont toujours mis en ligne sur le site internet de l'Ae<sup>15</sup> le jour même de la séance d'élaboration de l'avis et diffusés formellement au pétitionnaire et à l'autorité chargée d'instruire les dossiers, au plus tard le lendemain.

10

# CHANTIER LGV RHIN-RHÔNE : VIADUC DE LA SAVOUREUSE





# LGV SUD-EUROPE-ATLANTIQUE :  
POSE DES PREMIERS VOUSOIRS AU VIADUC DE LA BOËME

L'Ae ne donne pas d'avis sur l'opportunité d'un projet : elle ne les conclut donc jamais par la mention synthétique d'une qualification « favorable » ou « défavorable ». Elle le rappelle dans un encadré en préambule de chacun de ses avis. Un ajout a été apporté à cet encadré, en octobre 2014, pour rappeler que « la décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement) ».

Pour les plans et programmes, les textes prévoient que l'Ae formule un avis sur le rapport environnemental et la prise en compte de l'environnement par le projet de plan ou programme.

## Les décisions de soumission ou non à étude d'impact « au cas par cas »

Un projet de décision est préparé par un rapporteur, puis est soumis à une commission d'examen composée de deux membres permanents, garante de la collégialité de l'Ae<sup>16</sup>. Là aussi l'apport de la discussion collégiale apparaît déterminant tant dans la motivation de la décision que dans le sens retenu. Chaque décision est motivée sur la base de trois catégories de considérants : la nature du projet, sa localisation, ses impacts environnementaux<sup>17</sup>. Lorsque le dossier s'inscrit dans un projet plus vaste soumis à étude d'impact (par exemple, un défrichement dans le cadre de la réalisation d'une LGV ou un poste de compression dans le cadre de la réalisation d'une canalisation de gaz), la décision inclut alors un considérant exposant que c'est au titre du projet d'ensemble qu'une étude d'impact doit être produite. La signature de la décision est déléguée au président de l'Autorité environnementale (et en cas d'empêchement à un membre permanent de l'Ae).

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

## Les notes de l'Ae

Forte de 5 années d'expérience, l'Autorité environnementale a décidé de produire des « notes de l'Ae ». Ces notes prennent la forme de synthèses commentées de ses avis et pistes de réflexions et de progrès sur un domaine donné (type de projet ou thématique environnementale, par exemple). Chaque note est rédigée au regard des avis émis par l'Ae antérieurement à la date de sa délibération, des réflexions et questionnements qu'ils ont suscités en son sein et avec différentes parties prenantes, ainsi que de la législation et de la réglementation alors en vigueur et, le cas échéant, d'autres sources telles que les notes interprétatives de la Commission européenne. La note est préparée par des rapporteurs désignés par le président. Ils sont libres de consulter toute personne « ressource » qu'ils auraient identifiée et qui serait en mesure de contribuer à son élaboration. Comme c'est le cas pour les avis, son contenu est ensuite soumis à une relecture collégiale par l'Ae, avant délibération. En 2014, une première note concernant les AFAF (aménagement fonciers agricoles et forestiers) liés aux grands ouvrages publics<sup>18</sup> a été délibérée par l'Ae et publiée sur son site internet.

## L'équipe permanente

L'équipe permanente de l'Autorité environnementale s'est étoffée en 2014 et comprenait, au 31 décembre 2014, 7 personnes. Cette équipe contribue au fonctionnement quotidien de l'Ae : analyse des dossiers entrants (complétude du dossier, compétence de l'Ae), suivi administratif des dossiers et de l'activité, mises en ligne, organisation des réunions, réponses aux questions des maîtres d'ouvrage, autorités administratives, et autres structures intéressées. 5 de ses membres participent également en tant que rapporteurs à l'analyse technique des dossiers et à l'élaboration des projets d'avis ou de décisions après examen au cas par cas, ainsi qu'à la rédaction des projets de notes.

L'Ae s'est en outre appuyée sur le travail d'un stagiaire, Julien Gosselin, pendant 5 mois, en vue de l'élaboration d'un cahier des charges pour connaître plus systématiquement les suites données à ses avis (voir *infra*).

09 \ Qui, en 2014, ont été une fois assistés par des rapporteurs extérieurs à l'Ae.

10 \ En 2014, les projets d'avis ont été préparés dans la majorité des cas (88 sur 110) par deux rapporteurs, dans 3 cas correspondants chacun au Grand projet du Sud-Ouest, par trois rapporteurs, et dans 19 cas par un seul.

11 \ Cf. le règlement intérieur de l'Ae (arrêté du 7 mai 2012), et notamment son paragraphe 2.1.2 : « Les projets d'avis de l'Ae sont établis par les rapporteurs, s'appuyant sur toutes les consultations qu'ils auront jugées nécessaires, en sus des consultations prévues par la réglementation. »

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

13 \ Avis Ae n°2014-82.

14 \ Cf. article R.122-5 I du code de l'environnement.

15 \ Lien internet : [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=145](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=145).

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

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

18 \ Note Ae n° 2014-N-01.

## SAISINES 2014

En 2014, le nombre de dossiers soumis à l'Ae pour avis a légèrement diminué, principalement au second semestre : 131 avis délibérés en 2013 pour 110 avis délibérés en 2014 (plus 6 constats de report de dossiers et 2 constats de retrait). En revanche, le nombre de décisions rendues après examen au cas par cas a augmenté : de 40 décisions rendues en 2012 (sur 7 mois d'exercice de cette nouvelle procédure), 88 rendues en 2013 (et 20 demandes analysées et réorientées) à 99 rendues en 2014 (et en sus 29 demandes analysées par l'Ae et réorientées ou retirées par le pétitionnaire).

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

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

### Pour ce qui concerne les avis

L'année 2014 a été caractérisée par un grand nombre de dossiers de plans/programmes concernant la mer ou le littoral (projets stratégiques des grands ports maritimes, plans d'action pour le milieu marin, charte du parc national de Port Cros<sup>19</sup>), de nombreux dossiers de pôles d'échanges multimodaux (8 dossiers) et encore 17 projets d'aménagement foncier, agricole et forestier essentiellement liés aux lignes à grandes vitesses (LGV) en construction (Sud-Europe-Atlantique, Rhin-Rhône et Est).

Les dossiers traités relevaient cependant d'une très grande diversité ; certains représentaient des enjeux socioéconomiques considérables, le projet de ligne LGV « Grand projet du Sud-Ouest<sup>20</sup> » ou celui de la ligne 14-16-17 du Grand Paris Express<sup>21</sup> par exemple. D'autres étaient de portée strictement locale, telles des stations de transit de matériaux et des centrales d'enrobage liées à la LGV Sud-Europe-Atlantique (SEA) ou des suppressions de passages à niveau.

Outre les plans/programmes cités ci-dessus, certains des dossiers traités en 2014 concernaient des projets d'un type nouveau pour l'Ae, en particulier des projets liés à la production d'énergie (la Centrale à gaz à cycle combiné de Landivisiau<sup>22</sup>, le parc photovoltaïque de Pourrières<sup>23</sup>, le parc éolien de Trédaniel<sup>24</sup>), un projet de télésiège<sup>25</sup>, un projet de réaménagement de site naturel<sup>26</sup>, un effacement de barrages (sur lequel l'Ae avait cependant rendu un avis à l'occasion du cadrage préalable)<sup>27</sup>.

In fine, comme les années précédentes, un tiers des dossiers relevait des projets de transports (routiers et ferroviaires dont le transport guidé), mais seulement un quart de l'aménagement (foncier ou non), 9 % de l'énergie et 14 % étaient des « plans/programmes ».

L'Ae n'a été saisie d'aucun dossier national mais de 4 dossiers relatifs aux « façades »<sup>31</sup> maritimes de la France : les plans d'action pour le milieu marin. L'année 2014 a par ailleurs été marquée par le nombre important d'avis sur les volets 4 et 5 des projets stratégiques de grands ports maritimes.

L'Ae a rendu 8 avis sur des projets qu'elle avait soumis à étude d'impact par décision au cas par cas<sup>32</sup>.

La localisation des projets a tendu à s'équilibrer entre l'est et l'ouest et le nord et le sud : 13 % en Bretagne, presque 9 % en Poitou-Charentes, 16 % franciliens et 6 % en PACA. Aussi, contrairement aux premières années d'existence de l'Ae, qui a traité une majorité de dossiers d'Île-de-France et du sud-est, et à l'année 2013 où le quart des dossiers était encore francilien, 2014 a conduit à un rééquilibrage du nombre de dossiers sur les régions de l'ouest en grande partie par les dossiers liés aux LGV en cours (Sud-Europe-Atlantique et Bretagne – Pays de Loire) et à des dossiers ferroviaires en Bretagne. Elle a instruit un flux régulier de projets, plans et programmes des départements d'outre-mer (la plupart en Guyane).

19 \ Avis Ae n° 2014-76.

20 \ Avis Ae n° 2013-121, 2013-122 et 2013-123.

21 \ Avis Ae n° 2014-25.

22 \ Avis Ae n° 2014-29, 2014-30 et 2014-51.

23 \ Avis Ae n° 2014-38.

24 \ Avis Ae n° 2014-72.

25 \ Construction du télésiège des Mélézes sur le domaine skiable des Houches à Saint-Gervais - Avis Ae n° 2014-78.

26 \ Protection et aménagement du site naturel dit « des Salines » sur la commune de Sainte-Anne à la Martinique - Avis Ae n° 2013-121.

27 \ Effacement des barrages de Vézins et La-Roche-qui-Boit sur la Sélune - Avis Ae n° 2014-14 et 2012-16.

28 \ Installations classées pour la protection de l'environnement.

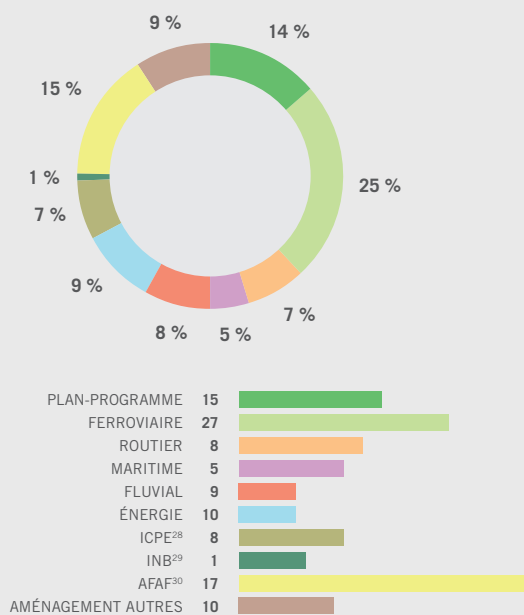
29 \ Installations nucléaires de base.

30 \ Aménagement foncier, agricole et forestier.

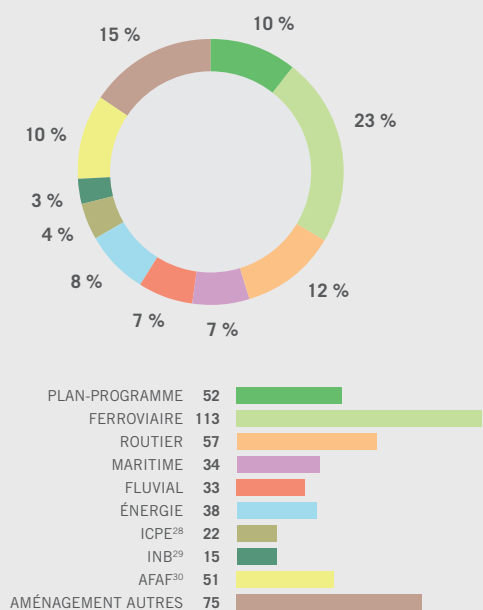
31 \ Les territoires marins métropolitains de la France sont répartis en trois façades : Manche - Mer du Nord, Atlantique et Méditerranée. Dans le cadre des programmes de mesure pour les milieux marins en objet, la façade Atlantique a été « scindée » en deux : Golfe de Gascogne au sud, Mers celtiques au nord.

32 \ Avis Ae n° 2013-130, 2013-139, 2014-61, 2014-79, 2014-87, 2014-88, 2014-89,

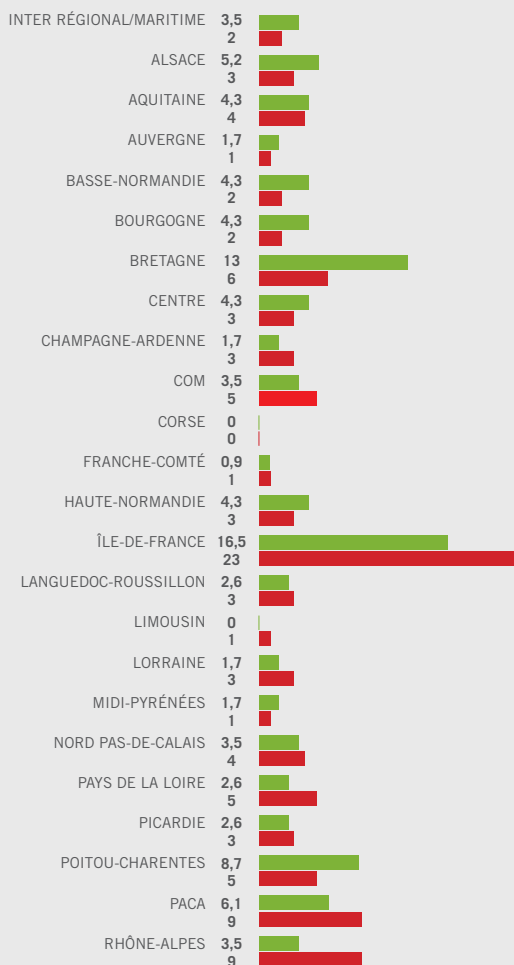
# RÉPARTITION THÉMATIQUE  
DES AVIS 2014 (en % et en nombre)



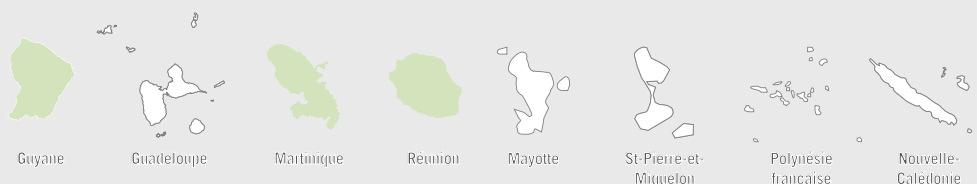
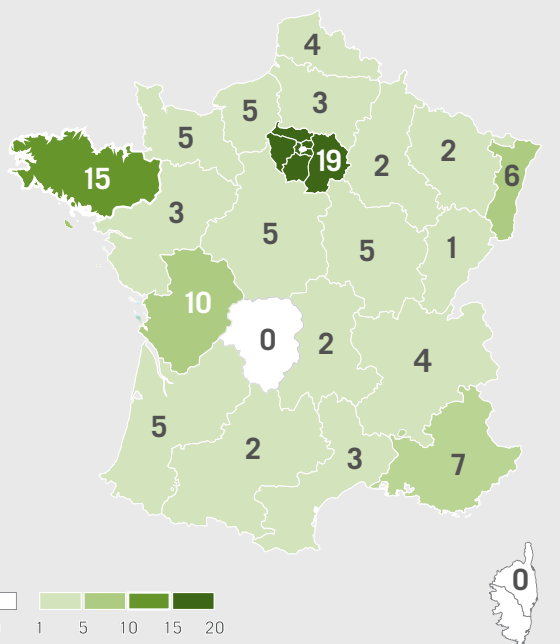
# RÉPARTITION THÉMATIQUE DES AVIS  
ÉMIS DEPUIS 2009 (en % et en nombre)



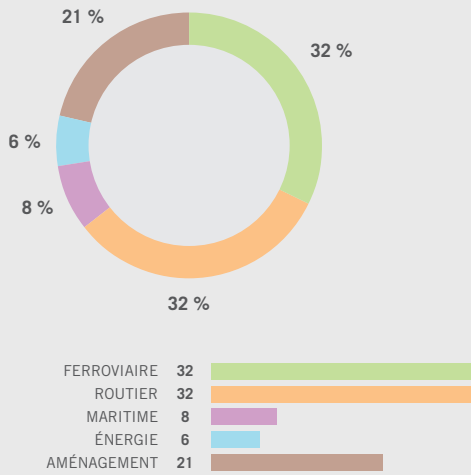
# RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE  
DES AVIS ■ 2014 ET ■ DEPUIS 2009 (en %)



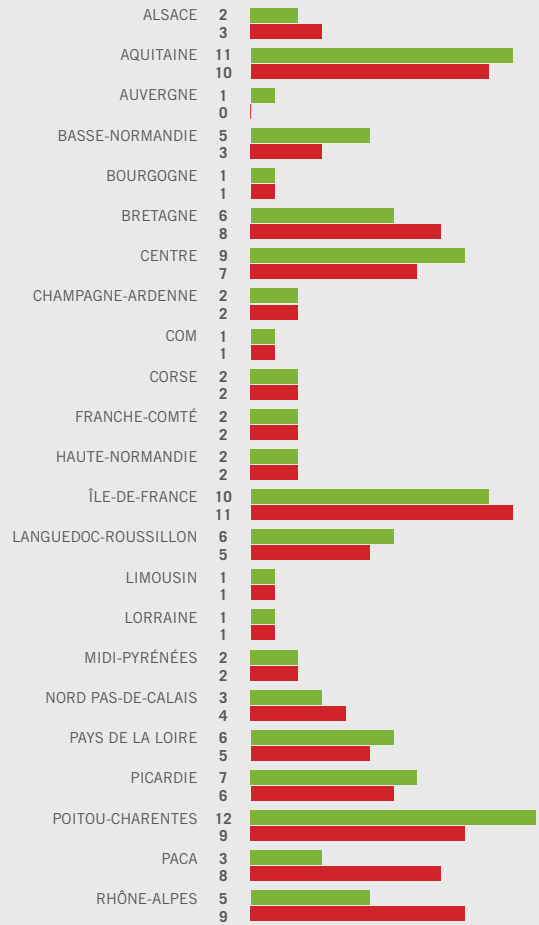
# RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE  
DES AVIS EN 2014 (en nombre)



# RÉPARTITION THÉMATIQUE  
DES DÉCISIONS 2014 (en % et en nombre)

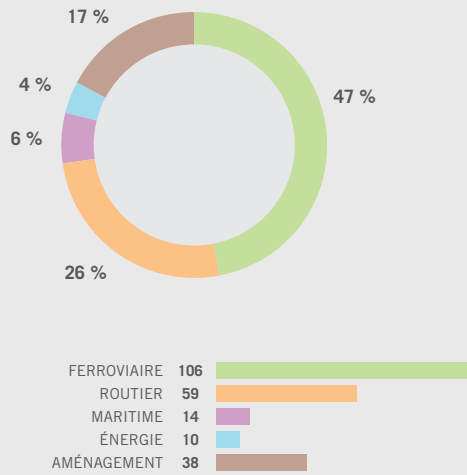


# RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE  
DES DÉCISIONS 2014 ET DEPUIS 2012 (en %)

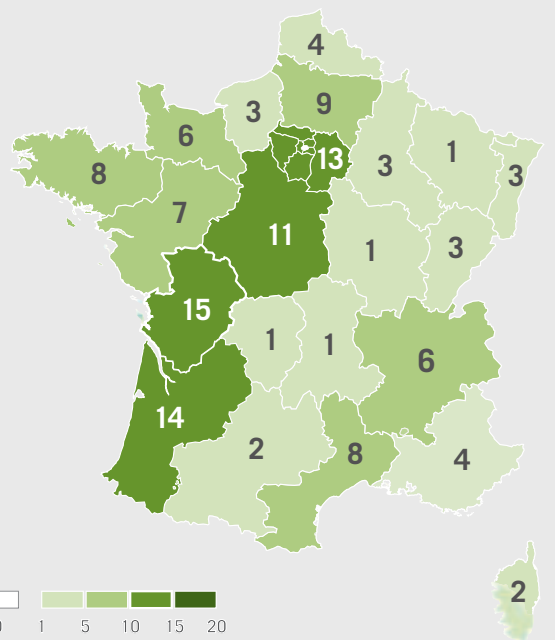


14

# RÉPARTITION THÉMATIQUE DES DÉCISIONS  
DEPUIS 2012 (en % et en nombre)



# RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE  
DES DÉCISIONS EN 2014 (en nombre)





## Pour ce qui concerne les décisions de soumission ou non à étude d'impact au cas par cas

### Les dossiers traités restent eux aussi d'une grande diversité.

La classification par thématique des décisions de l'Ae est cependant approximative, les opérations étant en majorité composites : ferroviaire-routier, aménagement et ferroviaire, et donc difficiles à classer précisément dans un domaine précis.

128 dossiers ont été reçus et 99 ont donné lieu à décision (pour les 29 autres, soit ils relevaient d'une autre autorité environnementale – pour 10 d'entre eux –, soit ils ne relevaient pas du cas par cas – pour 8 d'entre eux –, soit ils ont été retirés par le pétitionnaire avant décision).

25 dossiers ont donné lieu à une décision de soumission à étude d'impact soit 25 % des décisions ; ce taux descend à 13 % si l'on exclut les décisions de soumission liées au fait que l'opération présentée à l'examen fait partie intégrante et indissociable d'un projet soumis à étude d'impact obligatoire. La part de décisions de soumission à étude d'impact diminue chaque année depuis 2012.

Parmi les décisions prises en 2014 concernant des projets indépendants, une a fait l'objet d'un avis délibéré de l'Ae dès 2014<sup>33</sup>. L'Ae a en outre rendu en 2014, 8 autres avis concernant ce type de projets pour lesquels elle avait pris en 2012 ou 2013 une décision de soumission à étude d'impact. Aussi, au 31 décembre 2014, elle avait été saisie de 40 % des dossiers pour lesquels elle avait pris une décision

de soumission sans qu'ils soient partie intégrante d'un projet soumis à étude d'impact. L'Ae, après avoir analysé les dossiers reçus pour avis dans ce cadre, a identifié 3 dossiers (sur 17) pour lesquels sa décision ne semblait pas avoir été finalement opportune.

Les informations fournies par le pétitionnaire pour réaliser l'examen de son dossier (un quart d'entre elles ont été adressées à l'Ae sous format papier) ont été l'objet de demandes de compléments dans 25 % des cas. Ce taux est stable depuis 2012.

La moitié des dossiers reçus en 2014 vient, à égalité, de 4 régions : Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre et Île-de-France, le sud-est n'en recensant que 14 % (en 2012, la moitié des dossiers provenait du quart sud-est ; en 2013 la répartition était plus homogène). En revanche le domaine des transports reste très largement prédominant (64 % des décisions prises). On constate en outre une augmentation des dossiers « maritime » liée à l'évolution des Zones de mouillage léger (ZMEL).

4 recours gracieux ont été déposés auprès du président de l'Ae, dont un a donné lieu à modification du sens de la décision, suite aux compléments techniques apportés par le pétitionnaire<sup>34</sup>.

Le détail des 110 avis rendus et 99 décisions prises (ainsi que des 29 dossiers ne relevant pas de l'Ae, ni finalement d'un examen au cas par cas ou retirés par le pétitionnaire) est donné dans les tableaux et cartes situés en annexe, par thématique et par région.



# FERROUTAGE DE CAMION SUR TRAIN

33 \ Halte ferroviaire d'Irigny-Yvours : décision Ae n° F-082-13-C-105 et avis Ae n°2014-79.

34 \ Décision Ae n° F-054-14-C-0015, dossier de la mairie de Saint-Trojan-les-Bains.

## TÉMOIGNAGES

### Préambule

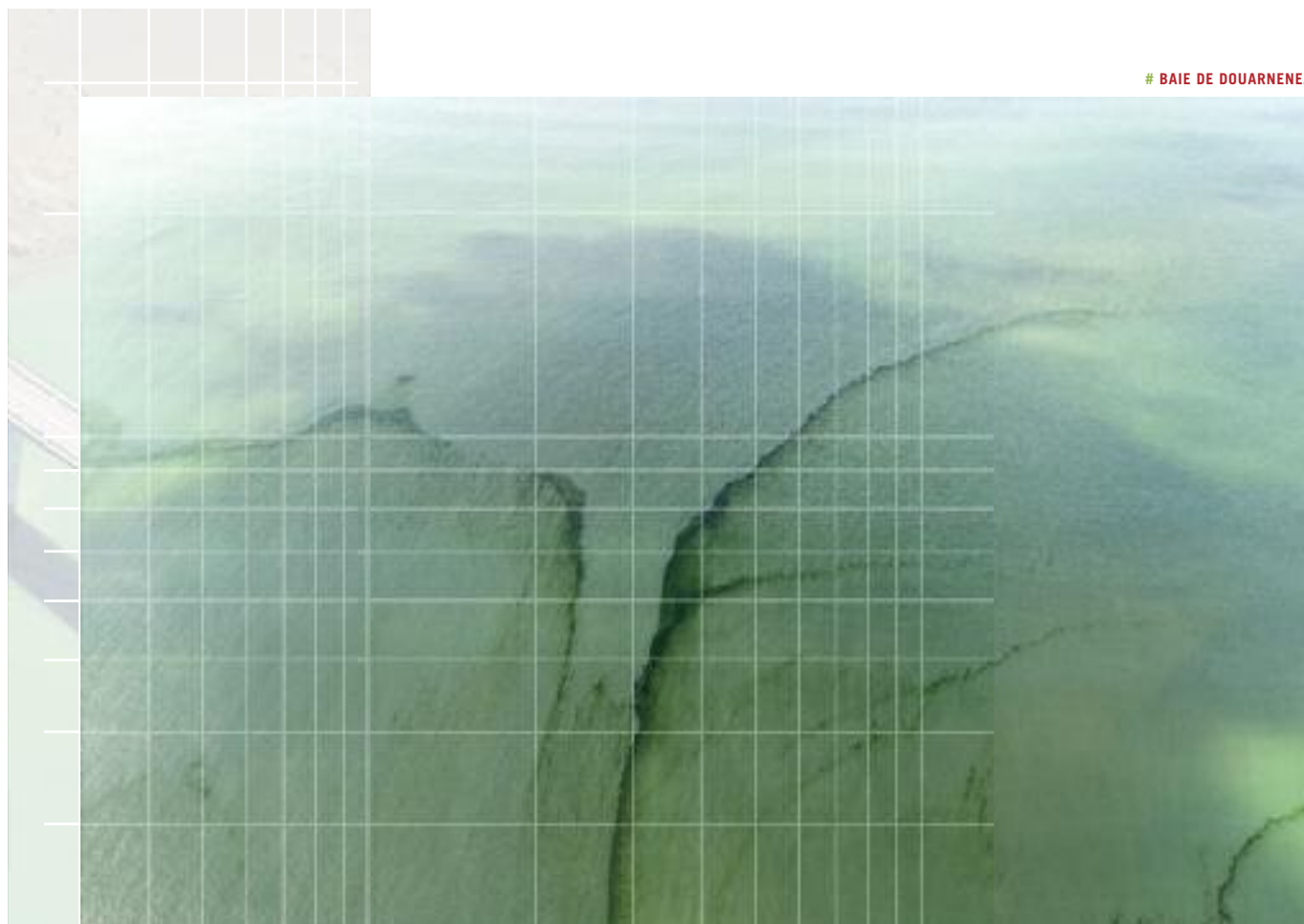
Le 4 mars 2014, l'Ae a réuni les maîtres d'ouvrage et les responsables des directions centrales des Ministères de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et de l'égalité des territoires, du logement et de la ruralité, afin de leur présenter son rapport d'activité. Lors de cette séance, deux représentants de maître d'ouvrage<sup>35</sup> ont formulé un certain nombre d'observations et de vœux, préluant à des échanges avec tous les participants. Ils ont en particulier émis les souhaits suivants : bénéficier de la part de l'Ae d'un plus grand nombre de cadrages préalables, émettre des avis plus en amont dans le processus d'élaboration du projet, simplifier les procédures et faire connaître plus l'Ae auprès des acteurs dont le public, organiser des retours d'expérience sur les avis de l'Ae, actualiser les guides des études d'impact en s'appuyant sur des synthèses et analyses de l'Ae, et avancer dans la modernisation du droit de l'environnement.

L'Ae a pris bonne note de ces attentes en matière de cadrage préalable, d'analyses et de retour d'expérience de ses avis, ainsi que de simplification et d'articulation de procédures sur lesquels elle essaie d'agir, en lien avec les maîtres d'ouvrages et les autorités décisionnaires. Elle les a gardés à l'esprit dans le cadre de son activité tout au long de l'année 2014.

16

*Merci aux témoins de ce rapport 2014 d'illustrer, à plusieurs voix et chacun à leur manière, leurs échanges de l'année avec l'Ae.*

# BAIE DE DOUARNENEZ





## \\ Anne GUERRERO

Adjointe au Directeur  
environnement et développement  
Durable SNCF Réseau



## \\ Emmanuel Manier

Directeur territorial Haute  
et Basse Normandie SNCF Réseau

“

2014, année de maturité après quatre ans de relations étroites, au début méfiantes, parfois tendues, souvent constructives entre l'Ae et RFF ? En tout cas, c'était l'année du bilan et de la réflexion sur les pistes d'améliorations dans un cadre de travail en pleine évolution : réforme ferroviaire, évolution de la politique des transports, modernisation du droit de l'environnement...

Le point d'orgue en a été l'organisation conjointe Ae/DIT<sup>36</sup>/RFF d'un séminaire de travail en octobre qui a rassemblé une trentaine de personnes de la sphère de l'environnement, de l'équipement et le maître d'ouvrage que nous sommes, avec la particularité d'une représentation à la fois décisionnelle (présidence, directions centrales) et opérationnelle (rapporteurs, directions régionales et chefs de projet), technique et environnementale. Signe fort de l'intégration de l'environnement dans la conception des projets et des prises de décision. Journée très riche structurée autour de deux temps forts : un bilan partagé le matin sur les modalités de travail, les avis et leurs suites, la procédure d'examen au cas par cas et, surtout, des ateliers de travail toute l'après-midi sur des sujets aussi complexes que l'articulation des procédures, le cadrage préalable, les notions de projet/programme, la proportionnalité des études, les méthodes d'évaluation, etc. qui ont donné lieu à des discussions animées et des échanges sincères.

« Nous n'en sommes pas ressortis avec toutes les réponses mais avec une meilleure connaissance des uns et des autres, une meilleure compréhension des enjeux. Cela a été l'occasion de discuter « sans retenue » sur des sujets concrets et de confirmer l'impression d'une vraie relation de confiance, de désir d'aller de l'avant entre l'Ae et RFF au niveau national qui se perçoit au quotidien sur les projets », témoigne Emmanuel Manier, directeur territorial Haute et Basse Normandie de RFF. « Mais attention à ne pas aborder les projets régionaux comme des grands projets de lignes nouvelles : ils sont généra-

# PASSAGE D'UN TRAIN EXPRESS RÉGIONAL TER À PORT-VILLEZ



# VOIE FERRÉE SUR LES BORDS DE LOIRE



lement plus restreints géographiquement, néanmoins complexes avec de fortes interfaces avec le réseau existant, une multitude d'acteurs et... des procédures aussi lourdes, avec un niveau d'exigence qui reste élevé qui pose toujours la question du périmètre et de la proportionnalité. »

L'année 2015 est l'année de l'excellence environnementale, de la simplification du droit de l'environnement et de la reconquête industrielle et économique. Un challenge qu'on doit assurer ensemble à la faveur d'une efficacité collective qui passe par des cadrages, des éclairages méthodologiques, un renforcement de l'accompagnement et des partages de retour d'expérience. ”

36 \ Direction des infrastructures de transport du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.



## \\ Hervé VANLAER

Directeur DREAL Auvergne



## \\ Olivier GARIGOU

Responsable du service  
évaluation environnementale,  
DREAL Auvergne



La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne a eu en 2014 des relations avec la formation d'autorité environnementale du CGEDD au titre de son activité propre en matière d'autorité environnementale, mais aussi en tant que maître d'ouvrage d'un projet routier pour lequel l'avis de l'autorité environnementale nationale a été sollicité.

Pour ce dernier volet, il convient de souligner le sérieux des analyses de l'autorité environnementale nationale. Pour notre projet, cet avis nous a semblé globalement approprié même si sur certains points, le niveau de précision demandé nous a paru trop élevé. C'est une difficulté inhérente à l'exercice d'évaluation environnementale pour des projets s'étalant dans le temps : il est légitime de souhaiter une prise en compte en amont des enjeux, mais à l'inverse et à titre d'exemple, il n'est pas pertinent de prévoir dès la déclaration d'utilité publique d'un projet routier d'identifier les lieux d'entreposage des matériaux.



# TÉLÉSIÈGE LES MÉLÈZES

Le rôle d'autorité environnementale de la DREAL est très important dans la vie d'une DREAL. Quelques années après la mise en œuvre du dispositif, nous en voyons les premiers résultats, notamment l'amélioration des études d'impact, l'intérêt croissant des maîtres d'ouvrages pour les interventions de l'autorité environnementale et l'utilisation des avis par la société civile.

Depuis sa création et particulièrement en 2014, la participation de l'Ae du CGEDD au réseau des services chargés de l'autorité environnementale en DREAL a été utile. La confrontation de positions parfois contrastées entre les DREAL et le CGEDD enrichissent l'exercice de l'autorité environnementale en région comme par exemple pour la pratique du cadrage préalable, de l'examen au cas par cas ou de la limite entre l'analyse des justifications d'un projet et le jugement sur son opportunité. Souhaitons que ces échanges continuent.

Pour la qualité de nos avis d'autorité environnementale, les progrès déjà réalisés nous semblent devoir encore être confortés principalement sur trois points :

1. Un des écueils est, dans un avis, de mettre principalement l'accent sur ce qui ne va pas. Il convient bien sûr d'éclairer le public sur d'éventuels manques d'une étude d'impact mais il faut aussi mettre en évidence les aspects positifs. Il peut être très décourageant pour un maître d'ouvrage qui a fait des efforts, de recevoir un avis pointant essentiellement des éléments négatifs, parfois assez secondaires ;
2. La deuxième piste de progrès est de définir jusqu'où aller dans une étude d'impact. Il ne s'agit pas de savoir si l'on peut aller plus loin car la réponse est toujours positive mais bien de juger si les informations disponibles permettent d'apprécier correctement les impacts du projet compte tenu des enjeux environnementaux ;
3. Enfin, le dernier point porte sur la hiérarchisation des remarques. Elles sont parfois nombreuses et il faut aider le lecteur à savoir ce qui est important et ce qui l'est moins, que la remarque soit positive ou négative. Des avis plus courts pourraient permettre de répondre à cela.





## \\ Pascal GALICHON

Directeur de l'environnement et de la planification du GPM du Havre

## \\ Patrick BOURVEN

Sous-directeur des ports et du transport fluvial  
DST/DGITM/MEDDE

“

### 1. Quels ont été vos échanges avec l'Ae en 2014 ?

Patrick Bourven, Sous-directeur des ports et du transport fluvial (PTF) à la Direction des services de transport de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) : « L'année 2014 a été riche en échanges avec l'Ae. L'arrivée à échéance des projets stratégiques 2009-2013 des Grands ports maritimes métropolitains (GPM) et leur première élaboration en outre-mer ont conduit les ports à réviser ou à établir la planification de leurs politiques d'aménagement pour les prochaines années. Cet exercice a introduit les premières évaluations environnementales des projets stratégiques.

Des échanges entre l'Ae, le Commissariat général au développement durable (CGDD) et les GPM ont été organisés dès avril 2013, et un document de cadrage méthodologique a été élaboré par le CGDD, les ports et notre sous-direction. »

Pascal Galichon, Directeur de l'environnement et de la planification du Grand port maritime du Havre (GPMH) : « Au-delà des rencontres précédemment évoquées, les échanges du GPMH avec l'Ae ont pris des formes diverses. Trois dossiers très différents ont fait l'objet d'avis : le premier relevait d'un examen au cas par cas, le second concernait un projet d'aménagement soumis à étude d'impact et le troisième l'évaluation environnementale du projet stratégique 2014-2019 du GPMH. »

### 2. Quelle plus-value identifiez-vous par rapport aux années précédentes ?

Patrick Bourven : « L'Ae a recherché un dialogue étroit avec les établissements concernés et montré une forte implication pour évaluer les dossiers dans leur contexte. Notre sous-direction a été sollicitée avant l'instruction des dossiers, puis nous avons rencontré l'Ae à nouveau après la publication des premiers avis, afin de partager nos impressions. »



# PORTE CONTENEUR À QUAI DANS LE PORT INDUSTRIEL DU HAVRE

19

Pascal Galichon : « Les dossiers ont bénéficié d'une meilleure compréhension de notre part des attentes de l'Ae, mais aussi d'une meilleure connaissance par l'Ae du port du Havre et de son contexte. Ce partage est très important quand le territoire dans lequel s'inscrivent les projets comporte de multiples enjeux et acteurs comme cela est le cas pour l'estuaire de la Seine.

L'effort fait dans le cadre de HAROPA par les ports de Rouen et du Havre pour rapprocher leurs évaluations environnementales a été conforté par l'Ae, en désignant un rapporteur commun aux deux dossiers. Les documents (rapports environnementaux, avis et réponses) y ont gagné en cohérence et pertinence. »

### 3. En tirez-vous des éléments de méthode ou pratique à mutualiser avec d'autres maîtres d'ouvrage ou autorités compétentes ?

Patrick Bourven : « Nos échanges avec l'Ae ont été positifs. Ils ont permis d'alimenter nos réflexions pour mettre en œuvre le troisième volet de la stratégie nationale portuaire visant à faire des ports des gestionnaires avertis de leurs espaces dans toutes leurs composantes : industriel-portuaires, logistiques, urbaines et, bien sûr, naturelles.

Pour une sous-direction comme la nôtre, il est indispensable de pouvoir se rapprocher de l'Ae afin de l'informer d'éventuels points sensibles et qu'elle puisse apporter un regard extérieur sur la politique des établissements dont nous avons la tutelle. »

Pascal Galichon « Pour l'évaluation environnementale du projet stratégique, le document de cadrage préparé par le CGDD en 2014 a permis de préciser certains points<sup>37</sup>, en particulier au regard des difficultés rencontrées par les maîtres d'ouvrage face aux textes réglementaires. Les visites de terrain par l'Ae et les échanges qui se sont tenus à ces occasions ont constitué un plus dans la compréhension des attentes mutuelles. »

#### 4. Que voyez-vous à améliorer ? Qu'attendez-vous de l'Ae en 2015, notamment dans le contexte actuel ?

Patrick Bourven : « Lorsque tous les projets stratégiques auront été évalués, nous tirerons un bilan de l'exercice. Il serait du plus haut intérêt que l'Ae puisse s'y associer afin d'aboutir à des conclusions partagées et utiles pour améliorer les futurs dossiers. »

Pascal Galichon : « Le retour d'expérience que nous pourrions faire tous ensemble est très souhaitable car cet exercice devra être renouvelé dans cinq ans. Par ailleurs, concernant plus spécifiquement les projets, il apparaît de plus en plus nécessaire d'évoluer vers une autorisation unique regroupant l'ensemble des autorisations nécessaires. Si l'Ae peut œuvrer dans ce sens, il nous semble que l'environnement et l'ensemble des acteurs y gagneraient. »

”



# GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE

L'Ae et la Commission néerlandaise pour l'évaluation environnementale (CNEE) se sont rencontrées à Utrecht les 10 et 11 novembre 2014 pour un temps de présentation et d'échange (dont les suites sont développées plus loin dans ce rapport).



#### \\ Veronika TEN HOLDER

Directrice de la Commission néerlandaise pour l'évaluation environnementale (CNEE)

“

Aux Pays-Bas, le ministère compétent pour la négociation des directives projets et plans/programmes et leur transposition en droit néerlandais, est celui des infrastructures et de l'environnement.

Créée en 1987, la Commission néerlandaise pour l'évaluation environnementale (CNEE) est une entité juridique indépendante (fondation), seule en charge des cadrages préalables et des avis d'autorité environnementale. En 2014, elle rendra 180 avis. La CNEE est constituée d'un président (à 40 %), 8 vice-présidents (à 20 %, anciens élus ou personnalités d'expérience), et 350 experts indépendants attribuant leur expertise sur la base de cas par cas. Le président et les vice-présidents animent à temps partiel les groupes de travail constitués pour chaque projet.

La CNEE est assistée par un secrétariat. Ce secrétariat emploie 2 directeurs (dont un sur l'international), 15 secrétaires techniques et 14 assistants pour son activité aux Pays-Bas, 7 secrétaires techniques et 4 assistants pour son activité internationale.

La CNEE met au cœur de ses valeurs l'indépendance et la transparence. Régulièrement audité par des évaluateurs externes depuis 1990, elle a toujours fait l'objet d'un rapport très positif sur ses méthodes et ses avis, dont 80 % sont considérés comme ayant eu un impact significatif sur la décision de l'autorité décisionnaire, et dont 90 % des recommandations sont suivies par celle-ci.

La CNEE a 6 semaines pour rendre son avis, sauf délai supplémentaire accordé au vu du volume ou de la complexité du dossier. Ses avis ne s'adressent jamais au maître d'ouvrage, mais toujours à l'autorité décisionnelle.

37 \ L'Ae n'a pas été sollicitée pour réaliser un cadrage préalable.



# RÉSERVE NATURELLE RÉGIONALE DE LA BASSE VALLÉE DE LA SAVOUREUSE

La procédure du « cas par cas » est entièrement assurée par les autorités décisionnelles elles-mêmes, la CNEE pouvant néanmoins être saisie d'une demande de conseil, ce qui reste rare. Environ 90 % des projets sont exonérés de la réalisation d'une étude d'impact. Seul le maître d'ouvrage est susceptible de recourir au contentieux dans le cadre d'une décision au « cas par cas » mais le motif d'absence d'étude d'impact pourra être soulevé par tout citoyen au moment de la décision ultérieure d'autorisation, ce qui a un effet dissuasif. Néanmoins pour contester l'absence d'étude d'impact, le juge demandera la démonstration argumentée d'une forte présomption d'effet significatif (à la charge du requérant).

Depuis la réforme néerlandaise de 2010, bien que le cadrage préalable ne soit plus obligatoire, la CNEE est saisie d'environ 50 à 60 demandes par an.

Quand le dossier est déclaré complet, un groupe de travail est immédiatement constitué. Il est composé d'un président, d'un secrétaire technique et de 2 à 8 experts thématiques (en moyenne 3 à 5, exceptionnellement 10) choisis parmi 350 experts figurant sur la base de données de la CNEE. Ces experts travaillent *intuitu personae* et sont rémunérés par la CNEE. Il s'agit de personnalités reconnues, travaillant dans des centres de recherche de l'État, des universités ou des bureaux d'étude privés, mais aussi de retraités, d'experts étrangers. Leurs noms sont communiqués à l'autorité décisionnelle qui a la possibilité d'étayer la partialité des experts.

Sur la base d'une visite de terrain par le groupe de travail, immédiatement suivie par une réunion en interne, le secrétaire technique rédige un premier avant-projet d'avis qui fait l'objet de réactions et de contributions écrites des experts. 2 ou 3 réunions du groupe de travail permettent de finaliser un projet d'avis.

Celui-ci est transmis à l'autorité décisionnelle qui a une semaine pour l'étudier avant la tenue d'une réunion d'échange avec le groupe de travail, qui n'est en rien une négociation. Une fois validé par le président de la CNEE et signé par le vice-président qui a animé le groupe de travail, l'avis est immédiatement mis en ligne et un communiqué de presse est envoyé aux médias pertinentes.

Dans son travail, la CNEE attache notamment une grande importance aux points suivants : la clarté du cahier des charges du projet, l'examen des variantes raisonnables, le bon emboîtement des échelles d'analyses, l'évaluation des incidences Natura 2000 (partie souvent jugée mauvaise ou insuffisante, pour 60 % des avis), la différenciation entre les « manques d'informations essentielles » et les simples « recommandations ».

L'enquête publique de type français n'existe pas. L'avis de la CNEE est élaboré parallèlement à la consultation du public par Internet et la tenue de réunions publiques par l'autorité décisionnelle, dont le résultat peut être pris en compte par la CNEE dans un délai supplémentaire de 3 semaines. La CNEE insiste sur la qualité des contributions du public, pouvant conduire les experts à modifier ou compléter certaines de leurs analyses.

”



# UNE ANNÉE D'ÉVALUATI

22





# ON ENVIRONNEMENTALE





## UNE ANNÉE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

24

Après avoir réalisé un « arrêt sur images » en 2013, à l'issue de 4 ans d'exercice, et alimenté ainsi ses premières réflexions stratégiques, l'Ae a poursuivi son action en 2014 dans la continuité, dans un contexte qui laisse néanmoins présager des évolutions significatives. En effet, cette année a été marquée, d'une part, par l'adoption d'une directive européenne révisée concernant les projets, et, d'autre part, par les travaux de plusieurs groupes de travail sur la modernisation du droit de l'environnement, dont les propositions pourraient, si elles sont suivies par le gouvernement, faire évoluer significativement le cadre d'activité de l'Ae.

La principale ambition de l'Ae reste d'apporter un éclairage sur les questions environnementales en vue d'améliorer la décision publique : au public pour l'exercice de son droit à participer à la décision, aux maîtres d'ouvrage pour améliorer leurs projets, aux autorités chargées de les approuver pour aboutir à des décisions apaisées, ainsi qu'aux autorités ministérielles en vue de faire évoluer le droit national en cohérence avec l'esprit des textes européens.

Forte des suites données à ses avis antérieurs, l'Ae a également le souci de faire progresser ses propres pratiques.

Au-delà des témoignages recueillis, ce rapport rassemble et synthétise l'essentiel des voies de progrès tracées en 2014, à la faveur des avis rendus, des décisions prises, et des échanges accrus avec ses partenaires, en France comme à l'étranger. Au cœur de ces voies de progrès, quelques questions clés reviennent de façon récurrente dans ses réflexions : quelle est la place des avis de l'Ae dans les processus de décision ? Quelle est la valeur ajoutée des avis de l'Ae ? Comment est assuré le suivi environnemental des projets ? Comment capitaliser les retours d'expérience ? Comment moderniser et simplifier les procédures ?

# 1. LES AVIS DE L'AE DANS LES PROCESSUS DE DÉCISION

De l'avis de tous, et notamment des maîtres d'ouvrage qui ont accepté d'apporter leur témoignage dans le rapport d'activité 2013, les avis de l'Ae interviennent souvent trop tard : juste avant l'enquête publique, précédant la déclaration d'utilité publique (DUP) à un stade où le maître d'ouvrage soutient la variante d'un projet à défaut de toute autre, ou à l'inverse, dans le cadre d'une des multiples procédures postérieures à la DUP alors que le projet ne peut plus évoluer qu'à la marge. Cette ultime consultation du public n'est bien souvent perçue que comme le dernier examen de passage, avant que ne soit donné le « feu vert » pour que le projet se réalise, sans réelle possibilité de remise en question ni de retour en arrière.



# AGENTS DE LA DIR EN ACTIVITÉ SUR LA RN 174 AU NORD DE POITIERS

L'Ae a pu constater en 2014 par différents moyens, et en particulier en lisant les « mémoires en réponse » élaborés par les maîtres d'ouvrage pour l'enquête publique, que ses avis contribuent le plus souvent à améliorer la lisibilité et le contenu technique de l'étude d'impact, mais aussi parfois à améliorer le projet. Dans quelques rares cas, ses recommandations peuvent conduire à des remises en cause plus ou moins profondes, pouvant alors occasionner des délais supplémentaires.

Une part importante de la valeur ajoutée de ses avis réside dans l'usage qui en sera fait dans la durée, par une diffusion et une appropriation progressives et continues des bonnes pratiques environnementales. C'est dans cet esprit que l'Ae présente ici les premiers enseignements des avis rendus en 2014. En complément, pour prendre du recul, l'Ae a également décidé de préparer des « notes de l'Ae » (voir infra).

## Le projet et le plan ou le programme

L'Ae a rendu de nombreux avis sur des plans et programmes en 2014. Elle avait déjà regretté en 2012<sup>38</sup> le champ restreint des plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale. Pour l'Ae, cette limite peut constituer un handicap pour la préparation de l'étude d'impact de certains projets.

La question du renforcement du lien entre un projet et le plan ou le programme auquel il est principalement rattaché s'est imposée pour plusieurs projets en 2014. En effet, l'Ae a régulièrement soulevé la question de la justification d'un projet tirée du rattachement à un programme ou à une décision prise en amont, ainsi que du contenu de l'évaluation environnementale de ce programme. Ceci peut s'appliquer, par exemple, pour un projet routier dans le contexte d'un parti d'aménagement ancien<sup>39</sup>, pour une installation ou une interconnexion électrique dans le contexte du système électrique national ou encore pour une installation de traitement de déchets radioactifs dans le contexte législatif, réglementaire et contractuel de la gestion nationale de ces déchets.

Ainsi, compte tenu de leurs impacts sur l'environnement, l'Ae s'est interrogée sur la justification de certains projets, telle qu'elle était présentée dans les dossiers, par exemple pour les projets de « canalisation Bretagne Sud »<sup>40</sup> et « Fos Faster »<sup>41</sup> : le premier était justifié comme nécessaire à la création du projet de Centrale Combinée à gaz de Landivisiau, dont l'instruction n'avait pas encore été engagée ; le second était justifié par les besoins en gaz de la métropole<sup>42</sup>, sans mention explicite d'une prise en compte de leurs impacts environnementaux dans les choix effectués.

38 \ Avis Ae n°2012-11.

39 \ Un parti d'aménagement routier est un choix de principe retenu sur toute la longueur d'un axe routier. Les projets routiers sont généralement réalisés par tronçons, ils remettent rarement en cause les principes retenus, parfois plusieurs décennies avant. Voir avis Ae n°2013-140.

40 \ Avis Ae n°2014-22.

41 \ Avis Ae n°2014-74.

42 \ Selon un courrier du préfet des Bouches-du-Rhône reçu à l'Ae le 5 janvier 2015, ce projet a été abandonné compte tenu du contexte du marché gazier.

L'Ae s'est également interrogée sur la répartition effectuée ou à effectuer entre les informations présentes dans l'étude d'impact du projet et celles qui ont vocation à figurer dans l'évaluation environnementale du programme, orientant le degré de précision des informations à retenir. Il a ainsi semblé à l'Ae que certaines thématiques, comme celle des effets cumulés sur un site Natura 2000 ou de la gestion de sédiments de dragage, relevaient plus du plan/programme de rattachement du projet comme par exemple : « le parc logistique du pont de Normandie n°2 »<sup>43</sup> et « le bassin Mirabeau »<sup>44</sup>, vis-à-vis des projets stratégiques des grands ports maritimes du Havre et de Marseille.



# VUE DU PONT SUSPENDU DE TANCARVILLE QUI FRANCHIT LA SEINE ENTRE TANCARVILLE ET LE MARAIS-VERNIER

L'exercice peut tourner court en l'absence d'un plan ou d'un programme et d'une évaluation environnementale stratégique, comme ce fut le cas pour la décision relative au projet d'interconnexion ElecLink entre la France et l'Angleterre<sup>45</sup> : suite à un recours gracieux, l'Ae a retiré sa décision de soumission d'une composante du projet à étude d'impact, constatant après coup qu'une autre composante indissociable du projet y était soumise de fait et qu'il n'y avait pas lieu d'effectuer un examen au cas par cas. L'Ae a estimé opportun, en parallèle, de rappeler aux autorités compétentes<sup>46</sup> la nécessité de disposer de l'évaluation environnementale pour approuver le plan concerné, (par exemple, le schéma de développement du réseau de transport d'électricité), seule à même de fonder la justification du projet et de comprendre ses conséquences environnemen-

tales à l'échelle du système électrique national. Une démarche analogue a été engagée pour ce qui concerne le plan national de gestion des matières et déchets radioactifs.

## Un projet ou un plan/programme ?

L'Ae a même été amenée à s'interroger sur le statut de « projet » des Plans de gestion pluriannuels des opérations de dragage (PGPOD) de canaux de Bourgogne<sup>47</sup>. Au regard de leur objet et de leur stade d'élaboration, ces plans de gestion lui ont semblé s'apparenter plus à des plans/programmes qu'à des projets. Ils rejoignent en cela la problématique des « créations de ZAC<sup>48</sup> » sur laquelle l'Ae s'était déjà prononcée. Il en découle, des avis et des recommandations témoignant de manques significatifs d'informations et de précisions concernant les impacts de ces projets (tout particulièrement ceux concernant les volumes dragués pour les PGPOD), dus à leur teneur et aux délais inhérents au processus de décision.

## La maturité du projet et de son étude d'impact

En règle générale, les études d'impact dont l'Ae est saisie portent sur des projets dont les principales caractéristiques sont connues et peu susceptibles d'être remises en cause. Parfois, l'Ae est saisie à un stade à l'évidence trop précoce pour que soit reconnue l'utilité publique du projet de façon correctement éclairée, la demande d'autorisation en cours n'apparaissant pas en adéquation avec le degré de maturité du projet, voire avec le programme de travaux dans lequel il s'insère. En effet :

- certains projets se sont révélés faire partie du même programme de travaux qu'un autre projet dont le calendrier de réalisation n'était pas arrêté ou n'était plus d'actualité (par exemple, des AFAF<sup>49</sup> du Haut-Rhin, liés à la branche est de la LGV Rhin-Rhône<sup>50</sup>) voire n'était pas encore complètement défini (comme l'AFAF en Haute-Loire lié à un projet routier<sup>51</sup>) ;

43 \ Avis Ae n°2014-50.

44 \ Avis Ae n°2014-60.

45 \ Décision Ae F-031-13-C-0107.

46 \ Le maître d'ouvrage et l'autorité chargée d'approuver le plan.

47 \ Avis Ae n°2014-42, 2014-43, 2014-44, 2014-49.

48 \ Les ZAC sont considérées comme des projets par la réglementation actuelle, et non comme des plans ou programmes.

49 \ AFAF : Aménagement foncier agricole et forestier.

50 \ Avis Ae n°2013-131, 2013-132, 2013-133, 2013-134.

51 \ Avis Ae n°2014-24.



# GRAND PROJET DU SUD-OUEST (GPSO) : LIGNES NOUVELLES BORDEAUX

- certains projets et plans/programmes étaient présentés à un stade préliminaire d'élaboration, notamment au regard de la prise en compte pertinente des impacts identifiés (avenants des contrats de développement territoriaux « Roissy – Terres-de-France » et « Val-de-France »<sup>52</sup>, gare nouvelle de Montpellier dans l'attente de la désignation du partenaire privé d'un partenariat public-privé<sup>53</sup>) ;
- pour d'autres, le dossier présenté à l'Ae ne correspondait pas à la réalité du projet telle que présentée par le maître d'ouvrage lors de la visite des rapporteurs (aménagement du site des Salines à Sainte-Anne en Martinique<sup>54</sup>) ;
- dans un autre cas, l'Ae a appris en cours de saisine et sans que l'autorité compétente ne retire sa saisine, que le projet allait être modifié de façon significative suite à des études d'incidences sur l'eau<sup>55</sup> ;
- l'Ae a également été informée en cours d'instruction qu'un projet pourrait être abandonné (aménagement de la desserte de l'Arena à Dunkerque, par exemple<sup>56</sup>) ;
- enfin, le projet Fos Faster a été abandonné peu de temps après l'avis rendu par l'Ae, sur la base de raisons qui étaient déjà identifiées lorsque l'Ae avait été saisie.

L'Ae n'a pu que s'interroger – voire relancer l'autorité décisionnelle ou le maître d'ouvrage – sur la pertinence de sa saisine dans ce cadre, le dossier étant d'emblée soit incomplet, pouvant alors justifier une saisine ultérieure de l'Ae, soit caduc.

Des insuffisances majeures ont parfois été relevées dans certaines études d'impact : périmètre d'étude du projet trop restreint, insuffisances de la description de l'état initial qui rendent incomplètes l'analyse des impacts et les mesures proposées par le maître d'ouvrage, processus imparfait d'élaboration ou manque inhabituel de précision pour certaines thématiques, y compris pour des grands projets d'infrastructure linéaire de transport au stade de la DUP<sup>57</sup>. Cela a notamment été le cas de l'avis relatif aux tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (lignes 14/16/17) du réseau de transport public du Grand Paris.

L'Ae rappelle que la robustesse et la fiabilité d'une étude d'impact tiennent en particulier au degré de définition du projet auquel elle se rapporte : le choix du moment de la saisine de l'Ae est donc un compromis à trouver par le maître d'ouvrage entre un projet trop avancé pour pouvoir être modifié, pouvant donner l'impression d'un projet ficelé au moment de l'enquête publique, et, à l'inverse, un projet dont les caractéristiques sont insuffisamment connues pour que ses impacts puissent être évalués.

52 \ Avis Ae n°2014-66, 2014-69.

53 \ Avis Ae n°2014-28.

54 \ Avis Ae n°2013-129.

55 \ Avis Ae n°2014-65 concernant le pôle d'échanges multimodal de Saint-Brieuc.

56 \ Avis Ae n°2014-18.

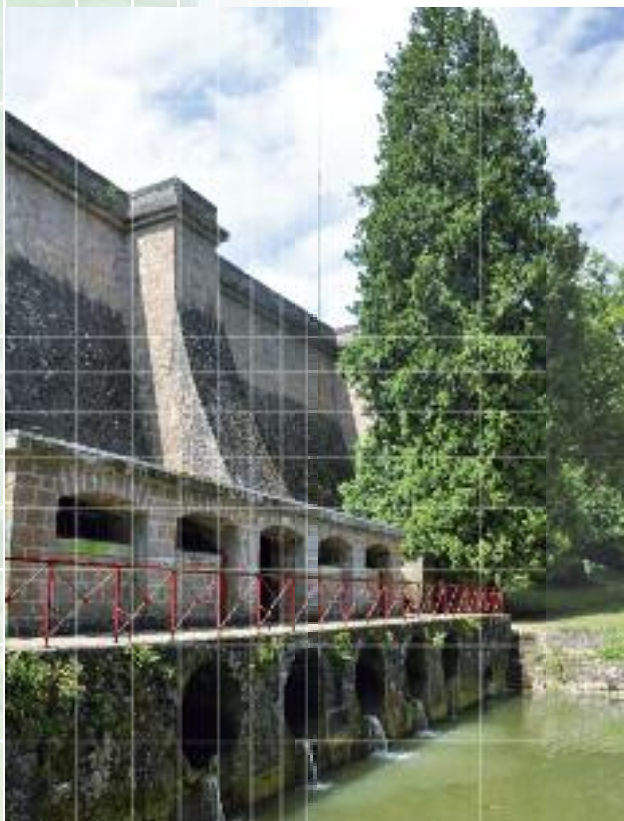
57 \ Déclaration d'utilité publique.

Ce choix est apparu cornélien pour des projets dont la réalisation n'est possible que dans le cadre d'un financement global. A titre d'exemple, les partenariats public-privé ont pour principal objectif de confier à un partenaire privé la gestion d'un projet complexe, le plus souvent au stade de la définition des objectifs que le partenaire public fixe, mais pas encore au stade de la définition de détail de ses composantes (reconstruction des barrages de l'Aisne et de la Meuse<sup>58</sup> et gare nouvelle de Montpellier, par exemple). Cette difficulté ressort alors clairement dans l'analyse des variantes présentée dans l'étude d'impact du projet, celles-ci étant limitées par le cahier des charges du partenariat sans être présentées ou justifiées, voire définies ultérieurement par le partenaire privé dans la prestation attendue de lui.

L'articulation du projet au sein d'un programme de travaux peut aussi rendre l'étude d'impact insatisfaisante et l'avis de l'Ae critique. Les impacts environnementaux et les mesures nécessaires pour les éviter ou les réduire sont dans ce cas au mieux mal définis, au pire non pris en compte dans les options de principe du programme de travaux.

Ces différentes difficultés soulèvent la question, en droit français, de la bonne articulation de trois niveaux d'évaluation : celui d'un plan ou d'un schéma d'orientation, celui d'un programme de travaux et de mesures, première déclinaison concrète de ces plans et schémas (le concept d'« évaluation stratégique » s'appliquant à ces deux premiers niveaux), et celui des projets.

L'Ae n'a pu que constater, en 2014, l'écart croissant entre l'interprétation européenne, qui consiste à aborder un projet dans toutes ses composantes, et une interprétation française, réglementaire et jurisprudentielle, qui assimile le plus souvent un projet à une procédure. Certains états membres articulent de façon cohérente les évaluations stratégiques et les études d'impact des projets. Pour l'Ae, il devient urgent de réduire cet écart. À ne pas le faire, on risque de fragiliser la sécurité juridique des projets à long terme. Ceci supposerait de s'interroger à la fois sur le concept français de plan/programme, mais aussi sur ce qui est attendu de son évaluation environnementale, qui ne peut être résumée à une sorte de pré-étude d'impact d'une collection de projets définis avec plus ou moins de précision.



# RÉHABILITATION DU BARRAGE DE PONT-ET-MASSÈNE

## Un projet, des procédures...

L'Ae est toujours saisie dans le cadre d'une des demandes d'autorisation relatives au projet. Les articles R.122-7 et R.122-8 du code de l'environnement en précisent les modalités de mise en œuvre pour les projets devant faire l'objet de saisines successives.

Selon cet article, les autorités environnementales compétentes rendent leur avis sur la base de l'ensemble du dossier de demande d'autorisation, et de son étude d'impact, notamment. En cas d'évolutions significatives du projet ou de ses impacts depuis la saisine précédente, un nouvel avis est alors requis. Si des autorisations successives sont nécessaires, l'étude d'impact est, alors, si nécessaire, également mise à jour, voire intégralement actualisée<sup>59</sup>.

L'Ae a ainsi été saisie en 2014 de dossiers sur lesquels elle avait déjà été amenée à rendre des avis les années précédentes. Pour certains d'entre eux, elle a été saisie à plusieurs reprises en 2014. C'est le cas notamment pour les extensions des lignes 12 et 14 du métro parisien, le pôle d'échanges multimodal de Rennes ou encore les bâtiments provisoires de Roland-Garros et la desserte de l'Aréna de Dunkerque. Le cas particulier du talus des Ayasses dans le département de la Drôme,

58 \ Avis Ae n°2014-57 et 2014-59.

59 \ R.122-8 du code de l'environnement.



# RECONSTRUCTION DES BARRAGES MANUELS DE L'AINSE

projet de dimension pourtant modeste, lié à une ligne ferroviaire à grande vitesse et que l'Ae a vu trois fois, est apparu « inattendu » à l'Ae, ce qu'elle n'a pas manqué de souligner dans son avis.

Les cas où l'étude d'impact n'a pas été mise à jour pour tenir compte des recommandations d'un précédent avis conduisent l'Ae à souligner, sans pour autant méconnaître les délais d'élaboration des dossiers, ce défaut de prise en compte. Ce fut le cas déjà antérieurement pour les dossiers Village Nature (en Seine-et-Marne) par exemple<sup>60</sup>.

Ces dossiers se sont inscrits généralement dans le schéma classique d'une demande de DUP, suivie des demandes d'autorisation « loi sur l'eau », puis de dossiers de permis de construire ou d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), plus ciblés quant à leur objet. Certains nécessitaient en outre des autorisations au titre des sites classés pour la protection de l'environnement.

Indépendamment des risques formels signalés par l'Ae dans ses avis – par exemple, quant à la nécessité ou non de réaliser des enquêtes publiques –, la principale question de fond concerne la bonne information du public sur cette succession de procédures. Les dossiers permettent rarement d'appréhender l'impact global du projet, au stade de chaque procédure.

Dans les deux cas du prolongement de la ligne 12 du métro parisien et du talus des Ayasses, ceci peut même conduire à des dossiers dont l'Ae relève l'illisibilité, par empilement de compléments, sans explication de leur articulation et de leur cohérence.

Dans le même esprit, l'Ae a également eu à instruire 9 demandes d'examen de soumission de projets à étude d'impact au cas par cas, pour des permis de construire relatifs à la ZAC Saint-Jean-Belcier à Bordeaux. Elle avait rendu un premier avis sur la gare elle-même suite à une première soumission à étude d'impact au cas par cas puis, successivement, un cadrage préalable sur la ZAC et deux avis sur les projets de création et de réalisation de cette ZAC. L'Ae n'a finalement soumis aucun permis de construire à étude d'impact.

Il peut être également utile de rappeler (dossier de réhabilitation du barrage de Pont-et-Massène<sup>61</sup>, par exemple) que, lorsque le projet ou son étude d'impact sont significativement modifiés suite à un avis antérieur, une nouvelle saisine de l'Ae peut être nécessaire. Jusqu'à présent, l'Ae n'a explicité une telle demande que pour les cas les plus évidents<sup>62</sup>, car elle ne s'estime pas légitime à se prononcer sur des questions d'ordre strictement procédural.

60 \ Avis Ae n°2013-106, troisième avis publié sur le sujet, plus d'un an après le premier, sans aucune prise en compte des avis précédents par le maître d'ouvrage.

61 \ Avis Ae n°2014-40.

62 \ Notamment les avis Ae n°2014-34 et 2014-75 concernant le prolongement de la ligne 12 du métro de Porte de la Chapelle à Mairie d'Aubervilliers.

## Des avis à plusieurs états d'avancement

L'Ae a rendu deux avis relatifs à des avenants portant sur des contrats de développement territoriaux (Roissy – Terres-de-France et Val-de-France) déjà signés, destinés à permettre à des communes de réaliser des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C<sup>63</sup> du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle, dans le cadre ouvert par la loi ALUR<sup>64</sup>. Il s'agissait pour l'Ae des premiers avenants à des plans/programmes. Avec l'avis fourni à l'occasion de la révision du schéma d'aménagement régional (SAR) de la Guyane (l'avis initial datait de 2009<sup>65</sup>), il s'agit des premiers avis rendus par l'Ae sur des plans et programmes qu'elle avait déjà eu l'occasion d'analyser.

## La cohérence entre les différentes procédures

En premier lieu, l'Ae s'est interrogée sur la cohérence de certaines dispositions législatives générales relatives aux enquêtes publiques (nécessité d'une enquête publique pour toute autorisation) avec les dispositions particulières à certaines procédures. Dans le cas de la centrale d'enrobage temporaire de Lapouyade<sup>66</sup>, l'Ae a ainsi rendu un avis sur une installation classée soumise à autorisation temporaire, sans qu'il ait vocation à être publié à l'occasion d'une enquête publique. Dans quelques cas, elle a pu constater que certains maîtres d'ouvrage commençaient à exploiter leur installation avec une simple déclaration, « dans l'attente d'un enregistrement ou d'une autorisation », ce qui peut largement ôter à la consultation du public sa fonction d'information et de concertation en amont du projet.



# BIEF D'ETOUZ ET ROCHERS

Les articles R.423-55<sup>67</sup> et 423-58<sup>68</sup> du code de l'urbanisme font un lien entre l'avis de l'Ae et la demande de permis de construire, et entre la procédure de permis de construire et d'autres demandes d'autorisation antérieures, pour l'enquête publique nécessaire au titre du code de l'environnement. Le second de ces articles n'a cependant pas été mis à jour à l'occasion des décrets du 29 décembre 2011. Les dispositions antérieures qui assuraient un « pont » entre le code d'urbanisme et le code de l'environnement sont désormais difficiles à appliquer.

Plus fondamentalement encore, l'Ae constate qu'alors que les articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, tout comme la directive européenne relative aux projets, traitent des projets et de leurs impacts potentiellement significatifs sur l'environnement, ces dispositions ne sont pas intégralement reprises dans les règles applicables à chacune des procédures d'autorisation auquel le projet est soumis. L'Ae constate ainsi régulièrement que certaines études d'impact, pourtant conformes aux règles de la procédure dans le cadre de laquelle l'Ae est saisie, ne sont pas conformes à ces dispositions générales. Existence donc des études d'impact à géométrie variable, résultant de dispositions réglementaires spécifiques.

Pour l'Ae, l'articulation entre les dispositions qui concernent les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et celles issues de la « loi sur l'eau » peut illustrer ce type de difficultés. Alors qu'une installation soumise à autorisation au

63 \ Exposition au bruit modérée.

64 \ Article 166 de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 (loi pour l'Accès au logement et l'urbanisme rénové).

65 \ Avis Ae n°2009-03 et n°2014-16.

66 \ Avis Ae n°2014-80.

67 \ « Lorsque le projet est soumis à étude d'impact, l'autorité compétente recueille l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement en vertu de l'article L. 122-1 du code de l'environnement si cet avis n'a pas été émis dans le cadre d'une autre procédure portant sur le même projet. » (R.423-55 du CU).

68 \ « Lorsque le projet a précédemment fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues par les articles R. 123-7 à R. 123-23 du code de l'environnement ou par les articles R. 11-14-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et que l'avis de mise à l'enquête indiquait que celle-ci portait également sur la construction projetée, il n'y a pas lieu à nouvelle enquête au titre du permis de construire ou d'aménager, sauf si le projet a subi des modifications substantielles après la clôture de l'enquête. »





titre des installations classées pour la protection de l'environnement vaut autorisation au titre de la loi sur l'eau, l'évaluation des incidences sur l'eau et les milieux aquatiques peut être parfois réduite à celle de l'installation soumise à autorisation, en perdant de vue la nécessité d'appréhender les incidences globales du projet sur l'eau.

Ceci peut avoir pour conséquence de ne traiter à l'occasion d'une procédure que des seuls impacts qui concernent l'autorisation demandée. Comme ces dernières peuvent elles-mêmes ne concerner qu'une partie du projet lui-même, ceci peut conduire à « saucissonner » les projets, en privant le public d'une vision complète et intégrée des impacts. Cette démarche a été condamnée à plusieurs reprises par la Cour de justice de l'Union européenne<sup>69</sup>.

## Comment progresser ?

Le constat établi à l'occasion de ces différents avis a conduit l'Ae à réfléchir, à droit constant, à une meilleure articulation entre elles, des saisines de l'Ae et des enquêtes publiques des différentes procédures concernées, et donc, le plus en amont possible des demandes d'autorisation et des mises à jour des études d'impact. Ce fut le cas en 2014 notamment sur une grande partie des dossiers franciliens avec les administrations centrales et déconcentrées du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

L'Ae peut ainsi signaler quelques cas de saisines concomitantes par un maire à l'occasion d'une demande de permis de construire et par le préfet à l'occasion d'une demande de défrichement, sur la base de dossiers complémentaires (les demandes étant différentes), mais avec la même étude d'impact. L'Ae promeut cette pratique auprès des différentes autorités décisionnaires concernées, qui nécessite cependant une information réciproque des autorités chargées d'approuver le projet et de leurs services.

L'Ae note également avec satisfaction qu'elle a été saisie de dossiers intégrant d'emblée plusieurs demandes rassemblées par le maître d'ouvrage et les services instructeurs : on citera notamment le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Belfort - Delle<sup>70</sup> (défrichement, loi sur l'eau, concomitamment à la DUP, la demande de dérogation « espèces protégées » ayant été instruite en amont), l'installation de gestion des sédiments de la Rance<sup>71</sup> (loi sur l'eau, occupation du domaine public maritime, à l'occasion de la demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement), le télésiège des Mèlèzes<sup>72</sup> (autorisation de défrichement et permis de construire).

Les cas de la centrale à gaz de Landivisiau<sup>73</sup> et du projet de terminal méthanier Fos Faster<sup>74</sup> semblent plus conformes, aux yeux de l'Ae, à la définition des projets par la directive : les dossiers permettaient à plusieurs autorités et plusieurs maîtres d'ouvrage de soumettre à une même enquête publique un équipement énergétique soumis à la législation des installations classées, en même temps que les canalisations, lignes électriques ou autres ouvrages nécessaires au fonctionnement de l'installation principale.

À la lumière de l'ensemble de ces avis et réflexions, l'Ae identifie un certain nombre d'évolutions a priori souhaitables, à droit constant, qu'elle a pu également proposer dans le cadre des groupes de travail sur la modernisation du droit de l'environnement. Soutenant l'idée d'une autorisation unique, elle l'estime cependant peu opérationnelle pour certains « grands projets », dont la conception, y compris pour affiner certains volets environnementaux, nécessite plusieurs années.

Pour ceux-ci, les interrogations récentes sur plusieurs projets sensibles pourraient conduire à envisager une évolution des processus réglementaires, tant en termes de consultation du public que d'évolution des études d'impact, en insérant, chaque fois que nécessaire, une saisine de l'Ae.



# FOS FASTER

69 \ Voir notamment ses arrêts n° : C-392/96 ; C-142-07 ; C-205/08 ; C-275/09, consultables à l'adresse suivante : <http://curia.europa.eu/juris/recherche.jsf>.

Par exemple : arrêt du 25 juillet 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, Rec. p. I-6097, point 44 : « Il y a lieu, enfin, de souligner que, de même que la Cour l'a déjà relevé à propos de la directive 85/337, l'objectif de la directive modifiée ne saurait être détourné par le fractionnement d'un projet et que l'absence de prise en considération de l'effet cumulatif de plusieurs projets ne doit pas avoir pour résultat pratique, de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive modifiée (voir, s'agissant de la directive 85/337, arrêts du 21 septembre 1999, *Commission/Irlande*, C-392/96, Rec. p. I-5901, point 76, ainsi que *Abraham e.a.*, précité, point 27) ».

70 \ Avis Ae n°2014-88.

71 \ Avis Ae n°2014-41.

72 \ Avis Ae n°2014-78.

73 \ Avis Ae n°2014-29, 2014-30 et 2014-51.

74 \ Avis Ae n°2014-74.

## 2. CE QUE PEUVENT APPORTER LES AVIS DE L'Ae

### 2.1 – La prise en compte d'évolutions récentes du contexte juridique et administratif

L'une des principales caractéristiques des avis de l'Ae est leur transversalité : par l'identification et la mise en perspective des principaux enjeux hiérarchisés d'un projet, l'Ae s'emploie à prendre du recul vis-à-vis d'une approche strictement procédurale des projets, tout en suivant l'ordre des rubriques de l'étude d'impact ou du rapport environnemental dans un souci de clarté.

Au cours de 2014, ont ainsi pu être pris en compte des textes récents d'application générale :

- l'existence nouvelle d'une contre-expertise du commissariat général à l'investissement<sup>75</sup>, pour des projets abondés par des fonds publics au-delà d'un seuil de référence (Grands projets du Sud-Ouest, gare nouvelle de Montpellier, canalisation de transport de gaz Bretagne Sud 14)<sup>76</sup>;
- les orientations nationales de la trame verte et bleue<sup>77</sup> (Grands projets du Sud-Ouest, gare nouvelle de Montpellier et plans d'actions pour le milieu marin<sup>78</sup>) ;
- les schémas régionaux de cohérence écologique<sup>79</sup> au fur et à mesure qu'ils sont approuvés ;
- de nouveaux arrêts de la cour de justice de l'Union européenne, en l'absence de textes et jurisprudences nationaux : Habitats prioritaires, Irlande 2013 (Grands projets du Sud-Ouest et parc photovoltaïque de Pourrières<sup>80</sup>) ;
- la directive « déchets »<sup>81</sup> (bassin Mirabeau du port de Marseille), dans l'attente d'une traduction réglementaire nationale concernant certains produits non considérés jusqu'alors comme des déchets ;



- l'article 166 de la loi ALUR<sup>82</sup> (avenants aux contrats de développement territorial (CDT) CERTF et Val-de-France). L'Ae s'est d'ailleurs demandée si elle devait prendre position sur la légalité de certaines dispositions des avenants présentés : elle s'est abstenue de le faire.

### 2.2 – Plus de cadrages préalables ?

En réponse aux attentes de plusieurs maîtres d'ouvrage, la question de l'expression d'un avis sous forme de cadrage préalable, en amont de la réalisation de l'étude d'impact, revient périodiquement, sans pour autant se traduire par des saisines formelles : l'Ae n'a ainsi rendu en 2014 qu'un avis sur une demande de cadrage préalable<sup>83</sup>.

Une analyse plus fine permet de comprendre l'écart entre ces attentes et la réalité constatée pour cette année 2014 : le plus souvent, un cadrage préalable

75 \ Décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.

76 \ Avis Ae n°2013-121, 2013-122, 2013-123, 2014-28, 2014-22.

77 \ Décret n°2014-45 du 20 janvier 2014.

78 \ Avis Ae n°2014-81, 2014-83, 2014-84, 2014-85.

79 \ L.371-3 du code de l'environnement.

80 \ Avis Ae n°2014-38.

81 \ Directive n°2008/98/CE.

82 \ Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR).

83 \ Avis n°2014-82 relatif au cadrage préalable du projet d'extension du port de pêche de La Cotinière.





# GORGES DU GARDON

doit être sollicité en amont de la réalisation de l'étude d'impact, dans un calendrier souvent tendu ; en outre, un cadrage par trop général présenterait une valeur ajoutée limitée, s'il ne devait conduire qu'à paraphraser la réglementation. C'est la raison pour laquelle, lorsque l'intention en est confirmée, l'Ae encourage l'autorité décisionnelle et le maître d'ouvrage à préciser les questions non réglementaires sur lesquelles ce cadrage présentera un intérêt plus spécifique. Au résultat, la saisine de l'Ae est apparue couramment trop tardive au vu de l'objet même du cadrage. Parfois, même quand le maître d'ouvrage l'avait considéré opportun, c'est l'autorité décisionnelle, seule compétente pour saisir l'Ae, qui y a finalement renoncé.

En matière de plans/programmes, l'Ae n'a reçu en 2014 aucune demande de cadrage préalable. Elle n'en a ainsi réalisé qu'un depuis 2009 (SDRIF). Pourtant, la Commission européenne a rappelé, lors d'un colloque international à Bruxelles, en septembre 2014, que sa lecture de l'article 5, alinéa 4 de la directive de 2001 la conduit à considérer comme obligatoire le cadrage préalable des évaluations environnementales stratégiques, ce qui n'est actuellement pas la pratique en France.

Au-delà du porter à connaissance des informations détenues par les services de l'État (pour lequel l'Ae n'est pas toujours la mieux placée), les enjeux du cadrage préalable, selon l'Ae, sont les suivants :

- définir le périmètre du projet et, le cas échéant, du programme au sens du code de l'environnement, en prenant en compte la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne sur ce qu'est un projet assujéti à étude d'impact ;
- identifier les principaux enjeux (à ne pas confondre avec les effets), en prenant en compte des différentes échelles spatiales considérées, même s'il n'est pas toujours possible à ce stade de les formuler avec précision et de les hiérarchiser de manière définitive ;
- prendre position sur le périmètre d'étude qui peut être variable selon les enjeux et les types d'impacts pressentis ;
- indiquer de manière plus précise les investigations souhaitables pour les enjeux particuliers ;
- répondre aux questions particulières du maître d'ouvrage lorsque ce dernier ne trouve pas dans les « bonnes pratiques » ou dans des avis de l'autorité environnementale sur des projets ou plans/programmes comparables, les réponses à ses interrogations d'ordre méthodologique.

Pour des considérations pratiques de plan de charge, il ne serait pas envisageable de généraliser le recours au cadrage préalable des projets, même si les autorités décisionnaires, relayant les maîtres d'ouvrage, le demandaient. Néanmoins, *a contrario*, la pratique française est très en deçà de ce que l'Ae a pu constater auprès des structures étrangères d'autorité environnementale qu'elle a rencontrées en 2014. Même s'il reste souhaitable de privilégier nettement les cas où le maître d'ouvrage est confronté à des questions méthodologiques complexes, l'Ae est sensible à l'opportunité d'un cadrage préalable formel pour de grands projets faisant l'objet d'un débat public, et ceux pour lesquels le risque d'un problème majeur identifié trop tardivement dans l'avis de l'Ae serait très pénalisant. L'Ae constate néanmoins que le guide interprétatif de la Commission européenne sur le cadrage préalable des projets (en anglais) est encore trop peu connu, et les dossiers de saisine largement insatisfaisants.

Sans attendre, l'Ae encourage les autorités décisionnaires à la saisir d'avis de cadrage préalable, notamment pour les projets complexes impliquant plusieurs maîtres d'ouvrage, dans un calendrier compatible avec celui du projet. L'Ae a également recommandé aux maîtres d'ouvrage et autorités décisionnaires de plans/programmes de solliciter l'Ae, afin d'en faciliter l'élaboration, ce qui permettra en outre de mettre à profit son analyse le plus en amont possible.

## 2.3 – Partager la compréhension des avis de l'Ae

### Des échanges plus soutenus avec les DREAL<sup>84</sup>, le CGDD<sup>85</sup> et les autorités chargées d'approuver les projets

Tirant profit de ses échanges avec les maîtres d'ouvrage, les services des autres autorités environnementales françaises (les DREAL et DEAL), les services instructeurs des demandes d'autorisation (demandes qui se sont particulièrement intensifiées notamment avec les services instructeurs en direction départementale des territoires et préfecture) et les autres autorités environnementales européennes, l'Ae recense plusieurs questions récurrentes : quelle est l'autorité environnementale compétente pour un projet donné ? En quoi consiste l'actualisation d'une étude d'impact ? Quand est-elle exigible ? Une enquête publique est-elle nécessaire ? Comment articuler les procédures et les dossiers ? À quel (meilleur) moment (du projet, de la procédure) saisir l'Ae et sur la base de quel dossier ?

Ces échanges apportent à tous les acteurs une connaissance, plus approfondie et plus homogène, de l'existence de ces procédures « environnementales transversales » (cas par cas, étude d'impact, enquête publique, avant autorisation) mais aussi des difficultés qui peuvent exister à mettre en œuvre les textes en vigueur, largement imputables à la complexité de l'articulation des textes entre eux et au nombre de services, parfois distincts, chargés de les appliquer.

L'Ae a en particulier eu plusieurs échanges avec certaines administrations centrales sur des plans et programmes et groupes de projets de même nature – et un échange plus généraliste avec tous les services de l'État en Bretagne.

### Des échanges dont la nature évolue avec les autres acteurs

Les liens de l'Ae avec certains interlocuteurs externes se sont développés ou renforcés :

- l'Ae a rencontré la commission nationale des commissaires enquêteurs. D'un commun accord, des rencontres régulières et des réflexions communes ont été jugées opportunes. Par ailleurs, les échanges entre les commissions d'enquête et les rapporteurs de l'Ae, qui avaient préparé les avis sur les projets correspondants sont encouragés afin de faciliter une meilleure compréhension, et donc une meilleure prise en compte, de ces avis ;
- l'Ae a été sollicitée pour la première fois pour intervenir devant le groupe « foncier » des géomètres-experts dans le cadre des avis qu'elle a rendus sur les aménagements fonciers, agricoles et forestiers. Rendez-vous est pris pour intervenir également en 2015, à la demande conjointe des géomètres-experts et des instructeurs « foncier » des conseils généraux ;
- l'Ae a également organisé des réunions de travail ou des formations avec certains maîtres d'ouvrage récurrents (RFF et RTE, notamment). Un séminaire de l'Ae avec des directeurs de projet de RFF a permis d'étudier les moyens d'optimiser les saisines et les dossiers concernant les grands projets. L'objectif était également de mieux comprendre les contraintes des maîtres d'ouvrage au regard des attentes de l'Ae.

### Une demande d'appui au Cerema

L'Ae participe depuis 3 ans, aux côtés des directions centrales des ministères (MEDDE et METLR), au comité technique d'un programme du Cerema<sup>86</sup> dédié à l'évaluation environnementale, copiloté par la tête de réseau des autorités environnementales en DREAL.

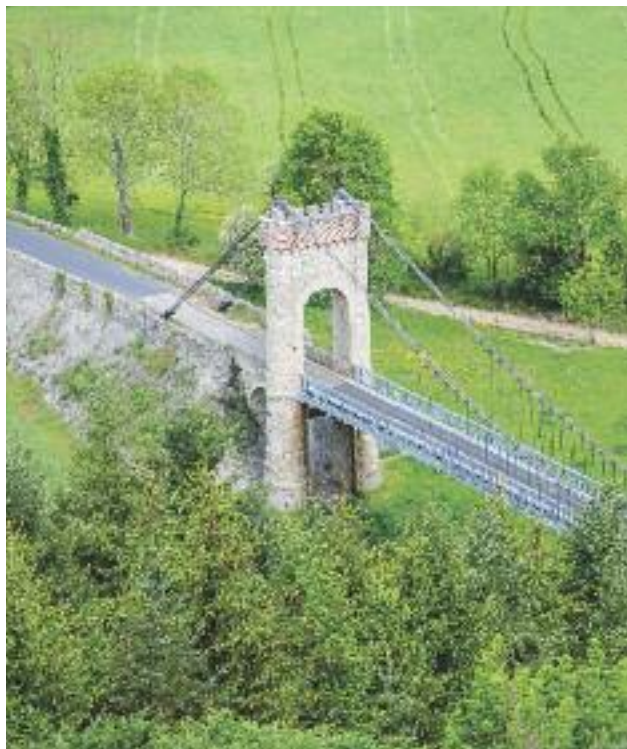
Sans commander d'études spécifiques, l'Ae a été invitée à intervenir dans les comités de pilotage de certaines études en cours (les projets complexes, les effets cumulés, les impacts sur l'urbanisation, l'évaluation environnementale des plans/programmes...).

Dans le cadre de la préparation du programme d'action 2015 du Cerema, l'Ae a fait état d'un besoin à deux niveaux : d'une part pouvoir disposer d'une méthode de suivi de ses recommandations et avis, par les maîtres d'ouvrage, autorités décisionnaires et le public, consolidant ainsi les résultats d'une étude effectuée par le stagiaire accueilli à l'Ae en 2014 ; d'autre part de formaliser la possibilité de faire appel à son expertise, notamment à l'occasion de l'analyse de certains dossiers pour avis.



84 \ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

85 \ Commissariat général au développement durable.



# INSPECTION DU VIADUC DU LIGNON PAR LE CEREMA

## Une participation constante à des formations et informations

L'Ae intervient régulièrement depuis 2009, à la demande de leurs organisateurs, dans des formations, colloques et séminaires divers. Elle y présente ses missions, son action, ses méthodes. Les échanges permettent ensuite d'identifier des voies de progrès possibles.

## Premiers échanges avec les autorités environnementales d'autres États membres

En 2014, l'Ae a rencontré l'unité compétente pour les études d'impacts et évaluations environnementales de la Commission européenne, ainsi que les structures désignées comme « autorité environnementale » en Flandre et Wallonie, en Angleterre et aux Pays-Bas, et a rapidement échangé avec le service équivalent en Suisse. Les contacts se poursuivront en 2015, notamment avec les autres pays frontaliers. Compte tenu de la jeunesse de l'Ae (5 ans), l'expérience accumulée par d'autres structures équivalentes depuis parfois plus de 25 ans, mérite considération.

La diversité des contextes juridiques nationaux et des modes d'organisation administrative empêche de pouvoir facilement comparer le mode de fonctionnement, le niveau des « investigations » et les « pouvoirs » (allant parfois au-delà de l'avis simple) des « autorités environnementales » rencontrées. Par ailleurs la conception et le nombre des plans et programmes assujettis à évaluation environnementale sont assez différents d'un pays à l'autre, tout comme d'ailleurs le nombre et l'ampleur des projets

soumis à étude d'impact. La France présente des singularités et originalités dans sa pratique des évaluations environnementales et études d'impact, qui affectent nécessairement l'exercice de la fonction d'autorité environnementale. Néanmoins, au-delà de différences évidentes, il existe une large communauté de pratiques et de questionnements fondée sur la mission découlant des directives communautaires.

D'ores et déjà le mode de fonctionnement et le bilan des 5 premières années de l'Ae ont semblé suffisamment intéressants à la direction générale de l'environnement de la Commission européenne, pour que l'Ae soit invitée à faire une présentation en 2015 devant les représentants de tous les pays de l'Union européenne, comme l'autorité environnementale des Pays-Bas (MER) et celle de Wallonie (CWEDD).

Par ailleurs, l'Ae s'efforce d'identifier au fur et à mesure les arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne pertinents pour les analyses sur lesquelles reposent ses avis, afin de mieux prendre en compte cette jurisprudence communautaire, lorsqu'elle est compatible avec la transposition française des directives, ou a fortiori d'application directe.

## 2.4 – Organiser le retour d'expérience sur les avis de l'Ae

### Suivre et améliorer les avis de l'Ae

L'Ae souhaite assurer de plus en plus un « retour d'expérience » de ses avis, notamment auprès des maîtres d'ouvrage qui la sollicitent pour éclairer la lecture des avis rendus, et après des commissions d'enquête publique (Cf. ci-dessus).

L'Ae demande à tous les maîtres d'ouvrage et autorités décisionnelles<sup>87</sup> d'être rendue destinataire du « mémoire en réponse », fréquemment rédigé par leurs soins et inséré au dossier d'enquête publique. Leur lecture permet d'identifier d'éventuelles incompréhensions, qu'elle s'attache à prendre en compte dans ses avis ultérieurs. Elle les réunit à l'occasion de la sortie de son rapport annuel.

L'Ae a initié, en 2014, un suivi plus technique de ses avis. En effet, depuis octobre 2012, tous les avis de l'Ae depuis 2009 et toutes leurs recommandations sont saisis et intégrés dans une base de données. Ces éléments permettent d'ores et déjà d'effectuer

86 \ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

87 \ La demande est effectuée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 via le courrier d'envoi de l'avis de l'Ae adressé par le président de l'Ae à l'autorité décisionnaire et au maître d'ouvrage.

un certain nombre d'analyses et de requêtes simples. Une prochaine version de cette base de données, plus ergonomique et disponible sur Internet, permettra que ces informations soient mises à la disposition de tous.

En outre, des méthodologies d'analyse de ces données, notamment de l'évolution des recommandations de l'Ae, mais aussi de leur prise en compte par la chaîne des acteurs intervenant dans les projets, ont été expérimentées en 2014. Elles ont servi de base à l'élaboration du cahier des charges d'une étude plus approfondie, préalable à la mise en place par l'Ae d'un suivi en continu. Cette étude a été lancée fin 2014<sup>88</sup>.

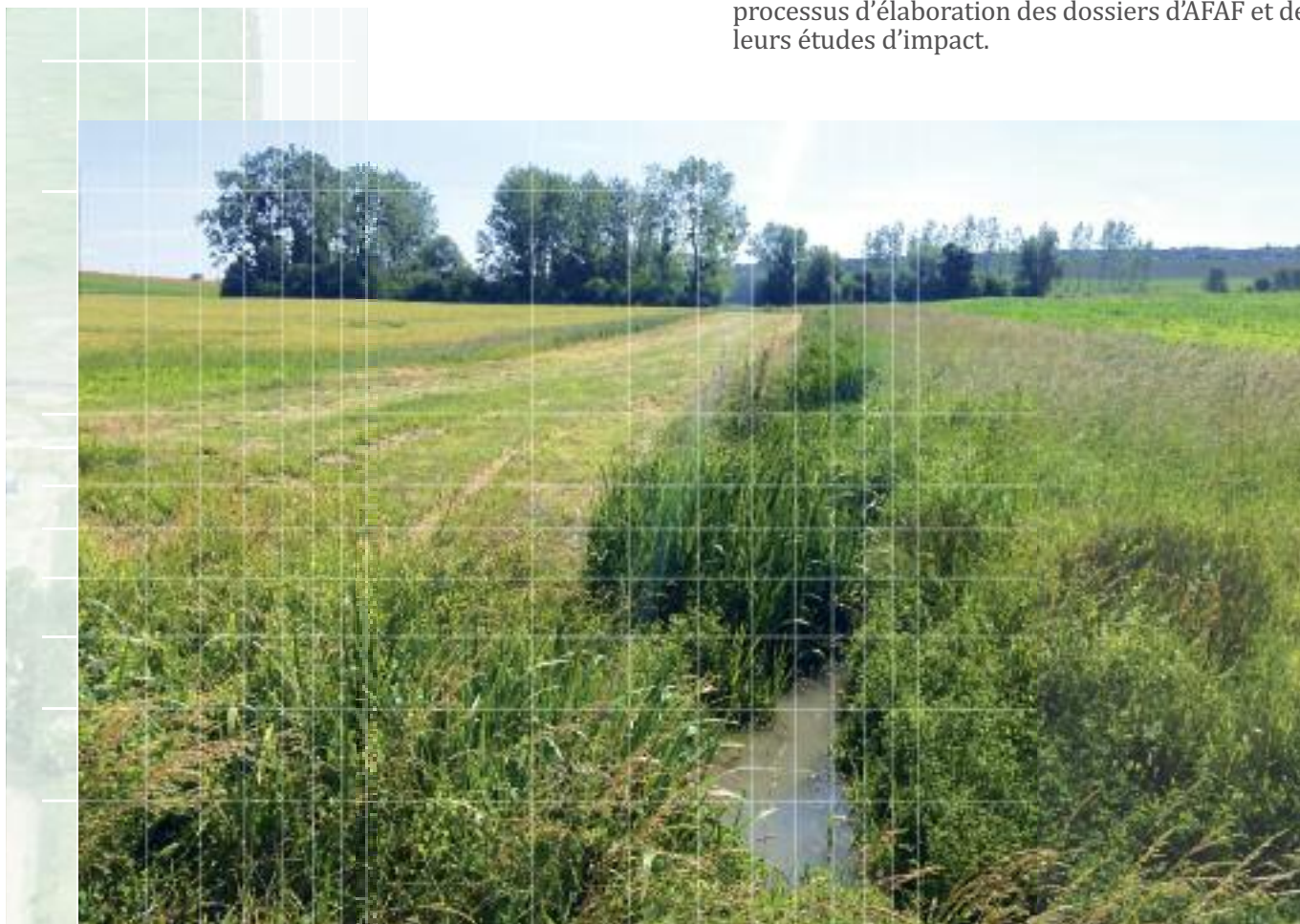
Enfin, l'Ae continue, au fil de l'eau, notamment à l'occasion de ses délibérations, à faire évoluer ses méthodes et pratiques internes au vu des retours de ses partenaires et de ses constats internes, toujours dans l'optique d'une augmentation constante de la qualité de ses avis.

### **Une première note de l'Ae relative aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers liés aux infrastructures de transports**

En réponse aux attentes de certains maîtres d'ouvrage, en cohérence avec sa réflexion stratégique, l'Ae a décidé de produire des « notes », sous la forme de synthèses commentées de ses avis et de pistes de réflexions, sur une thématique donnée, type de projet ou thématique environnementale par exemple.

L'Ae a publié une première note délibérée le 5 novembre 2014<sup>89</sup> s'appuyant sur les 26 avis délibérés qu'elle avait rendus depuis sa création en 2009 concernant 50 aménagements fonciers, agricoles et forestiers (AFAF) consécutifs à la réalisation de routes nationales, d'autoroutes ou de voies ferrées. Les objectifs de cette note sont les suivants :

- effectuer une synthèse commentée des avis qu'elle a rendus sur ces aménagements fonciers, agricoles et forestiers, cette synthèse étant présentée selon une structure similaire à celle de ses avis ;
- présenter, au vu de ce premier bilan et du point de vue de l'Ae, des pistes d'amélioration possibles au processus d'élaboration des dossiers d'AFAF et de leurs études d'impact.



88 \ Avec l'aide du Cerema, comme indiqué précédemment.

89 \ Avis Ae n°2014-N-01.



# AFAF SAINT GENEST D'AMBIÈRE

Parmi les différentes observations faites par l'Ae dans cette note, il a notamment été relevé que les études d'impact des projets d'AFAF n'explicitent pas toujours suffisamment l'articulation entre ces projets et les ouvrages (liaisons ferroviaires, routes, etc.) qui les ont rendu nécessaires, ainsi que les autres projets d'aménagement fonciers élaborés dans les territoires voisins. D'autres points, sur des thématiques particulières (justification des choix effectués, impacts hydrauliques, mesures d'évitement, de réduction et de compensation, etc.), y sont également abordés. Par exemple, dans plusieurs cas, l'Ae a recommandé la réalisation d'inventaires conformes à la réglementation<sup>90</sup> des zones humides sur des secteurs où des travaux hydrauliques prévus par les AFAF pouvaient avoir des impacts.

Elle comporte, en annexe, la liste des avis émis à cette date concernant des AFAF, ainsi qu'un glossaire des termes les plus couramment repris dans ces avis, également utiles pour la compréhension de cette note.

L'Ae a évoqué ce projet de note une première fois devant l'assemblée générale du syndicat des géomètres experts « remembreurs » et aménageurs le 21 octobre 2014. Une présentation de cette note auprès des membres de l'association nationale des agents territoriaux en charge de l'aménagement foncier (ANATAF) ainsi que la participation à une formation organisée par le centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) sur la thématique des AFAF sont prévues au premier semestre de l'année 2015.

D'autres notes seront élaborées en 2015, sachant que la forme de la note, son déroulé, tout comme sa méthodologie d'élaboration, pourront présenter certaines différences de l'une à l'autre. En revanche, la délibération par les membres de l'Ae et la publication sur son site internet seront systématiques. Ces notes sont conçues pour être évolutives : le cas échéant, l'Ae les modifiera en fonction de nouveaux avis et des retours qui pourraient lui être transmis, notamment à l'occasion des échanges organisés lors de leur présentation.

## 3. QUELQUES ZOOMS SUR...

### 3.1 – Les impacts sur la santé

La question des impacts de la qualité de l'environnement sur la santé humaine est de plus en plus prégnante dans la société. Notamment, la pollution de l'air est désormais au cœur de controverses qui concernent en particulier l'utilisation de l'automobile et la généralisation de l'usage des moteurs diesel. Les questions relatives aux sols pollués ou à la diffusion de pesticides et autres produits chimiques ou particules dans l'environnement sont également des enjeux qui inquiètent les citoyens.

L'Ae s'est interrogée régulièrement dans ses avis en 2014 sur le traitement des questions de santé par les maîtres d'ouvrage dans leurs études d'impact. La plupart d'entre elles font référence principalement aux seuils réglementaires de qualité des milieux. Cette première approche nécessaire est intéressante, ne serait-ce que pour identifier les enjeux prioritaires, mais ne saurait constituer une véritable évaluation des risques sanitaires.

L'Ae considère que le risque sanitaire doit faire l'objet de toute l'attention des maîtres d'ouvrages notamment pour les projets qui mobilisent directement ou indirectement des sources diffuses de pollution de l'air. Les questions sanitaires liées à l'usage de produits chimiques, en particulier de pesticides sont également à évaluer de façon prioritaire. Il convient également d'attacher une grande attention aux questions de sols pollués, notamment lorsque l'usage de ces sols change, et aux effets du bruit sur la santé ou le bien-être des riverains des infrastructures. Enfin, on craint depuis quelques années l'émergence de maladies liées à la modification du fonctionnement des écosystèmes en lien avec les changements planétaires, bien que cet impact soit encore très limité. L'Ae a en particulier souhaité être vigilante sur la prise en compte des risques de prolifération de moustiques dans le cadre d'un projet de bassin de lagunage<sup>91</sup>.

Les deux projets de sécurisation du boulevard périphérique de l'agglomération de Caen<sup>92</sup> et d'élargissement de l'autoroute A10 dans la traversée de l'agglomération de Tours<sup>93</sup> permettent d'illustrer la façon dont l'Ae a souhaité aborder l'impact sanitaire des infrastructures lié à la pollution atmosphérique.

90 \ Arrêté du 24 juin 2008 modifié précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement.

91 \ Avis Ae n° 2014-41 relatif au projet de gestion des sédiments de la Rance issu du site du Lyvet.92 \ Avis n°2014-58.

92 \ Avis Ae n°2014-58.

93 \ Avis Ae n° 2014-67.

Les études de risques sanitaires d'excellente qualité étaient présentées, dans un volet annexe de l'étude d'impact, comme le prescrit l'article L.122-3 du code de l'environnement. Elles montraient que, dans l'état initial, le risque de cancer pour les riverains était relativement élevé, de l'ordre de 2/1000<sup>94</sup>.

L'Ae a considéré, pour la complète information du public, que ce résultat nécessitait d'être repris explicitement dans le corps de l'étude d'impact : même si ces deux projets ne semblent pas induire un surcroît de pollution, ils s'inscrivent dans un contexte où la qualité de l'air est un enjeu sanitaire majeur. Pour l'Ae, la participation des citoyens à la décision, principe important du développement durable, requiert un niveau d'information qui permette de comprendre l'ensemble du contexte d'un projet, et pas seulement l'appréciation de ses impacts propres. C'est nécessaire pour permettre à chacun d'avoir une bonne idée des évolutions possibles de son territoire. Ainsi éclairé, l'enjeu est non seulement de pouvoir juger de l'opportunité des projets, mais aussi, le cas échéant, de débattre d'alternatives et de participer à la construction collective d'un projet de territoire.

L'enjeu sanitaire conduit également l'Ae à se montrer vigilante sur les effets des projets d'infrastructures sur le niveau de trafic induit, en particulier lorsqu'il importe de ne pas aggraver une situation initiale déjà préoccupante (cas du périphérique de Caen).

Dans un autre avis, relatif à un projet d'aménagement de carrefour sur la route nationale 154 au sud de Dreux<sup>95</sup>, l'Ae a relevé l'absence de différenciation, dans l'analyse de la qualité de l'air, entre les mesures proches des lieux de vie et celles réalisées en rase campagne. Elle a également insisté sur l'importance de considérer l'ensemble des voies d'exposition, en l'occurrence la pollution des sols autant que la pollution de l'air.

Dans la continuité des avis rendus antérieurement, les projets de planification territoriale<sup>96</sup> qui concourent ou accompagnent le projet du « Grand Paris » ont également fait l'objet d'une vigilance particulière de l'Ae au regard de leurs impacts sanitaires : par leur nature, ces projets qui se situent au sein de zones d'habitation dense et de déplacements nombreux entre le domicile et le travail, et dont le principal objectif est de développer des nouveaux logements et des nouvelles activités de façon cohérente avec le développement de modes lourds de transports en commun, auront des impacts plus ou moins importants sur la santé. S'ils sont bien conçus, ils pourront contribuer significativement à l'amélioration des conditions de vie, de la santé et du bien être des habitants concernés.

Un premier risque identifié par l'Ae serait de ne traiter que de l'impact induit par chaque projet, en oubliant une vision plus systémique et holistique. Le cas du Contrat de développement territorial (CDT) « Val-de-France, Gonesse, Bonneuil-en-France<sup>97</sup> » a ainsi conduit l'Ae à souligner l'importance de traiter de façon cohérente les questions d'exposition au bruit, aux vibrations et aux nuisances potentielles des sols pollués sur le territoire. L'analyse du CDT de « Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Vélizy<sup>98</sup> » a révélé que l'évolution du risque sanitaire était difficilement prévisible avec les données d'aujourd'hui mais que la trajectoire probable de l'urbanisation et des transports, avec une part encore forte du transport individuel motorisé, impliquait une vigilance accrue pour le suivi de sa mise en oeuvre. L'Ae a ainsi recommandé que cette surveillance intègre les paramètres qui permettent une évaluation des risques sanitaires.

Dans d'autres cas, c'est la dimension temporelle des impacts sanitaires qui a intéressé l'Ae. Il en est ainsi de l'avis sur le projet de bassin de stockage des sédiments du bassin Mirabeau du port de Marseille<sup>99</sup> consistant à combler un bassin par des sédiments, susceptibles de contenir des polluants dangereux et de créer, de fait à terme, un sol pollué. L'Ae a recommandé que soit réalisée sans attendre une évaluation des risques sanitaires de ce bassin en fonction des scénarios prévus de remplissage et de son éventuelle occupation future. Elle a par ailleurs encouragé le port de Marseille à intégrer dans son plan stratégique une gestion durable des sédiments de dragage.

94 \ La valeur de référence retenue au niveau international par les organismes ou agences en charge de la protection de la santé est un « excès de risque individuel » inférieur ou égal à 1/100 000.

95 \ Avis Ae n° 2013-135.

96 \ Notamment, sous la forme de contrats de développement territorial, dispositifs de contractualisation entre l'état et les collectivités territoriales prévus par la loi du Grand Paris.

97 \ Avis Ae n° 2014-69.

98 \ Avis Ae n° 2014-86.

99 \ Avis Ae n° 2014-60.







# PASSAGE DU TRAMWAY SUR L'AVENUE JEAN-MÉDECIN À NICE

En conclusion, la seule conformité aux réglementations concernant les polluants, si elle constitue un minimum, ne saurait se substituer à une évaluation rigoureuse des risques sanitaires qui intègre l'ensemble des nuisances potentielles. L'importance du volet sanitaire des études d'impact nécessite des études spécifiques bien conduites. L'utilisation d'un référentiel consensuel comme celui édité par l'Ineris<sup>100</sup> en 2013<sup>101</sup>, bien que conçu au départ pour les installations classées, fait partie des bonnes pratiques dont l'Ae a constaté qu'elles se répandaient. En complément, elles peuvent également nécessiter la réalisation de campagnes de mesures ciblées, notamment des polluants de l'air, ou d'une caractérisation plus fine des sédiments et des sols pollués, et l'utilisation de modèles pour prédire l'évolution future de la situation. La surveillance et la bonne information du public sur cette évolution est également un point important, lorsque l'état initial est insuffisamment connu ou lorsque des incertitudes existent sur l'évolution de la situation après réalisation du projet.

Ce développement sur la thématique des impacts sur la santé serait incomplet s'il ne mentionnait pas les contributions du ministère en charge de la santé et, notamment, des agences régionales de santé. En effet, lors de l'élaboration de ses avis, l'Ae s'appuie régulièrement sur leurs analyses et est conduite à y faire référence<sup>102</sup>. Les maîtres d'ouvrage ont accès à leur expertise en terme de méthodologie générale d'analyse des impacts de leurs projets sur la santé. Ils semblent n'y avoir que peu recours.

### 3.2 – « ...et, le cas échéant, compenser... »

En 2014, sur la base de son expérience pratique, l'Ae a été amenée à produire deux contributions écrites au groupe de travail « ERC »<sup>103</sup> mis en place dans le cadre des chantiers de modernisation du droit de l'environnement. Les considérations qui suivent sont largement issues de ces contributions qui figurent intégralement en annexe du rapport remis à la ministre.

Au-delà de la priorité qui doit nécessairement être donnée aux mesures d'évitement, puis de réduction des impacts, la compensation ne semble pas pouvoir être considérée comme un concept universel, valide pour toutes les thématiques relevant du champ d'investigation des études d'impact. D'application déjà complexe pour la biodiversité, il ne paraît pas opérationnel pour le bruit, la qualité de l'air, les sols,... Par ailleurs, même dans le domaine de la biodiversité, la compensation, sous forme de re-création de milieux détruits, ne semble pas toujours envisageable : il est souvent nécessaire de se limiter à envisager la restauration de milieux équivalents dégradés. C'est par exemple nécessairement le cas pour la destruction de milieux humides oligotrophes ou de pelouses sèches.

100 \ Institut national de l'environnement industriel et des risques.

101 \ Guide « Évaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires : démarche intégrée pour la gestion des émissions de substances chimiques par les installations classées » publié par l'Ineris en août 2013.

102 \ Voir notamment l'avis Ae n°2014-28 concernant la gare nouvelle de Montpellier, et l'avis Ae n°2014-86 relatif au CDT de Versailles Grand Parc - Saint Quentin-en-Yvelines - Vélizy Villacoublay.

103 \ ERC : « d'abord Eviter les impacts, puis les Réduire et, le cas échéant, les Compenser », selon la logique des directives communautaires transposées en droit français.

En outre, il existe encore une confusion chez certains maîtres d'ouvrage entre mesures compensatoires et mesures d'accompagnement (études, animations, acquisitions foncières...) <sup>104</sup>. L'Ae est ainsi incitée à élaborer progressivement une qualification <sup>105</sup> au cas par cas des mesures proposées.

La logique stricte de compensation (espèce par espèce, habitat naturel par habitat naturel, fonction écologique par fonction écologique...), même s'il peut y avoir des mutualisations légitimes, est loin d'être fréquente. L'Ae estime que la compensation devrait s'apprécier au regard de la « trajectoire de référence » prévisible des terrains apportés en compensation, s'il n'y avait pas le projet ni la décision de compensation. La compensation liée aux espèces et milieux remarquables est beaucoup mieux traitée que celle liée aux atteintes à la biodiversité ordinaire, via notamment les fonctions écologiques. C'est souvent, même, la seule.

Pour les compensations « biodiversité », « zones humides », « espèces protégées » ou « forêt », existe également un problème d'articulation entre le code de l'environnement et le code forestier sur la nature et la portée des mesures de compensation : dans certains dossiers, la compensation à la destruction d'habitats naturels forestier n'était envisagée qu'en termes de surface à créer ou acheter (logique du code forestier) <sup>106</sup> ; dans un autre cas <sup>107</sup>, le maître d'ouvrage gérait deux compensations totalement distinctes pour une même surface forestière détruite. Il y a donc un besoin d'articulation entre ces deux codes sur la compensation, d'autant plus que la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt introduit, avec un esprit voisin, un principe nouveau de « compensation agricole » dans le code rural.

Certaines mesures compensatoires proposées reflètent plus une « négociation sociale ou administrative », voire le respect d'une exigence réglementaire minimale (cf. défrichement et zones humides <sup>108</sup>), que la logique de compensation au sens du code de l'environnement. L'enjeu du « bon fonctionnement » de la mesure compensatoire durant toute la durée de vie du projet qui induit des effets permanents compensés semble peu perçu, et les engagements portent souvent sur des durées bien inférieures à celle des effets que l'on cherche à compenser.

Dans certains cas, les mesures compensatoires mériteraient une évaluation de leurs propres impacts, ce que ne précise jamais l'étude d'impact. Concernant la localisation des compensations, en prenant en compte leur éloignement par rapport au site affecté, l'Ae estime :

- qu'il est indispensable de prendre en compte les caractéristiques du milieu où elles vont être implantées ;
- qu'il est souvent nécessaire d'évaluer les impacts des mesures compensatoires envisagées pour d'autres enjeux que celui qui les motive ;
- qu'il n'est pas légitime de qualifier de mesure compensatoire une mesure dont l'impact écologique est plus fort que le bénéfice écologique ou environnemental recherché.

A plusieurs reprises <sup>109</sup>, l'Ae a peiné pour s'assurer que les mesures compensatoires déjà actées au titre d'un projet précédent n'étaient pas affectées (interférence mal décrite, voire parfois même destruction) par un nouveau projet, ou par les mesures compensatoires au nouveau projet (d'où la suggestion d'un registre des compensations). Les mesures compensatoires présentées comme « additionnelles », se superposant à des mesures compensatoires précédentes, sont souvent particulièrement difficiles à évaluer.

Il est indispensable d'identifier une responsabilité claire, en matière d'acceptation des mesures de réduction et de compensations proposées par un maître d'ouvrage : en droit, cela ne peut être que celui qui prend la décision relative au projet (préfet, ou gouvernement par décret) au vu de l'avis de l'Ae. Le dossier qui lui est soumis ne permet pas toujours à l'Ae de se prononcer, dans son avis, sur le niveau minimal acceptable des mesures de réduction et de compensation, pour apporter aux autorités décisionnaires les informations nécessaires pour apprécier le « bilan » du projet <sup>110</sup>.

<sup>104</sup> \ Voir notamment en 2014 l'avis Ae n°2014-72 concernant le parc éolien de Trédaniel.

<sup>105</sup> \ Voir notamment l'avis Ae n°2014-70 concernant les études et les acquisitions dites de sécurisation foncières.

<sup>106</sup> \ Voir notamment en 2014, l'avis Ae n° 2014-37 concernant le carrefour de l'Obélisque, qui fait le lien avec les recommandations d'un projet géographiquement voisin, Village-Nature (avis Ae n° 2011-80, 2012-14, 2012-58, 2013-48 à 51 et 2013-106).

<sup>107</sup> \ Voir notamment l'avis Ae n°2014-89 concernant le talus de déblais des Ayasses.

<sup>108</sup> \ Même dans le cas a priori simple des ratios minima prévus par les SDAGE, l'expérience montre que dans ce cas, le comptage des surfaces affectées (dénominateur) et celui des compensations apportées (numérateur) peuvent être tous deux sujets à caution (cf. aménagement de la desserte de l'Arena et des parcs de stationnement à Dunkerque – avis Ae n°2014-18).

<sup>109</sup> \ Voir notamment l'avis Ae n°2014-50 concernant le parc logistique du pont de Normandie 2 et l'avis Ae n°2014-70 concernant le projet stratégique 2014-2019 du Grand port maritime du Havre.



Au sein d'un même projet<sup>111</sup>, l'Ae n'identifie aucun problème à ce que certaines mesures compensent simultanément plusieurs types d'impact, relevant ou non de procédures d'autorisation différentes, dès lors que la présentation d'ensemble permet de comprendre facilement en quoi chaque type d'impact est bien compensé par une mesure, et comment chaque mesure est attribuée à un ensemble d'impacts :

- l'affirmation parfois rencontrée qu'il n'y aurait pas besoin d'aller au-delà des surfaces compensatoires proposées au titre d'espèces protégées, puisque ces surfaces profitent nécessairement à la biodiversité ordinaire, mérite toujours argumentation au vu des habitats, des espèces et des fonctions écologiques identifiés et affectés significativement par le projet ;
- concernant une espèce particulière, il ne suffit pas de proposer une mesure pertinente pour une phase du cycle de vie (mesure qui peut par ailleurs être également proposée pour compenser un autre impact), s'il n'est pas démontré parallèlement que l'espèce dispose par ailleurs des conditions permettant le bon accomplissement de son cycle biologique<sup>112</sup>. Dans une approche de mutualisation où il est souvent affirmé qu'une « surface particulière » vaut compensation pour plusieurs espèces, cette démonstration est indispensable ;
- concernant la mutualisation entre plusieurs projets géographiquement proches, l'Ae a déjà encouragé deux maîtres d'ouvrage intervenant dans des zones voisines à développer une approche plus coordonnée et écologiquement plus fonctionnelle des mesures compensatoires. Mais cette coordination peut conduire à devoir justifier avec soin l'additionnalité sur un même territoire des mesures compensatoires concernant deux projets : l'argument de l'additionnalité doit à minima faire l'objet d'une démonstration étayée, avec des objectifs quantifiés en terme de fonctionnalités écologiques à atteindre dans un délai fixé. Par ailleurs, cette additionnalité sera plus facile à apprécier lorsque le dispositif géoréférencé de toutes les mesures compensatoires déjà mises en œuvre, avec leur descriptif précis, sera complet et tenu à jour.

Certains maîtres d'ouvrage souhaiteraient privilégier une compensation fonctionnelle plutôt que des ratios surfaciques : ces ratios représentent souvent une facilité de raisonnement qui ne peut néanmoins exonérer le maître d'ouvrage d'argumenter son choix de compensation au regard des impacts résiduels identifiés en terme d'habitats, d'espèces ou de fonctions écologiques<sup>113</sup>.

*Stricto sensu*, l'enjeu de la fonctionnalité écologique recherchée en matière de compensation des atteintes à des habitats naturels ou à des espèces ne peut être que le « bon état de conservation » au sens de la directive communautaire « Habitat, faune, flore ».



Le fait que cette directive n'est d'application obligatoire que pour des listes limitatives d'habitats naturels ou d'espèces, n'exclut pas pour l'Ae la compensation sur la base d'une étude d'impact plus large et proportionnée qui ne saurait se limiter au respect d'obligations réglementaires minimales.

Pour certains grands types d'écosystèmes complexes (par exemple les dossiers examinés par l'Ae sur l'estuaire de la Seine), la fonctionnalité écologique peut représenter un enjeu majeur et prioritaire, et conduire à privilégier une mesure compensatoire visant à restaurer les grands mécanismes (modalités du transport sédimentaire, perméabilité transversale...), en considérant que les mesures ponctuelles visant des habitats naturels ou des espèces particuliers ne pourront pleinement atteindre leur objectif qu'à la condition que ces préalables sont remplis.

110 \ Voir notamment l'avis Ae n°2014-70 suscité.

111 \ Voir notamment l'avis Ae n°2014-63 concernant l'aménagement dit « de La Pierre Blanche » à Creil et Saint-Maximin, et l'avis Ae n°2014-74 concernant le terminal méthanier Fos Faster.

112 \ Voir notamment les avis Ae n° 2013-121, 2013-122 et 2013-123 relatifs à GPSO (Grand projet du Sud-Ouest).

113 \ Voir notamment, en 2014, l'avis Ae n° 2014-01 concernant la création d'une liaison souterraine à 225kV entre Calan, Mûr-de-Bretagne et Plaine-Haute.

Le thème de l'équivalence fonctionnelle est un sujet sur lesquels les références scientifiques manquent souvent pour faciliter le travail des bureaux d'étude. Par exemple, il paraît illusoire de disposer de grilles nationales de coefficients d'équivalence, compte tenu par exemple du fait qu'on ne peut argumenter de la même manière en fonction de l'état de conservation de la population concernée, ou si on est au cœur d'une aire de répartition ou en limite. Mais peut-être serait-il envisageable de disposer à des échelles intermédiaires de certains repères susceptibles d'aider les maîtres d'ouvrage et leurs bureaux d'étude, en prenant en compte l'état de conservation, la rareté locale, la place d'un habitat ou d'une espèce dans le fonctionnement écologique, les effets cumulés découlant de la dynamique constatée en matière de projets affectant cet habitat ou cette espèce...

Même avec un raisonnement pertinent en matière de fonctionnalité écologique, subsiste le besoin d'un coefficient multiplicateur de surface (lui-même à justifier au cas par cas) pour tenir compte d'au moins deux problèmes :

- le risque d'échec de la mesure compensatoire, sauf à envisager que le maître d'ouvrage puisse s'engager à la reprendre autant de fois que nécessaire jusqu'à ce que son évaluation *a posteriori* en valide la fonctionnalité ;

- le délai inévitable entre la destruction envisagée d'un habitat (naturel ou d'espèce) et le constat de la fonctionnalité de la mesure compensatoire, sauf à envisager que le maître d'ouvrage ait été en mesure d'anticiper et de proposer une mesure compensatoire immédiatement fonctionnelle.

Derrière les ratios surfaciques se dissimule aussi un débat implicite sur l'obligation de moyens versus l'obligation de résultat concernant la compensation. D'une part la destruction justifiant le besoin d'une compensation est certaine, alors que la restauration envisagée comme mesure compensatoire ne garantit généralement pas un milieu (et une fonctionnalité) écologique identique à ce qui a été détruit. D'autre part le maître d'ouvrage estime souvent ne pas avoir en propre la compétence lui permettant de garantir la fonctionnalité de la mesure compensatoire, et donc devoir s'en remettre à ses conseillers que sont les bureaux d'étude, ou aux services de l'État : il considère alors souvent avoir une obligation de moyens et non de résultats. L'Ae considère cependant que l'esprit du droit communautaire porte sur une obligation de résultat, faute de quoi, *a posteriori*, il n'y a pas de mesure compensatoire du tout en cas d'échec.

Il existe par ailleurs une dimension temporelle de la fonctionnalité écologique de la mesure compensatoire : celle-ci met très souvent du temps pour



devenir pleinement opérationnelle (fonctionnelle), et elle doit le rester durant toute la durée de vie (de fonctionnement) du projet qui a justifié la destruction qui est elle-même à l'origine du besoin de compensation. Le coefficient multiplicateur surfacique peut aussi être analysé comme une tentative de prendre en compte ces contraintes et risques.

### 3.3 – Les engagements du maître d'ouvrage en matière de suivi

Le code de l'environnement requiert que « *les études d'impact présentent les principales modalités de suivi des mesures et du suivi de leurs effets sur les différents enjeux environnementaux* » (article R.122-5 7°). L'article R.122-14 ajoute que « *la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet mentionne : les modalités de suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ; les modalités du suivi de la réalisation des mesures [ERC] prévues, ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui font l'objet d'un ou plusieurs bilans réalisés selon un calendrier que l'autorité compétente pour autoriser ou approuver détermine. Ce ou ces bilans sont transmis pour information par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement* ».

Dans le même esprit, il prévoit que les évaluations environnementales des plans et programmes présentent « *des critères, indicateurs et modalités – y compris les échéances – retenus : pour vérifier [...] la correcte appréciation des effets défavorables identifiés [...] et le caractère adéquat des mesures prises [...] ; pour identifier [...], à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriés ; [...]* » (article R.122-20 7°).

Ce chapitre est généralement particulièrement faible. Est pourtant en jeu la capacité effective des mesures de réduction et de compensation à fonctionner au niveau escompté, et donc la capacité à les modifier, le cas échéant, pour tenir compte des performances réelles évaluées sur le terrain après leur mise en œuvre. C'est ce qui a conduit l'Ae à accorder une attention accrue à ces dispositifs dans les avis rendus en 2014.

En premier lieu, leur opérationnalité suppose des indicateurs de résultat appropriés : la restauration d'une zone humide repose sur la définition de critères explicites, quand les études d'impact ciblent le plus souvent une surface à restaurer et un type d'habitat sans nécessairement plus de précisions<sup>114</sup> ; pour plusieurs projets, les résultats attendus de mesures de réduction du bruit lié à un projet



d'infrastructures reposent sur les analyses acoustiques au niveau de chaque maison.

Il apparaît nécessaire de raisonner en terme de fonctionnalité, et pas seulement au moyen d'un indicateur isolé : la perturbation induite par un projet routier sur les circulations douces (piétons, cyclistes) a conduit l'Ae à recommander un suivi pour s'assurer du caractère fonctionnel de ces circulations<sup>115</sup> ; plus fréquemment, ce sont mêmes les effets sur la circulation et les déplacements dans leur ensemble qu'il apparaît souhaitable de suivre, afin d'apprécier les effets d'une nouvelle infrastructure<sup>116</sup>. C'est également une approche récurrente pour des mesures de nature écosystémique. Or, ces dispositifs de suivi sont rarement décrits.

Pour les plans et programmes, il est courant que le dispositif de suivi envisagé comporte des indicateurs qui ne sont pas nécessairement corrélés aux mesures et effets envisagés. Dans le cas des plans d'action pour le milieu marin, l'Ae a souhaité développer ce point constatant que, si le programme de surveillance s'attachait bien à répondre aux obligations découlant de la directive cadre « Stratégie pour le milieu marin », il n'apparaissait pas spontanément exploitable pour assurer le suivi des mesures des plans d'action. L'Ae a pu constater un décalage similaire dans la plupart des plans et programmes qu'elle a analysés.

114 \ Avis Ae n°2014-18 concernant la desserte de l'Arena à Dunkerque.

115 \ Avis Ae n°2014-47 concernant l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres.

116 \ Avis Ae n°2013-140 concernant la RN 102 (liaison A 75-Brioude) et n°2014-48 concernant la RD 141 entre Illies et Salomé.

La durée de ce suivi n'est pas toujours précisée : elle devrait être justifiée à la fois par la durée des effets du projet et pour garantir que le résultat recherché sera bien atteint de façon pérenne. Dans le cas particulier d'une nouvelle installation nucléaire de base<sup>117</sup>, la durée de vie de l'installation étant susceptible d'être supérieure à un siècle, l'Ae a même été conduite à développer une recommandation pour anticiper le risque de vieillissement de l'installation, par une précision des dispositifs de suivi des principaux paramètres.

Pour les projets les plus sensibles<sup>118</sup> et dans le cadre de plans/programmes (CDT, projets stratégiques de ports notamment), les dossiers proposent la création de structures de suivi ou d'observatoires. L'Ae s'est alors attachée à ce qu'ils soient associés le plus en amont possible, dès le stade de la validation du dispositif de suivi. Plus largement, certains projets présentent une importance et une sensibilité particulière, ce qui a pu également conduire l'Ae à recommander une information du public en continu, avant réalisation du projet, puis au fur et à mesure de l'achèvement des études et analyses complémentaires et de la réalisation du projet.

Pour les projets, comme pour les plans/programmes, l'engagement sur des résultats impliquerait que le dispositif explicite les mesures supplémentaires éventuellement nécessaires en cas de non atteinte des objectifs poursuivis : le code de l'environnement est explicite sur ce point pour les plans et programmes. Ce n'est jamais le cas dans les dossiers

dont l'Ae à été saisie, et elle a parfois souligné la nécessité de compléter l'évaluation environnementale en ce sens. Comme ce rapport le développe plus loin, un tel suivi apparaît crucial pour ne pas avoir à constater trop tard, à l'échéance du plan/programme, que les ambitions que les maîtres d'ouvrage s'étaient fixés n'ont pas été atteintes.

### 3.4 - L'évaluation des plans et programmes : l'exemple des projets stratégiques des grands ports maritimes et des plans d'actions pour le milieu marin

Outre de nouveaux avis sur des contrats de développement territoriaux et des chartes de parcs nationaux, 2014 aura conduit l'Ae à examiner, pour la première fois, des projets stratégiques de Grands ports maritimes (GPM) et les quatre plans d'action pour le milieu marin des sous-régions marines métropolitaines. Les 15 avis rendus en 2014 sur des plans et programmes permettent de confirmer les premiers constats formulés les années antérieures ; ils permettent également de faire ressortir quelques points communs aux plans et programmes analysés, pourtant de nature très variée.



117 \ Avis Ae n°2014-62 concernant l'INB N°116 de l'établissement AREVA NC de La Hague.

118 \ Avis GPSO (Grand projet du Sud-Ouest) déjà cités et, pour mémoire, notamment l'avis Ae n°2013-126 concernant la modernisation du stade de Roland-Garros.

Le code de l'environnement prévoit que l'Ae formule un avis sur le rapport environnemental, ainsi que sur le projet de plan, schéma, programme ou document de planification (R.122-21 IV du code de l'environnement).

Les démarches d'évaluation environnementale stratégique étant encore récentes, les avis de l'Ae portent bien souvent sur des premiers rapports environnementaux<sup>119</sup>. Par conséquent, rares sont encore les plans/programmes pour lesquels la démarche d'évaluation environnementale a pu être prise en compte en amont de leur conception. L'Ae a pu néanmoins mesurer les améliorations apportées à ces démarches environnementales, pour les plans de deuxième génération : l'Ae a en particulier relevé des différences très nettes entre les seconds projets stratégiques des GPM métropolitains et les premiers projets stratégiques des GPM d'outre-mer, récemment créés.

Ces démarches stratégiques s'inscrivant dans le temps long, l'une des premières difficultés des maîtres d'ouvrage, mais également de la démarche d'évaluation environnementale, consiste à concilier la durée somme toute modeste (5 ans en général) pendant laquelle un projet stratégique a vocation à être mis en œuvre, avec des durées plus longues pour la plupart des grands projets qui les constituent. Ceci peut conduire à admettre que la première version d'un plan/programme reste en partie incomplète sur certains volets. En contrepartie, les objectifs environnementaux à atteindre et les indicateurs associés devraient être définis dans les meilleurs délais, le premier plan devant alors prévoir le processus itératif par lequel les objectifs seront atteints.

Cette difficile prise en compte du temps long concerne, de façon similaire, l'évolution des milieux et des indicateurs environnementaux : l'évaluation environnementale ne peut se contenter d'une photographie d'un état initial constaté au moment de l'élaboration du plan ou du programme, mais doit pleinement prendre en compte l'effet des évolutions en cours, résultant de dynamiques ou de décisions antérieures et parfois anciennes.

L'Ae constate en conséquence une difficulté récurrente de définition d'un « scénario de référence », la continuité de la mise en œuvre d'un projet stratégique excluant, sauf exception, la remise en cause d'orientations décidées plusieurs années auparavant. Cette difficulté, déjà mentionnée dans le rapport annuel 2013 est le plus souvent palliée par une description de la démarche de concertation qui a conduit à retenir le scénario présenté. Néanmoins, pour l'Ae, elle pourrait également conduire à s'interroger sur la structure des rapports environnementaux des plans et programmes.

A titre d'exemple, le code de l'environnement requiert qu'un des volets du rapport environnemental analyse l'articulation du plan ou du programme avec les autres plans ou programmes, ainsi que leurs impacts cumulés. De façon quasi systématique, ce volet se limite à un contrôle de cohérence a *minima*. L'Ae a été fréquemment conduite à approfondir ce volet, susceptible d'affecter profondément la définition du scénario de référence et, en corollaire, les impacts du plan ou du programme.

Cette remarque a trouvé une résonance particulière dans les plans et programmes analysés en 2014 : les mesures en faveur du milieu marin dépendent essentiellement de l'efficacité de la mise en œuvre des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux et de la politique commune de la pêche ; de même, les mesures de prévention des inondations qui découleront des plans de gestion des risques d'inondation pourraient présenter des impacts significatifs pour certains milieux littoraux ; les continuités recensées dans les schémas régionaux de cohérence écologique constituent une trame « de base » pour les projets stratégiques des ports ; les orientations des Schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE), quand ils sont adoptés, imposent des ambitions en termes de réhabilitation du bâti existant, de développement des énergies renouvelables ou de réduction des rejets liés aux transports, qu'un contrat de développement territorial doit pleinement intégrer dans sa stratégie et ses projets.

Au même titre, les évaluations d'incidences de tous les plans et programmes sur le réseau Natura 2000 restent encore largement imprécises, les documents d'objectifs comportant pourtant les informations pertinentes pour appréhender les enjeux, l'état de conservation des espèces et des habitats et les types de mesures de gestion appropriées.

Sur un plan global, une évaluation environnementale stratégique est une opportunité pour traiter 4 questions majeures :

- examiner à une échelle pertinente et très en amont les grandes alternatives raisonnables (dont éventuellement celle consistant à ne rien changer, qui constitue le scénario de référence), à la lumière des objectifs des politiques publiques, dans des termes qui ne doivent pas préjuger des solutions techniques ;
- en déduire les grandes solutions d'évitement retenues, en laissant néanmoins aux études d'impact le soin d'analyser des variantes à une échelle spatiale différente ;

119 \ A l'exception notable du schéma d'aménagement régional de Guyane (avis Ae n°2014-16).

- dès lors, identifier et quantifier grossièrement les grandes catégories d'impact de l'option d'aménagement retenue et, les stratégies de réduction, voire de compensation, identifiées à la fois comme nécessaires et techniquement envisageables ;
- définir pour tous les maîtres d'ouvrage et autorités concernés les principaux critères environnementaux (grandes caractéristiques, localisation, options identifiées comme inacceptables, ordre dans lequel certaines opérations devront s'enchaîner, gestion des effets cumulés, modes de gouvernance...) auxquels devront répondre les projets et mesures couverts par le plan/programme.

L'identification des enjeux est un des volets cruciaux des plans et programmes. Elle s'avère d'autant plus délicate que les territoires concernés sont parfois vastes et présentent des caractéristiques diversifiées. Les rapports environnementaux identifient fréquemment des enjeux à l'échelle de l'ensemble du plan ou du programme. L'efficacité de leur mise en œuvre semble néanmoins passer par un meilleur ciblage des territoires et des enjeux les concernant, afin d'éviter une hiérarchisation insuffisante d'enjeux multiples.

Les démarches les plus abouties conduisent les maîtres d'ouvrage à identifier une liste de projets et de mesures, ayant vocation à être réalisés pendant la durée du plan ou du programme. L'Ae recommande alors de préciser en quoi le projet ou la mesure ont déjà été engagés, comment leur mise en œuvre est envisagée sur la durée du plan ou du programme, voire s'ils ont vocation à être poursuivis ou achevés

au cours du plan ou du programme suivant. Cette démarche permet d'appréhender les enjeux à long terme, tout en cernant mieux les impacts sur la durée du projet stratégique.

Les dispositifs de suivi constituent enfin l'une des clés de voûte des plans et programmes : fondés sur des indicateurs ou des campagnes de surveillance des milieux, adaptés non seulement aux enjeux du territoire concerné, mais aussi aux projets et mesures du plan ou du programme, ils paraissent parfois au moins aussi importants que les ambitions environnementales affichées par le plan ou le programme. Ainsi, des indicateurs ciblés paraissent parfois plus appropriés que certains indicateurs généraux ; l'Ae a aussi pu porter son attention sur les difficultés éventuelles de mise en œuvre de certaines orientations vertueuses, justifiant une attention particulière à ce processus. Enfin, dernier maillon du suivi, les questions de gouvernance ont pu être soulevées<sup>120</sup>, notamment en s'interrogeant sur le périmètre du comité de pilotage retenu et sur les conditions dans lesquelles l'évolution des indicateurs serait de nature à déclencher un débat, voire une modification du plan/programme.

Enfin, les maîtres d'ouvrage peinent, le plus souvent, à définir des mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation, lorsque certains projets ou mesures sont susceptibles d'entraîner des impacts négatifs sur l'environnement, quand bien même les rapports environnementaux les identifient. Ces volets, pourtant rares, méritent une vigilance particulière.



120 \ Voir notamment l'avis Ae n°2014-02 relatif au Contrat de développement territorial (CDT) des Boucles de la Marne.



## 4 - LA SOUMISSION OU NON À ÉTUDE D'IMPACT AU CAS PAR CAS, OU « LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE AU QUOTIDIEN »

L'Ae s'est interrogée sur le taux de soumission à étude d'impact<sup>121</sup> des projets faisant l'objet d'une demande déposée au titre de l'examen au cas par cas. Ce taux lui apparaissait élevé au vu du taux moyen pratiqué par les autres autorités environnementales. Sur un plan quantitatif, le taux moyen de soumission par l'Ae est le même que le taux moyen national (environ 10 %), dès lors que l'on ne considère que les projets non soumis à étude d'impact au titre d'une autre de leur caractéristique ou d'une autre procédure.

À chaque analyse d'un dossier « cas par cas », la question que se pose l'Ae avant de prendre une décision est la suivante : si l'on décide de soumettre à étude d'impact, quelle sera la plus-value de cette étude ? Tout en tenant compte dans son analyse des trois critères de l'annexe III de la directive « Projets », elle garde à l'esprit que la soumission à étude d'impact entraîne des coûts et des délais pour le maître d'ouvrage et pour l'Ae elle-même, qui doivent être justifiés et proportionnés à ces enjeux.

### 4.1 – La précision et la fiabilité de l'information fournie par le pétitionnaire sont primordiales

La qualité du formulaire reçu par l'Ae et des informations qu'il contient s'avère toujours aussi primordiale pour permettre une analyse la plus juste du projet. L'Ae effectue régulièrement des demandes de compléments, pour parfaire la compréhension du projet, au-delà d'une analyse purement formelle.

Dans un seul cas, l'Ae a revu et modifié sa décision de soumission à étude d'impact, sur la base d'éléments de fond transmis par le pétitionnaire, en réponse aux considérants et critères utilisés par l'Ae pour fonder sa décision<sup>122</sup>.



# SENTIER DU LITTORAL SUR LE MONT BÉAR, LE LONG DE LA CÔTE VERMEILLE

### 4.2 – Le cas particulier des décisions de non-soumission s'appuyant sur l'existence d'autres procédures « environnementales »

L'Ae n'assure jusqu'ici aucun suivi des décisions qu'elle a prises. Elle s'interroge cependant sur l'usage qui est fait de ses décisions, notamment lorsqu'elle prend une décision de non-soumission à étude d'impact qui s'appuie sur l'existence d'autres procédures et évaluations d'incidences (loi sur l'eau, Natura 2000, espèces protégées, sites classés par exemple). Cela peut en particulier être le cas lorsqu'une future évaluation des incidences Natura 2000, obligatoire, n'est « portée » par aucune autre autorisation<sup>123</sup>. L'Ae pourrait alors être conduite à revoir ses pratiques pour de tels cas d'espèces.

### 4.3 – Retour d'expérience sur les soumissions

Pour la première fois depuis l'instauration de ces dispositions réglementaires, l'Ae a instruit quatre recours gracieux en 2014. Sauf pour le cas du mouillage de Saint-Trojan-les-Bains évoqué plus haut et à propos duquel l'Ae a modifié le sens de sa décision, les pétitionnaires ont principalement contesté, dans les motivations de la décision, l'intégration de l'opération faisant l'objet de la demande dans un projet plus large soumis d'emblée à étude d'impact ou dans un programme d'opérations constituant une unité fonctionnelle.

Les éléments apportés par trois des pétitionnaires à l'appui de leurs recours n'ont pas conduit l'Ae à revoir le sens de ses décisions : deux d'entre elles ont été maintenues en l'état (prolongement d'une ligne de tramway à Montpellier et opération d'aménagement à la périphérie de Strasbourg) ; la troisième a été retirée, l'Ae considérant que sa décision initiale était inopportune, les travaux faisant partie d'un projet d'ensemble soumis à étude d'impact obligatoire (ElecLink).

À la connaissance de l'Ae, aucune de ses décisions n'a été l'objet de recours contentieux à ce jour.

121 \ Cf. Les données fournies dans la première partie du rapport.

122 \ Décision Ae n°F-054-14-C-0015.

123 \ Cf. décisions concernant des reprises de talus ferroviaires en forêt d'Hirson : n°F-022-14-C-0018 et F-022-14-C-0024.

#### 4.4 – Avis rendus suite à soumission à étude d'impact

16 avis ont été rendus à ce jour par l'Ae suite à des décisions de soumission à étude d'impact :

- dans 3 cas, elle a pu constater que les impacts relevés dans la décision et l'ayant fondée avaient été mal traités dans l'étude d'impact : la décision était donc probablement fondée, mais l'étude d'impact n'a pas permis de traiter le sujet correctement ;
- dans 8 cas, l'analyse du dossier remis à l'Ae l'a conduite à ne pas remettre en question mais à conforter très clairement sa décision de soumission ;
- dans 3 cas cependant, l'Ae considère que la soumission à étude d'impact n'était finalement pas justifiée ;
- dans 2 autres cas, enfin, la réalisation d'une étude d'impact a pu avoir un effet vertueux même si les enjeux du projet étaient limités.

Par conséquent, ces constats, effectués et partagés par l'ensemble de ses membres, la conduiront à prendre ses décisions sous réserve d'une vraie plus-value des études d'impact attendues. Une étude sera diligentée en 2015 afin d'identifier les éventuels faisceaux d'indices qui la conduisent à soumettre des projets à étude d'impact.

Enfin, le contexte de la nouvelle directive « Projets » conduit d'ores et déjà à réfléchir à la possibilité offerte de décisions assorties de prescriptions, s'appuyant sur des engagements plus fermes du maître d'ouvrage : c'est actuellement impossible (les décisions ne pouvant que soumettre ou ne pas soumettre à étude d'impact).

## 5 – MODERNISER ET SIMPLIFIER ?

Suite aux constats dressés par les états généraux de la modernisation du droit de l'environnement en 2013, le gouvernement a souhaité engager diverses pistes de réflexions pour simplifier le droit de l'environnement. En effet, la complexité du droit accroît les risques juridiques, l'empilement des procédures – sans qu'elles soient cohérentes entre elles – et mobilise des moyens soutenus ; l'allongement des délais engendre l'insatisfaction des maîtres d'ouvrage, et *in fine* certains projets génèrent des insatisfactions, voire des oppositions profondes.



Plusieurs expérimentations de simplification ont été engagées, afin de répondre à des objectifs ciblés : autorisations de certaines installations classées productrices d'énergie renouvelable, autorisations de certains ouvrages et travaux au titre de la loi sur l'eau...

Plus globalement, 7 groupes de travail ont été chargés de proposer des évolutions législatives et réglementaires pour améliorer : la participation du public dans les processus de décision, les études d'impact et la qualité des avis de l'autorité environnementale, la conception des projets afin de mieux « éviter, réduire, voire compenser » leurs impacts, la sécurité juridique des décisions, etc. jusqu'à envisager l'unification des procédures environnementales.

Mi-2012, la ministre chargée de l'écologie avait mandaté le président de l'Autorité environnementale pour améliorer l'exercice de l'autorité environnementale en région. Le président avait alors rendu un rapport d'étape en janvier 2013.

L'Ae a été associée à 3 groupes de travail : celui sur les études d'impact et sur l'autorité environnementale, celui sur la démarche « éviter, réduire, compenser » et celui sur l'unification des procédures – y compris le suivi des expérimentations engagées –, dont les travaux étaient encore en cours fin 2014.

Elle a ainsi préparé et délibéré des contributions pour chacun de ces groupes, fondées sur quelques principes communs :

- l'Ae ne peut que constater que plusieurs des difficultés soulevées dans le constat initial découlent d'un écart persistant entre l'esprit des textes européens et certaines transpositions en droit national, soucieuses – à juste titre – d'une continuité avec les procédures préexistantes. L'expérience acquise par l'Ae, réitérée en 2014, en a régulièrement apporté l'illustration ;
- la comparaison avec les autres États membres conduit à constater que les évaluations stratégiques pourraient être significativement améliorées, sur un champ plus cohérent, alors que les études d'impact de projets sont très nombreuses, les seuils de chaque procédure prédefinisant un champ très large de soumission systématique à étude d'impact ;
- vu par un porteur de projets, ce cadre réglementaire encourage alors à réaliser les différentes procédures, comme une course d'obstacles, en minimisant les risques juridiques de chacune d'entre elle, en perdant alors de vue les raisons de fond qui les guident et en se risquant alors à pratiquer de fait du « saucissonnage » et à fragiliser juridiquement leur projet...

## C'est la raison pour laquelle l'Ae plaide résolument :

- pour intégrer le plus possible, dans le droit national, la logique de « projet » au sens de la directive 2014/52/UE, auquel s'attache une étude d'impact unique, couvrant l'ensemble des enjeux environnementaux qui le concerne, quitte à la faire vivre aux différents stades de la conception du projet ;
- pour prendre du recul, voire modifier les procédures en vigueur afin de restituer pleinement l'esprit des textes : compenser un impact ne peut être qu'un pis-aller, supposant qu'on ait démontré qu'il était impossible au préalable de l'éviter, ou à défaut, de le réduire ; le choix d'une variante au regard des impacts environnementaux doit faire partie du processus de conception, puis de décision d'un projet, et ne pas se limiter à la reconstruction *a posteriori* des raisons ayant conduit à faire ce choix ; en cas de compensation, la pertinence et la réussite d'une mesure se jugent plus au résultat, en termes de fonctionnalité, que sous la forme d'un ratio de surfaces ;
- pour améliorer la cohérence globale des dispositifs d'évaluation environnementale (ce qui est soumis à évaluation environnementale, l'autorité compétente qui émet un avis), par une bonne articulation entre évaluations stratégiques de plans/programmes et études d'impact des projets et par l'amélioration de la lisibilité de l'organisation générale des autorités environnementales.

Comme le groupe de travail réuni sur ce dernier volet l'a confirmé, la décision publique gagne, sur le fond comme sur la forme, à s'appuyer sur un avis consultatif qui ne lie ni l'autorité décisionnaire ni le service qui l'instruit. Une organisation plus intégrée, articulant l'Ae du CGEDD et les autorités environnementales régionales, réduirait l'hétérogénéité des avis et permettrait un traitement de chaque projet proportionné aux enjeux qui le concernent au niveau approprié, une collégialité adaptée permettant alors d'en améliorer l'objectivité, sans remettre en cause pour autant la proximité nécessaire à la bonne appréciation de ces enjeux.

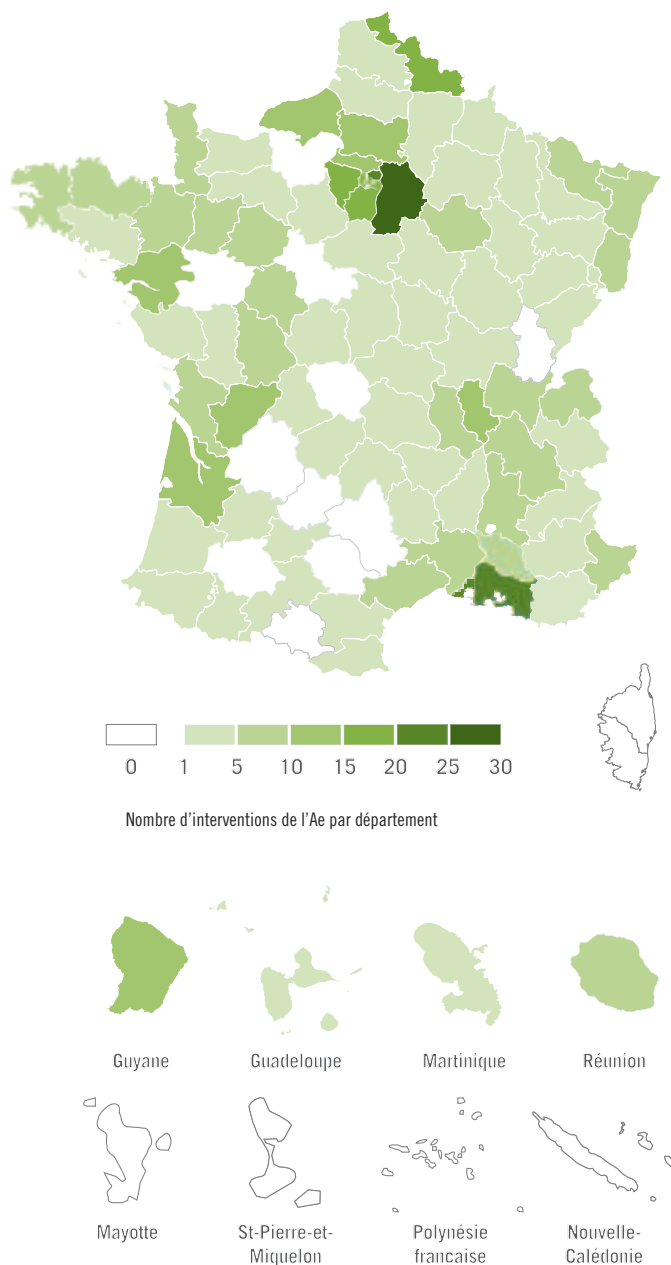
# ANNEXES



## ANNEXES

# LISTES GÉOGRAPHIQUES ET THÉMATIQUES DES AVIS ÉMIS EN 2014

CARTE DES AVIS RENDUS SUR LE TERRITOIRE, DE 2009 À 2014



N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Département(s)	Région	Typologie
<b>Plans et PROGRAMMES</b>					
2014-16	Révision du schéma d'aménagement régional (SAR) de la Guyane - voir 2009-03	23/04/14	973	Guyane	plan/programme
2014-76	Évaluation environnementale de la Charte du Parc national de Port-Cros	05/11/14	83	Provence-Alpes-Côte d'Azur	plan/programme
<i>dont plans d'action pour les milieux marins</i>					
2014-81	Plan d'action pour le milieu marin – sous-région marine Méditerranée occidentale	03/12/14		inter régional	plan/programme
2014-83	Plan d'action pour le milieu marin – sous région marine Manche – Mer du Nord	03/12/14		inter régional	plan/programme
2014-84	Plan d'action pour le milieu marin – sous-région marine Golfe de Gascogne	03/12/14		inter régional	plan/programme
2014-85	Plan d'action pour le milieu marin – sous-région marine mers celtiques	03/12/14		inter régional	plan/programme
<i>dont projets stratégiques de grands ports maritimes</i>					
2014-55	Projet stratégique du Grand port maritime de la Martinique	Constat de retrait 23/07/14	972	Martinique	plan/programme
2014-56	Projet stratégique du Grand port maritime de la Réunion	10/09/14	974	Réunion	plan/programme
2014-68	Projet stratégique du Grand port maritime de La Rochelle	08/10/14	17	Poitou-Charente	plan/programme
2014-70	Projet stratégique du Grand port maritime du Havre	08/10/14	76	Haute-Normandie	plan/programme
2014-73	Projet stratégique du Grand port maritime de Rouen	22/10/14	76	Haute-Normandie	plan/programme
<i>dont contrats de développement territorial</i>					
2014-02	Contrat de développement territorial (CDT) des Boucles de la Marne	09/04/14	94	Île-de-France	plan/programme
2014-66	Contrat de développement territorial (CDT) du Coeur économique Roissy – Terres-de-France – Avenant Logement	24/09/14	95	Île-de-France	plan/programme
2014-69	Contrat de développement territorial (CDT) Val-de-France/Gonesse/Bonneuil-en-France – Avenant Logement	24/09/14	95	Île-de-France	plan/programme
2014-86	Contrat de développement territorial (CDT) Versailles Grand Parc/Saint-Quentin/Vélizy	17/12/14	78	Île-de-France	plan/programme
2014-92	Contrat de développement territorial (CDT) Est Seine-Saint-Denis	17/12/14	93	Île-de-France	plan/programme
<b>PROJETS</b>					
<b>Domaine ferroviaire</b>					
2013-128	Extension de la gare Bordeaux-Saint-Jean côté Belcier	22/01/14	33	Aquitaine	ferroviaire
2013-139	Accessibilité ferroviaire sur la commune de Bassens	12/03/14	33	Aquitaine	ferroviaire
2013-122	Grand projet du Sud-Ouest au sud de Bordeaux	22/01/14	33-40	Aquitaine	ferroviaire
2013-121	Grand projet du Sud-Ouest Bordeaux Toulouse Bordeaux Espagne	22/01/14	31-33-40-82	Aquitaine Midi-Pyrénées	ferroviaire
2013-130	Suppression des passages à niveau n° 104 et 105 à Nonant-le-Pin	26/02/14	61	Basse-Normandie	ferroviaire
2014-65	Pôle d'échanges multimodal de Saint-Brieuc	24/09/14	22	Bretagne	ferroviaire
2014-15	Pôle d'échanges multimodal Gare de Morlaix	23/04/14	29	Bretagne	ferroviaire
2014-06	Pôle d'échanges multimodal Gare de Redon	09/04/14	35	Bretagne	ferroviaire
2014-26	Création du Pôle d'échanges multimodal en gare de Rennes - permis de construire	11/06/14	35	Bretagne	ferroviaire
2014-90	Pôle d'échanges multimodal de Lorient	17/12/14	56	Bretagne	ferroviaire
2014-88	Réouverture de la ligne RFF Belfort – Delle au trafic voyageurs et demande de défrichement	17/12/14	90	Franche-Comté	ferroviaire
2014-04	Aménagement de l'avant-gare Montparnasse	26/03/14	75	Île-de-France	ferroviaire
2014-87	Pôle gare de Moret-Veneux-les Sablons	17/12/14	77	Île-de-France	ferroviaire
2014-19	Tangentielle Ouest Saint-Germain Ceinture-Achère Ville RER	23/04/14	78	Île-de-France	ferroviaire
2014-33	Grand pôle intermodal à Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons	25/06/14	91	Île-de-France	ferroviaire
2014-61	Création d'une passerelle en gare de Corbeil-Essonnes	10/09/14	91	Île-de-France	ferroviaire
2014-13	Construction des espaces pour la station de métro « Mairie de Saint-Ouen » de la ligne 14 du métro parisien	23/04/14	93	Île-de-France	ferroviaire
2014-34	Prolongement de la ligne 12 du métro de Porte de la Chapelle à Mairie d'Aubervilliers - Phase 2	25/06/14	93	Île-de-France	ferroviaire
2014-75	Future station « Mairie d'Aubervilliers » dans le cadre du projet de prolongement nord-est de la ligne 12 du métro parisien - permis de construire	22/10/14	93	Île-de-France	ferroviaire
2014-71	Création d'une nouvelle station « Clichy Saint-Ouen RER » sur la ligne 14 du métro parisien - permis de construire	08/10/14	92-93	Île-de-France	ferroviaire
2014-25	Projet de transport public du Grand Paris – Grand Paris Express Grand Tronçon Lignes 14-16-17	28/05/14	93-77	Île-de-France	ferroviaire
2014-05	Gare nouvelle de Montpellier	Constat de report 26/03/14	34	Languedoc-Roussillon	ferroviaire
2014-28	Gare nouvelle de Montpellier - nouvelle saisine	09/04/14	34	Languedoc-Roussillon	ferroviaire

N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Département(s)	Région	Typologie
2013-123	Grand projet du Sud-Ouest au nord de Toulouse	22/01/14	31-82	Midi-Pyrénées	ferroviaire
2014-64	Création du Pôle d'échanges multimodal en gare de Savenay	24/09/14	44	Pays-de-la-Loire	ferroviaire
2014-17	Projet d'aménagement et d'extension de la ligne de tramway T3 afin de permettre la desserte du Grand Stade de Lyon à Décines-Charpieu	23/04/14	69	Rhône-Alpes	ferroviaire
2014-79	Halte ferroviaire et infrastructures de desserte du site d'Yvours sur les communes d'Irigny et Pierre-Bénite	19/11/14	69	Rhône-Alpes	ferroviaire
2014-89	Déblai des Ayasses - Permis d'aménager	19/11/14	26	Rhône-Alpes	ferroviaire
<b>Domaine routier</b>					
2013-140	Projet d'aménagement de la RN 102 : liaison A75-Brioude	12/03/14	43	Auvergne	route
2014-58	Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen	10/09/14	14	Basse-Normandie	route
2013-135	RN 154 - Travaux routiers au sud de Dreux	26/02/14	28	Centre	route
2014-67	Aménagement d'une 3 <sup>e</sup> voie sur l'A10 entre Chambray-lès-Tours et Veigné	24/09/14	37	Centre	route
2014-37	RN36 - Aménagement des carrefours entre la RD235 et le carrefour de l'Obélisque	09/07/14	77	Île-de-France	route
2014-47	Aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres	09/07/14	92	Île-de-France	route
2014-48	Projet de requalification de la RD 141 sur les communes d'Illies et de Salomé	09/07/14	59	Nord-Pas-de-Calais	route
2014-63	Aménagement du carrefour dit de la Pierre Blanche RD 1016-RD 201 sur les communes de Creil et Saint-Maximin	10/09/14	60	Picardie	route
<b>Domaine fluvial</b>					
2014-14	Effacement des barrages de la Sélune	23/04/14	50	Basse-Normandie	fluvial
2014-40	Réhabilitation du barrage de Pont-et-Massène	23/07/14	21	Bourgogne	fluvial
2014-08	Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage d'entretien du canal du Nivernais	Constat de report 09/04/14	58	Bourgogne	fluvial
2013-141	Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage d'entretien du canal du Centre	Constat de report 26/03/14	71	Bourgogne	fluvial
2013-142	Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage d'entretien de la Seille canalisée	Constat de report 26/03/14	71	Bourgogne	fluvial
2014-42	Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage d'entretien sur la rivière Seille	11/06/14	71	Bourgogne	fluvial
2014-44	Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage d'entretien du canal du Centre	11/06/14	71	Bourgogne	fluvial
2014-10	Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage d'entretien du canal de Bourgogne	Constat de report 23/04/14 21-89-10	21-89-10	Bourgogne - Champagne-Ardenne	fluvial
2014-43	Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage d'entretien du canal de Bourgogne	11/06/14	21-89-10	Bourgogne - Champagne-Ardenne	fluvial
2014-49	Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage du canal du Nivernais	11/06/14	58-89	Bourgogne	fluvial
2014-41	Installation de transit des sédiments de la Rance à Saint-Samson-sur-Rance	09/07/14	22	Bretagne	fluvial/ICPE
2014-59	Reconstruction de barrages sur la Meuse	10/09/14	55-08	Champagne-Ardenne Lorraine	fluvial
2013-118	Aménagement des sauts de l'Oyapock (Guyane) - voir dossier 2014-12	Constat de report 22/01/14	973	Guyane	fluvial
2014-12	Aménagement des sauts de l'Oyapock (Guyane) - 2 <sup>e</sup> dossier - voir 2013-118	12/02/14	973	Guyane	fluvial
2014-07	Création d'un poste de pompage à Clévant	09/04/14	54	Lorraine	fluvial
2014-57	Reconstruction des barrages manuels de l'Aisne	10/09/14	60-02	Picardie	fluvial
<b>Domaine maritime</b>					
2014-77	Installation de transit de sables inertes sur le port Ouest du Grand port maritime de Dunkerque	05/11/14	59	Nord-Pas-de-Calais	maritime
2013-125	Démantèlement de navires sur le port de Saint-Nazaire	22/01/14	44	Pays-de-la-Loire	maritime
2014-82	Extension du port de pêche de La Cotinière à Saint-Pierre-d'Oléron (cadrage préalable)	03/12/14	17	Poitou-Charente	maritime
2014-35	Élargissement de la passe d'entrée « Avant Port Nord » dans les bassins Est du GPMM sur la commune de Marseille	25/06/14	13	Provence-Alpes-Côte d'Azur	maritime
2014-60	Demande autorisation exploitation du bassin de confinement de matériaux de dragage dit « Bassin MIRABEAU » à Marseille	10/09/14	13	Provence-Alpes-Côte d'Azur	maritime
<b>Énergie</b>					
2014-72	Demande d'autorisation d'exploiter un Parc éolien sur le territoire de la commune de Trédaniel	24/09/14	22	Bretagne	énergie
2014-30	Construction de la liaison électrique souterraine RTE à 225 kV entre le futur site du Cycle combiné gaz naturel de Landvisiau et le poste électrique existant de La Martyre-Ponant	25/06/14	29	Bretagne	énergie
2014-51	Canalisation de transport de gaz naturel - centrale de Landvisiau : « Alimentation du client Compagnie électrique de Bretagne CCCG de Landvisiau »	25/06/14	29	Bretagne	énergie
2014-01	Création d'une liaison souterraine à 225 kV Calan, Mûr-de-Bretagne et Plaine-Haute	26/03/14	22-56	Bretagne	énergie
2014-22	Canalisation de transport de gaz naturel dit « Bretagne Sud » de Plumergat à Pleyben	14/05/14	56-29	Bretagne	énergie
2014-45	Canalisation de transport de gaz naturel dit « Projet Artère du Santerre »	23/07/14	60-80	Picardie	énergie
2014-93	Réhabilitation de la ligne électrique à 225 000 V Fléac-Niort	17/12/14	16-79	Poitou-Charente	énergie
2014-09	Liaison RTE de la Haute-Durance - Projets P3 et P4	09/04/14	5	Provence-Alpes-Côte d'Azur	énergie

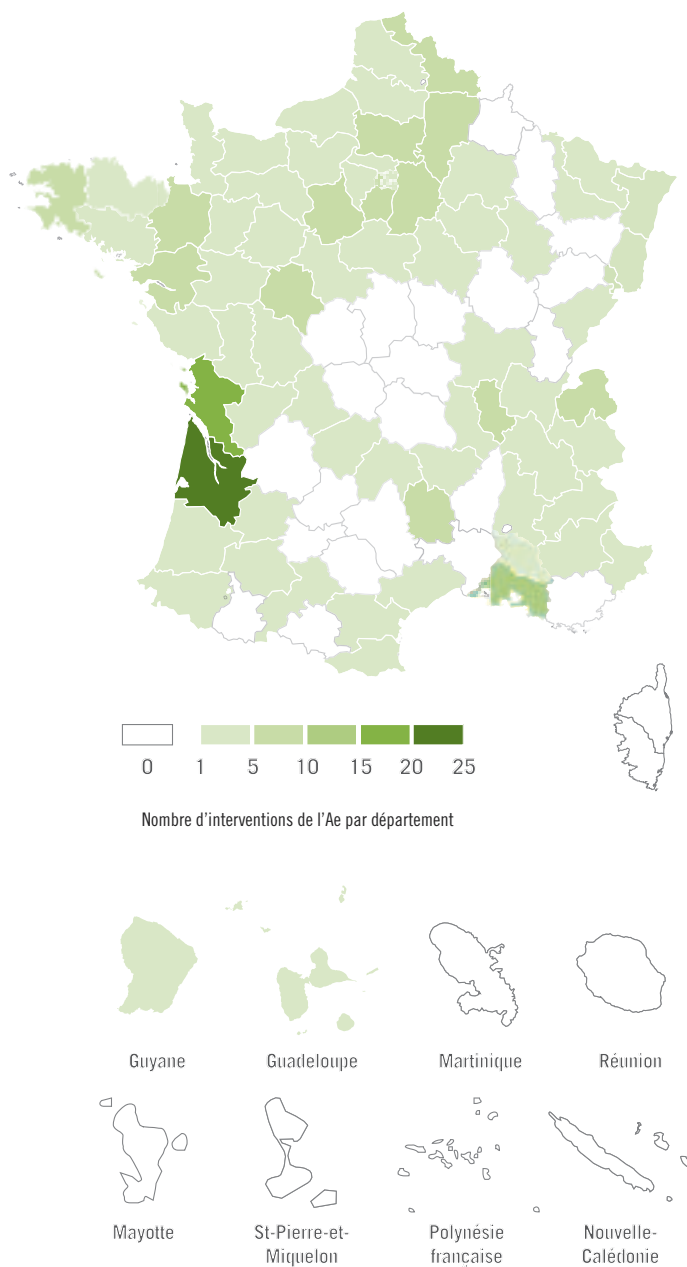


N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Département(s)	Région	Typologie
2014-38	Parc photovoltaïque de Pourrières	11/06/14	83	Provence-Alpes-Côte d'Azur	énergie
2014-29	Implantation d'une centrale électrique au cycle combiné au gaz à Landivisiau - voir 2013-71	25/06/14	29	Bretagne	énergie/ICPE
<b>Installations classées pour l'environnement</b>					
2014-80	Installation temporaire d'une station d'enrobage liée à la LGV Sud-Europe-Atlantique à La Pouyade	22/10/14	33	Aquitaine	ICPE
2014-91	Centre de stockage de déchets de très faible activité de l'ANDRA – commune de Morvilliers	17/12/14	10	Champagne-Ardenne	ICPE
2014-32	Installation de transit de sédiments de dragage de la Seine à Mouligneux	25/06/14	76	Haute-Normandie	ICPE
2014-21	Demande d'autorisation d'exploiter le dépôt d'hydrocarbures de l'Espiguette au Grau-du-Roi	14/05/14	30	Languedoc-Roussillon	ICPE
2013-119	Station de transit de matériaux à « L'Ormeau-Saint-Denis » et « Ormeaux-Saint-Denis Ouest » sur la commune de Jaunay-Clan dans le cadre de la LGV Sud-Europe-Atlantique	22/01/14	86	Poitou-Charente	ICPE
2014-27	Installation temporaire d'une centrale d'enrobage à chaud au bitume de matériaux routiers liée à la LGV Sud-Europe-Atlantique au lieu-dit « Bois-de-Gallais » à Bédénac	28/05/14	17	Poitou-Charente	ICPE
2014-74	Terminal méthanier FOS FASTER	22/10/14	13	Provence-Alpes-Côte d'Azur	ICPE
<b>Installations nucléaires de base</b>					
2014-62	Autorisation de modification de l'INB N°116 de l'établissement AREVA NC de La Hague	10/09/14	50	Basse-Normandie	INB
<b>Aménagements</b>					
2014-11	Consolidation et aménagement des remparts Est du Mont Saint-Michel	23/04/14	50	Basse-Normandie	Aménagement
2013-129	Protection et aménagement du site naturel dit « des Salines » sur la commune de Sainte-Anne à la Martinique	12/02/14	972	Martinique	Aménagement
2013-120	Réalisation de l'Ecoquartier Flaubert à Petit-Quevilly et Rouen	22/01/14	76	Haute-Normandie	Aménagement
2014-50	Parc logistique du pont de Normandie 2	23/07/14	76	Haute-Normandie	Aménagement
2013-126	Restructuration du stade Roland-Garros	11/12/13	75	Île-de-France	Aménagement
2013-138	Construction d'un bâtiment provisoire de deux étages pour une durée de 23 mois dans le cadre de la restructuration du stade Roland-Garros	12/03/14	75	Île-de-France	Aménagement
2014-46	Création de l'allée alluviale de Baillargues (34)	Constat de retrait 23/07/14	34	Languedoc-Roussillon	Aménagement
2014-18	Aménagement de la desserte de l'Arena et des parcs de stationnement à Dunkerque	14/05/14	59	Nord-Pas-de-Calais	Aménagement
2014-36	Accessibilité et permis de construire de la ZAC Petit Menin depuis l'A 22	09/07/14	59	Nord-Pas-de-Calais	Aménagement
2014-78	Construction du télésiège des Mélèzes sur le domaine skiable des Houches à Saint-Gervais	19/11/14	74	Rhône-Alpes	Aménagement
<i>dont aménagements fonciers agricoles et forestiers</i>					
2013-124	AFAF sur la commune de Eckwersheim dans le cadre de la LGV Est	22/01/14	67	Alsace	AFAF
2014-52	AFAF de Steinbourg lié à la LGV Est	23/07/14	67	Alsace	AFAF
2013-131	AFAF de Burnhaupt-le-Haut dans le cadre de la LGV Rhin-Rhône	26/02/14	68	Alsace	AFAF
2013-132	AFAF d'Eteimbes dans le cadre de la LGV Rhin-Rhône	26/02/14	68	Alsace	AFAF
2013-133	AFAF de Schweighouse-Thann dans le cadre de la LGV Rhin-Rhône	26/02/14	68	Alsace	AFAF
2013-134	AFAF de Soppe-le-Haut dans le cadre de la LGV Rhin-Rhône	26/02/14	68	Alsace	AFAF
2014-24	AFAF de Cussac-sur-Loire (43) lié à l'aménagement de la RN 88 « contournement du Puy en Velay »	14/05/14	43	Auvergne	AFAF
2014-20	AFAF de Piffonds et Savigny-sur-Clairis avec extension dans la commune de Courtenay	14/05/14	89-45	Bourgogne - Centre	AFAF
2014-53	AFAF de Marigny-Marmande, Pussigny, Ports-sur-Vienne et Antogny-le-Tillac lié à la réalisation de la ligne LGV Sud-Europe-Atlantique	23/07/14	37	Centre	AFAF
2014-39	AFAF de Saint-Genest-d'Ambière avec extensions sur Scorbe-Clairvaux et Sossay lié à la réalisation de la ligne LGV Sud-Europe-Atlantique	09/07/14	86	Poitou-Charente	AFAF
2014-23	AFAF de Marçay avec extension sur Marigny-Chemereau et Celle-L'Evescault dans le cadre de la LGV Sud-Europe-Atlantique	14/05/14	86-87	Poitou-Charente - Limousin	AFAF
2014-54	AFAF de Bouvron, Blain, Fay-de-Bretagne lié à la déviation de la RN171	23/07/14	44	Pays-de-la-Loire	AFAF
2013-127	AFAF sur la commune de Brossac avec extension sur Passirac dans le cadre de la LGV Sud-Europe-Atlantique	12/02/14	16	Poitou-Charente	AFAF
2013-136	AFAF de Vouharte et Montignac-sur-Charente avec extensions sur Coulonges, La Chapelle et Xambes dans le cadre de la LGV Sud-Europe-Atlantique	12/03/14	16	Poitou-Charente	AFAF
2013-137	AFAF de Londigny, Montjean, la Chèverrie, Saint-Martin du Clocher, Villiers-le-Roux avec extension dans la commune de Villefagnan dans le cadre de la LGV Sud-Europe-Atlantique	12/03/14	16	Poitou-Charente	AFAF
2014-03	AFAF de Sainte-Souligne avec extension sur Passirac dans le cadre de la LGV Sud-Europe-Atlantique	26/03/14	16	Poitou-Charente	AFAF
2014-31	AFAF de Courcôme, Villefagnan, Raix et La Faye dans le cadre de la LGV Sud-Europe-Atlantique	25/06/14	16	Poitou-Charente	AFAF

## ANNEXES

# LISTES GÉOGRAPHIQUES ET THÉMATIQUES DES DÉCISIONS PRISES EN 2014

CARTE DES DÉCISIONS RENDUS SUR LE TERRITOIRE, DE 2012 À 2014



N° Ae	Titre de la décision	Région	Département	Date de la décision	Sens de la décision
<b>Aménagement</b>					
F-072-14-C-0003	Tour mixte Logements et Bureaux – Lot 4.8 – Périmètre OIN Bordeaux Euratlantique (33)	Aquitaine	33	10/02/14	OUI
F-072-14-C-0021	Construction d'un programme immobilier tertiaire (commerces, activités, hôtels et bureaux) Quai de Paludate ZAC Saint-Jean Belcier à Bordeaux (33)	Aquitaine	33	18/03/14	NON
F-072-14-C-0038	Construction d'un parc public de stationnement Quai de Paludate Lot B Zac Saint-Jean-Belcier à Bordeaux (33)	Aquitaine	33	25/04/14	NON
F-072-14-C-0037	Construction d'un ensemble résidentiel et d'activité tertiaire dans la ZAC Saint-Jean-Belcier (33)	Aquitaine	33	18/07/14	NON
F-072-14-C-0072	Construction d'un ensemble immobilier de bureaux et commerce - Ilôt 8.2 B/8.2 C Armagnac – ZAC Saint-Jean-Belcier (33)	Aquitaine	33	05/08/14	NON
F-072-14-C-0073	Construction d'un ensemble immobilier de bureaux,logements, commerces et parking mutualisé - Ilôt 8.2 D/8.2 E Armagnac – ZAC Saint-Jean-Belcier (33)	Aquitaine	33	05/08/14	NON
F-072-14-C-0090	Quai de Brienne Ilot 4,6a ZAC Saint-Jean-Belcier (33)	Aquitaine	33	25/09/14	NON
F-072-14-C-0057	Construction d'un ensemble résidentiel et d'activité tertiaire dans la ZAC Saint-Jean-Belcier (33)	Aquitaine	33		
F-072-14-C-0062	Construction d'un ensemble immobilier de bureaux et commerce - Ilôt 8.2 B/8.2 C Armagnac – ZAC Saint-Jean-Belcier (33)	Aquitaine	33		
F-072-14-C-0063	Construction d'un ensemble immobilier de bureaux,logements, commerces et parking mutualisé - Ilôt 8.2 D/8.2 E Armagnac – ZAC Saint-Jean-Belcier (33)	Aquitaine	33		
F-025-14-C-0027	Aménagement de deux parkings provisoires sur la Pointe Presqu'île de Caen (14)	Basse-Normandie	14		
F-053-14-C-0055	Défrichement d'une zone boisée pour mise en pâture - Moulin du Cosquer à Dinéault (29)	Bretagne	29	01/07/14	NON
F-053-14-C-0089	Sécurisation et mise en valeur du site de Sainte-Marie du Ménez-Hom : aménagement d'un contournement routier (RD887), d'un parking et des espaces publics	Bretagne	29	22/09/14	NON
F-053-14-C-0069	Parking sud de la gare de Rennes (35)	Bretagne	35	31/07/14	NON
F-053-14-C-0041	Rechargement en sable dans l'anse du Magouer à Plouhinec (56)	Bretagne	56	05/05/14	NON
F-053-14-C-0096	Création d'une mini-déchèterie sur l'île de Hoedic (56)	Bretagne	56		
F-053-14-C-0097	Création d'une mini-déchèterie sur l'île de Houat (56)	Bretagne	56		
F-024-14-C-0012	Défrichement de 12 ha 34 a 48 de bois au sein de la propriété du Many (41)	Centre	41		
F-023-14-C-0065	Aménagement d'un parc routier sur l'ancien site de l'usine MIC (76)	Haute-Normandie	76	25/07/14	NON
F-011-14-C-0050	Extension du centre commercial de Pontault-Combault (77)	Île-de-France	77		
F-011-14-C-0099	Construction d'un entrepôt logistique et de bureaux annexes à Servon ZAC du Noyer-aux-Perdrix (77)	Île-de-France	77		
F-011-14-C-0034	Projet de construction du bâtiment 01 à Fontenay-aux-Roses (92)	Île-de-France	92	18/04/14	NON
F-011-14-C-0098	Projet immobilier d'habitation et commerce, sur l'îlot 3 de la ZAC de la gare Ermont-Eaubonne (95)	Île-de-France	95		
F-091-14-C-0016	Coupe de pins noirs sur la grotte de Dargilan (48)	Languedoc-Roussillon	48	20/03/14	NON
F-091-14-C-0054	Défrichement de 4,15 ha pour mise en pâture sur le territoire de la commune de La Malène (48)	Languedoc-Roussillon	48	24/06/14	NON
F-091-14-C-0082	Défrichement de 16,83 ha sur la commune de Montbrun (48)	Languedoc-Roussillon	48		
F-091-14-C-0087	Défrichement de 4,66 ha sur la commune de Montbrun (48)	Languedoc-Roussillon	48		
F-052-13-C-0108	Réalisation d'un jardin aquatique sur la commune du Bernard (secteur du Port Rouge) (85)	Pays-de-la-Loire	85		
F-022-14-C-0026	Création d'une aire naturelle de stationnement à Saint-Valéry-sur-Somme (80)	Picardie	80	24/04/14	NON
F-022-14-C-0013	Aménagement d'un ouvrage de franchissement de l'Authie sur les communes de Quend (80) et de Conchil-le-Temple (62)	Picardie	80-62	18/03/14	NON
F-054-14-C-0009	Requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême	Poitou-Charentes	16		
F-054-14-C-0056	Aménagements d'accès à trois plages sur la commune de Les-Portes-en-Ré (17) – Demande de concession d'utilisation du DPM	Poitou-Charentes	17	09/07/14	NON
F-054-14-C-0061	Travaux de lutte contre l'érosion : Apport de sable sur la plage principale de Brée-les-Bains (17)	Poitou-Charentes	17	31/07/14	NON
F-054-13-C-0102	Installation de prises d'eau dans la zone ostréicole de « Le Praud » à La Flotte (17)	Poitou-Charentes	17		
F-082-14-C-0100	Aménagement de la parcelle Nord-est connexe au Grand stade sur le site de Montout (69)	Rhône-Alpes	69	24/10/14	NON
F-082-14-C-0068	Défrichement dans le cadre de la construction d'un télésiège débrayable 4 places dit des Mélèzes sur le domaine skiable des Houches/Saint-Gervais (74)	Rhône-Alpes	74	18/07/14	OUI
<b>Énergie</b>					
F-072-14-C-0043	Défrichement dans le cadre du projet Artère de l'Adour Canalisation DN 600 Arcangues-Coudres (64-40)	Aquitaine	64-40	07/05/14	OUI
F-026-14-C-0051	Réhabilitation en 225 000 volts de la ligne à 150 000 volts Breuil Henri Paul (71)	Bourgogne	71	11/06/14	NON
F-021-14-C-0020	Garantie de l'alimentation électrique du poste de Marolles (51)	Champagne-Ardenne	51	18/03/14	OUI
F-043-14-C-0044	Lignes à 225 000 volts de raccordement du poste de Saône au réseau RTE existant	Franche-Comté	25	16/05/14	OUI
F-043-14-C-0023	Construction d'une centrale hydro-électrique sur l'Ognon, commune d'Emagny (25)	Franche-Comté	25		
F-031-13-C-0107	Raccordement électrique de la station de conversion de la société ElecLink Limited au poste RTE 400 000 volts des Mandarins via une liaison souterraine à 400 000 volts d'environ 3 km de long (62)	Nord-Pas-de-Calais	62	14/02/14	OUI
F-031-14-C-0035	Station de conversion France – ElecLink (62)	Nord-Pas-de-Calais	62		

N° Ae	Titre de la décision	Région	Département	Date de la décision	Sens de la décision
F-093-14-C-0029	Défrichement pour construction de deux lignes électriques aériennes à 225 Kv L'Argentière-Serre Ponçon (P4) et Grisolles-Pralong (P6)	Provence-Alpes-Côte d'Azur	5	22/04/14	OUI
<b>Domaine ferroviaire</b>					
F-042-14-C-0048	Suppression du PN 20 de Molsheim (67)	Alsace	67	03/06/14	NON
F-072-14-C-0076	Création de la halte ferroviaire Le Bouscat-Bruges sur la commune du Bouscat-en-Gironde (33)	Aquitaine	33	04/09/14	OUI
F-072-14-C-0102	Sécurisation de la gare de Gujan Mestras (33)	Aquitaine	33	17/11/14	NON
F-072-14-C-0103	Sécurisation de la gare de La Teste-de-Buch (33)	Aquitaine	33	17/11/14	NON
F-083-14-C-0108	Suppression du PN n° 15 de Borne (43)	Auvergne	43	17/12/14	NON
F-025-14-C-0042	Circulation de trains touristiques sur la ligne Caen-Flers entre Pnt Erasbourg (14) et Caligny (61) – Création d'un quai au niveau de la halte de Caligny	Basse-Normandie	61	19/05/14	NON
F-053-14-C-0059	Travaux de relèvement de vitesse et équipement en block automatique lumineux de la ligne Rennes-Redon (35)	Bretagne	35	15/07/14	NON
F-24-14-C-0036	Création d'une passerelle piétonne équipée de 2 escaliers fixes et 2 ascenseurs en gare de Briare (045)	Centre	45	17/04/14	NON
F-024-14-C-0094	Projet d'allongement des quais en gare de Dordives (45)	Centre	45	19/11/14	NON
F-024-14-C-0014	Modification base travaux de Droué (41) et Courtalain (28)	Centre	41-28	18/03/14	NON
F-043-14-C-0060	Réouverture de la ligne Belfort – Delle au trafic voyageurs	Franche-Comté	90	01/07/14	OUI
F-011-14-C-0005	Construction d'un parc de stationnement sur la gare de Longueville (76)	Haute-Normandie	76	20/02/14	NON
F-011-14-C-0088	Création d'équipements de retournement, de garage et d'alimentation des trains à Marne-la-Vallée – Chessy (77)	Île-de-France	77	19/09/14	OUI
F-011-14-C-0106	Création de positions de garage pour les trains du RER B à Saint-Rémy-les-Chevreuse (78)	Île-de-France	78		
F-011-14-C-0049	Trottoir de manœuvre en gare d'Orsay Ville (91)	Île-de-France	91	12/06/14	NON
F-011-14-C-0011	Prolongement du Tram-Train Massy-Evry (78)	Île-de-France	91		
F-011-13-C-0118	Permis de construire de la gare de la Défense dans le cadre du prolongement du RER E EOLE à l'ouest (92)	Île-de-France	92	16/01/14	OUI
F-011-14-C-0075	Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite du site de la gare des Vallées à La Garenne-Colombes, Colombes et Bois-Colombes (92)	Île-de-France	92	31/07/14	NON
F-011-14-C-0101	Création de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses (92)	Île-de-France	92	21/11/14	OUI
F-011-14-C-0104	Régénération et électrification d'une voie ferrée de service du faisceau impair de Gagny (93)	Île-de-France	93		
F-011-14-C-0074	Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite du site de la gare d'Ivry-sur-Seine (94)	Île-de-France	94	11/08/14	NON
F-091-14-C-0091	Création d'une base travaux, site de Carcassonne l'Estagnon (11)	Languedoc-Roussillon	11		
F-091-14-C-0008	Prolongement de la ligne de tramway destiné à la desserte de la Gare nouvelle de Montpellier	Languedoc-Roussillon	34	19/02/14	OUI
F-091-14-C-0040	Défrichement dans le cadre du projet de Ligne 5 de tramway de l'agglomération de Montpellier d'une superficie de 2,18 ha (34)	Languedoc-Roussillon	34	05/05/14	OUI
F-091-14-C-0006	Amélioration de la sécurité du public à la traversée des voies et de l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite de la gare de Bram (11)	Languedoc-Roussillon	11	27/02/14	NON
F-074-13-C-0101	Création d'une halte ferroviaire à Malemort (19)	Limousin	19	24/02/14	NON
F-073-14-C-0032	Achèvement du doublement de la voie ferrée entre Arènes et Colomiers (ligne de Auch) (31)	Midi-Pyrénées	31	27/05/14	OUI
F-052-14-C-0067	Mise en place du cadencement TER entre Nantes et Ancenis (44)	Pays-de-la-Loire	44	26/07/14	NON
F-052-14-C-0105	Création de voies de garage ferroviaires à Nantes (44)	Pays-de-la-Loire	44	27/11/14	NON
F-052-13-C-0106	Aménagement de la gare Loire et Sillon à Savenay en Pôle d'échanges multimodal	Pays-de-la-Loire	44		
F-052-14-C-0047	Suppression du PN 161 et Amélioration de la sécurité du PN 160 à Le Genest-Saint-Isle (53)	Pays-de-la-Loire	53	13/11/14	OUI
F-052-14-C-0022	Remplacement du tablier du viaduc sur le Lay (85)	Pays-de-la-Loire	85	31/03/14	OUI
F-022-14-C-0018	Confortement de talus sur ligne SNCF Fives-Hirson km 117,850 et km 117,920 voie 1 sur la commune de Hirson HIRSON 1 (02)	Picardie	2	31/03/14	NON
F-022-14-C-0024	Confortement de talus sur la ligne SNCF Fives-Hirson km 119,920 à km 120,150 voie 2 sur la commune d'Hirson	Picardie	2	31/03/14	NON
F-082-13-C-105	Création d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte du site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite (69)	Rhône-Alpes	69	07/01/14	OUI
F-082-14-C-0045	Suppression du PN 93 Commune d'Etrembière (74)	Rhône-Alpes	74	02/06/14	OUI
F-082-14-C-0046	Suppression des PN 90 et 91 Commune de Reigner-Esery (74)	Rhône-Alpes	74	02/06/14	OUI
<b>Domaines fluvial et maritime</b>					
F-022-13-C-0117	Déconstruction de la passerelle de Séraucourt à Séraucourt-le-Grand (02)	Picardie	2	13/01/14	NON
F-054-14-C-0033	Confortement et restauration de l'exutoire du canal de la Perroche à Dolus d'Oléron (17)	Poitou-Charentes	17	15/04/14	NON
F-025-14-C-0001	Renouvellement de l'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du DPM pour mouillages groupés de navires de plaisance sur le littoral de la commune d'Agon-Coutainville (50)	Basse-Normandie	50	27/01/14	NON
F-025-14-C-0095	Zone de mouillages et d'équipements légers dans l'anse de Plainvivi à Digulleville (50)	Basse-Normandie	50	29/10/14	NON
F-025-13-C-0109	Travaux de dragage d'entretien du port de plaisance du Hourdet à Cayeux-sur-Mer (80)	Picardie	80		

N° Ae	Titre de la décision	Région	Département	Date de la décision	Sens de la décision
F-053-14-C-0030	Zone de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) sur l'archipel des Glénan (29)	Bretagne	29	19/05/14	NON
F-054-14-C-0015	Renouvellement pour l'AOT du DPM relative aux zones de mouillage Manson-Petite-Plage et Préventorium à Saint-Trojan-les-Bains (17)	Poitou-Charentes	17	24/02/14	OUI
F-054-14-C-0039	Projet de modification du périmètre de la zone de mouillages organisée de la pointe du Grouin (17)	Poitou-Charentes	17	24/04/14	NON
F-054-14-C-0015	Renouvellement pour l'AOT du DPM relative aux zones de mouillage Manson-Petite-Plage et Préventorium à Saint-Trojan-les-Bains (17)	Poitou-Charentes	17	28/05/14	NON
F-054-14-C-0071	Demande d'autorisation temporaire d'occupation du domaine public maritime dans le cadre du mouillage de la Clavette (17)	Poitou-Charentes	17	07/08/14	NON
F-054-14-C-0081	Zone de mouillages et équipements légers en dehors des ports délimités (pour renouvellement AOT du DPM) à La Couarde-sur-Mer (17)	Poitou-Charentes	17		
<b>Domaine routier</b>					
F-042-14-C-0019	Projet de liaison routière entre la rue Fritz Kieffer et l'A350 à Strasbourg (67)	Alsace	67	13/03/14	OUI
F-042-14-C-0004	Restructuration de l'échangeur de la Mertzau sur l'A 36 à Mulhouse (68)	Alsace	68	13/02/14	OUI
F-025-14-C-0031	Création d'une voirie de contournement sur les communes de Tanis et Pontorson (50) dans le cadre de la suppression du passage à niveau n°9 sur la ligne Lison-Lamballe	Basse-Normandie	50	08/04/14	NON
F-024-13-C-0110	Extension du parking poids lourds de l'aire de service de Val-Neuvy sur l'A10 Commune de Fresnay l'Evêque (28)	Centre	28	14/01/14	NON
F-024-13-C-0111	Extension du parking poids lourds de l'aire de service de Fontaine Colette sur l'A10 commune de Saint-Epain (37)	Centre	37	14/01/14	NON
F-024-13-C-0112	Extension du parking poids lourds de l'aire de service de Sainte-Maure de Touraine sur l'A10 commune de Saint-Epain (37)	Centre	37	14/01/14	NON
F-024-13-C-0113	Extension du parking poids lourds de l'aire de service de Tours Val-de-Loire sur l'A 10 commune de Monnaie (37)	Centre	37	14/01/14	NON
F-024-13-C-0114	Extension du parking poids lourds de Tours la Longue Vue sur l'A 10 commune de Monnaie (37)	Centre	37	14/01/14	NON
F-024-13-C-0115	Extension du parking poids lourds de l'aire de service de Blois-Villerbon sur l'A 10 commune de Villerbon (41)	Centre	41	14/01/14	NON
F-024-13-C-0116	Extension du parking poids lourds de l'aire de service de Meung-sur-Loire commune de Messas (45)	Centre	45	14/01/14	NON
F-021-14-C-0053	Allongement d'une bretelle d'échangeur et création d'une voie de désenclavement au niveau de la commune de Saint-Dizier (52)	Champagne-Ardennes	52	11/08/14	OUI
F-021-14-C-0066	Allongement d'une bretelle d'échangeur et création d'une voie de désenclavement au niveau de la commune de Saint-Dizier (52)	Champagne-Ardennes	52		
F-094-14-C-0025	Élargissement de la RD 424 Canton des Deux Sévi	Corse	20	20/03/14	NON
F-094-14-C-0010	Élargissement de la RD 424 Canton des Deux Sévi	Corse	20		
F-003-14-C-0080	Construction d'une piste forestière de 2800m pour desservir la parcelle 18 du secteur forestier de Counami, commune d'Iracoubo (Guyane)	Guyane	973	05/09/14	NON
F-023-14-C-0052	Réalisation d'une voirie et d'un terre-plein de giration dans le cadre de la réhabilitation de l'apportement aval existant sur la commune d'Alizay (27)	Haute-Normandie	27	18/06/14	NON
F-011-14-C-0028	Aménagement de la RN6 dans le secteur du pont de Villeneuve-Saint-Georges (94)	Île-de-France	94	18/04/14	NON
F-091-14-C-0017	Aménagement de la RD 907 BIS sur la commune des Vignes (48)	Languedoc-Roussillon	48	13/03/14	NON
F-041-14-C-0109	Élargissement de bande d'arrêt d'urgence et création de zones d'arrêts des patrouilles sur l'A 4 entre la Veuve (51) et Semécourt (57)	Lorraine	54	16/12/14	NON
F-031-14-C-0070	Échangeur A16/RN42 : doublement de la bretelle Calais-Boulogne sur mer (sortie n°31-Autoroute A16)(62)	Nord-Pas-de-Calais	62	29/07/14	NON
F-052-13-C-0119	Mise en place du télépéage et réaménagement de la barrière de péage de la Gravelle sur l'A 81 (53)	Pays-de-la-Loire	53	31/01/14	NON
F-022-14-C-0093	Réalisation d'une voie douce reliant Chantilly à Saint-Maximin (60)	Picardie	60		
F-022-14-C-0077	Empierrement de la laie du Drap d'Or sur une longueur de 190m (02-60)	Picardie	02-60	01/09/14	NON
F-022-14-C-0078	Travaux de stabilisation de la route forestière de la mare Bougie sur terrain naturel en forêt domaniale de Retz (02-60)	Picardie	02-60	01/09/14	NON
F-022-14-C-0079	Travaux de stabilisation de la route forestière des Novices sur terrain naturel en forêt domaniale de Retz (02-60)	Picardie	02-60	01/09/14	NON
F-054-14-C-0064	Création d'une voie d'accès au Musée aéronautique de Rochefort-sur-Mer (17)	Poitou-Charentes	17	17/07/14	NON
F-054-14-C-0084	Protections acoustiques RN 237 à Lagorne (17)	Poitou-Charentes	17	02/09/14	NON
F-054-14-C-0086	Protections acoustiques RN 11 à Sainte-Soulle (17)	Poitou-Charentes	17	02/09/14	NON
F-054-14-C-0107	RN141 – Aménagement d'un carrefour à sens giratoire avec la RD131 sur les communes de Saintes et Chamiers (17)	Poitou-Charentes	17	09/12/14	NON
F-054-14-C-0083	Mise aux normes de l'assainissement de la RN 11 à Epannes, Armure et Frontenay-Rohan-Rohan (79)	Poitou-Charentes	79	15/09/14	NON
F-054-14-C-0085	Protections phoniques RN 10 à Vivonne (86)	Poitou-Charentes	86	02/09/14	NON
F-093-14-C-0007	RN 568 – Aménagement du carrefour Saint-Gervais par la modification de la géométrie de l'anneau existant pour le rendre de forme circulaire sur la commune de Fos-sur-Mer (13)	Provence-Alpes-Côte d'Azur	13	20/02/14	OUI
F-093-14-C-0058	Aménagement du carrefour de la Fossette - RN 568 - à Fos-sur-Mer (13)	Provence-Alpes-Côte d'Azur	13	10/07/14	NON
F-093-14-C-0002	Réalisation d'une voie nouvelle avec passage inférieur sous la voie ferrée Aix-Rognac, quartier de l'Ensoleillée à Aix-en-Provence (13)	Provence-Alpes-Côte d'Azur	13	17/02/14	NON
F-082-14-C-0092	Élargissement et redressement voirie routière Naviland-Cargo à Vénissieux (69)	Rhône-Alpes	69	13/10/14	NON

**ANNEXES**

# EXEMPLES EXTRAITS DES AVIS ET DÉCISIONS 2014



**# AVIS AE N°2014-59**

(CGEDD 009812-01)

EN DATE DU 10 SEPTEMBRE 2014



# WEB

## Construction de barrages automatisés et équipements associés – destruction des barrages manuels existants, sur la Meuse (08-55)

Le fleuve Meuse est équipé de 23 barrages manuels, dits « à aiguilles » (qui consistent en un rideau de madriers ou « aiguilles » mis verticalement côte



à côte et barrant le lit du fleuve, le long d'une passerelle métallique constituée de fermettes pouvant pivoter pour s'effacer en cas de crue et laisser le libre passage aux eaux). Ils ont pour fonction de maintenir la ligne d'eau<sup>124</sup> en période d'étiage, notamment pour permettre la navigation.

Le projet consiste à les déconstruire et à les remplacer, à leur aval immédiat, par des barrages gonflables à l'eau, automatisés et gérés de manière centralisée. Le gonflage, plus ou moins important, de l'enveloppe permet de garantir, en fonction du débit du cours d'eau, un niveau constant en amont. Il est assuré par une pompe située dans un local sur berge.

L'exploitation des barrages actuels présente de fortes contraintes en termes de moyens humains à mobiliser, de dangerosité et de pénibilité pour les barragistes. Leur remplacement s'inscrit dans le cadre de la modernisation des infrastructures fluviales françaises.

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par la société BAMEO, via une convention de Partenariat public-privé (PPP) avec Voies navigables de France.

Le projet se déroule sur l'ensemble du linéaire de la Meuse, du nord de Verdun, jusqu'à la frontière avec la Belgique, à Givet. 6 barrages sont situés dans le département de la Meuse, les 17 autres, dans celui des Ardennes. Le choix a été fait, dès le PPP, de maintenir à l'identique le nombre et la localisation des ouvrages. Il est, par ailleurs, prévu d'équiper 3 des barrages de micro-centrales de production d'électricité. L'objectif principal est de maintenir la possibilité de navigation sur la Meuse (pour environ, annuellement, 2 500 passages de plaisanciers et 400 à 500 passages de péniches de fret), par la fiabilisation de la gestion de la ligne d'eau. L'Ae a demandé au maître d'ouvrage de présenter les modalités de prise en compte du changement climatique dans la navigation sur la Meuse, compte tenu de son impact éventuel sur la ligne d'eau et sur le maintien de sa navigabilité.

Les principaux enjeux environnementaux sont :

- en phase travaux, la préservation des milieux aquatiques et la prévention des inondations ;
- en phase exploitation, l'amélioration de la capacité migratoire du fleuve Meuse en amont de Givet et les impacts potentiels de l'évolution de la gestion des retenues sur les milieux naturels (ripisylves<sup>125</sup>, frayères, etc.), mais également la garantie des compensations nécessaires des milieux humides affectés temporairement ou définitivement, à hauteur des fonctionnalités perturbées ou détruites.

L'Ae a demandé au maître d'ouvrage de mieux expliquer, dans le cadre de la recherche de variantes, le choix de maintenir le nombre et la localisation des barrages et de s'interroger sur la possibilité d'effacer, sans les remplacer, les barrages pour lesquels la réalisation des travaux s'avère complexe ou ayant un fort impact environnemental.

Les recommandations de l'Ae ont également porté sur :

- le complément de l'état initial sur la situation actuelle des populations de poissons migrateurs sur la Meuse, y compris sur son parcours belge et ses affluents ;
- l'apport d'informations permettant de vérifier la conformité réglementaire des niveaux d'eau retenus pour chacun des barrages ;
- la démonstration par le maître d'ouvrage de son engagement à mettre en oeuvre les mesures compensatoires envisagées et la présentation, lors de l'enquête publique de l'avancement de la prospection des terrains nécessaires à la compensation.

124 \ En hydrographie, la ligne d'eau est une ligne matérialisant la hauteur d'eau d'un cours d'eau, d'un lac, d'une mer...

125 \ La forêt riveraine, rivulaire ou ripisylve (étymologiquement du latin ripa, « rive » et sylva, « forêt ») est l'ensemble des formations boisées, buissonnantes et herbacées présentes sur les rives d'un cours d'eau, la notion de rive désignant l'étendue du lit majeur du cours d'eau non submergée à l'étiage.



## Grand projet du Sud-Ouest (GPSO) : lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax, aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse

Le dossier présenté par Réseau ferré de France (RFF) porte sur des projets d'infrastructures ferroviaires destinées à établir de nouvelles liaisons entre Bordeaux et Toulouse d'une part, Bordeaux et Dax (en prévision d'un prolongement vers l'Espagne) d'autre part :

- deux lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax, comportant un tronçon commun de Bordeaux au sud de la Gironde,
- des aménagements ferroviaires de la ligne existante au sud de Bordeaux, entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans, ainsi qu'au nord de Toulouse entre Toulouse-Matabiau et Saint-Jory.

Les projets présentés portent sur 327 km de Lignes à grande vitesse (LGV) nouvelles, 3 gares nouvelles (Agén, Montauban et Mont-de-Marsan) et une halte (Sud-Gironde), dans deux régions et cinq départe-

ments. Leur coût est d'environ 9 milliards d'euros, hors matériel roulant, et le cas échéant stations de maintenance et de remisage. Ils sont partie intégrante d'un programme, dit des « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO), qui comporte par ailleurs une voie nouvelle de Dax à l'Espagne, à réaliser ultérieurement, et divers aménagements des voies existantes de Bordeaux à Toulouse, et de Bordeaux à l'Espagne par l'ouest du massif landais.

Dans le cadre de politiques générales visant à augmenter la part du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport, pour les voyageurs comme pour les marchandises, et à assurer une desserte plus rapide ou plus fréquente des territoires concernés, ces projets répondent aux objectifs suivants :

- pour l'itinéraire Bordeaux - Toulouse, permettre par la construction d'une ligne à grande vitesse d'une part un gain de temps significatif sur les déplacements de voyageurs à longue distance (notamment de et vers Paris, dans le prolongement de la LGV Sud-Europe-Atlantique en cours de construction de Tours à Bordeaux), et d'autre





part une utilisation des capacités libérées sur la ligne actuelle Bordeaux – Toulouse pour permettre une amélioration des dessertes régionales et locales ;

- pour l'itinéraire Bordeaux – Espagne, outre les mêmes objectifs de gain de temps et de fréquence pour les voyageurs, contribuer (sous réserve d'autres conditions à remplir simultanément, en Espagne ou en France) à un développement significatif du fret ferroviaire à longue distance entre l'Espagne et le nord de l'Europe, actuellement très faible.

L'examen du dossier déjà très volumineux (presque 10 000 pages, dont 127 pages pour le seul guide de lecture) a néanmoins conduit l'Ae à estimer que le dossier devrait être complété sur plusieurs points importants, pour permettre à ce stade une juste appréciation des enjeux environnementaux, dans l'examen global de l'équilibre entre les impacts positifs et négatifs des projets :

- les raisons pour lesquelles les projets ont été retenus, au regard des principales solutions de substitution examinées : notamment pour Bordeaux – Toulouse les possibilités d'aménagement de la ligne existante et pour Bordeaux – Espagne l'ajustement du calendrier des décisions aux données réelles concernant l'évolution prévisible de la demande ;

- l'évaluation des impacts : sur les milieux aquatiques, en fonction notamment d'une définition plus précise des caractéristiques des ouvrages de franchissement des très nombreux cours d'eau traversés, des terrassements et ouvrages d'art, et des impacts résiduels conditionnant les compensations qui seront apportées pour atteindre aux zones humides et à certains cours d'eau ;
- l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000, pour laquelle les analyses actuelles devraient être précisées pour répondre aux exigences réglementaires ;
- plus généralement, les impacts sur la biodiversité : les surfaces affectées, l'interruption des continuités écologiques, les besoins de compensation correspondants, et les moyens envisagés pour y répondre devraient être appréciés au moins globalement, au vu des difficultés rencontrées pour d'autres grands chantiers récents dans le même secteur (A 65, notamment) ;
- les impacts acoustiques des projets, notamment aux abords de Bordeaux et Toulouse, en faisant apparaître les écarts entre la situation actuelle, la situation de référence future (2025) hors projets en tenant compte des trafics vraisemblables à cette échéance, et la situation après projets, présentées chacune dans les mêmes termes que dans le reste du dossier ;
- la gestion des matériaux nécessaires aux terrassements et ouvrages d'art : le volume de ces matériaux apparaît considérable (plus de 40 millions de m<sup>3</sup>) dans un secteur déjà largement déficitaire, sans que le dossier donne une vision claire des solutions envisagées et de leurs impacts.

Par ailleurs, pour la bonne information du public sur les raisons qui ont conduit à retenir les options fondatrices de ces projets, l'Ae a recommandé d'apporter des éclairages complémentaires aux résultats de l'évaluation socioéconomique fournie dans le dossier.

En particulier, et sans préjuger de l'analyse des hypothèses, des prévisions de trafic et des méthodes utilisées, qui relève de la procédure nouvelle d'évaluation des investissements publics par le Commissariat général aux investissements (CGI), une clarification sur le montant des investissements pris en compte dans les résultats présentés devrait être fournie. De même, chaque tronçon de ligne nouvelle (Bordeaux – Toulouse d'une part, Sud Gironde – Dax d'autre part) ayant ses objectifs et son échéancier propres, la distinction des résultats entre ces deux tronçons du projet de lignes nouvelles apporterait, selon l'Ae, des éclairages utiles au public et aux autorités amenées à se prononcer sur l'utilité publique des projets présentés.



## # AVIS AE N° 2014-82

(N°CGEDD : 009957-01)

EN DATE DU 3 DÉCEMBRE 2014



# WEB

64

### Cadrage préalable du projet d'extension du port de pêche de la Cotinière (17)

#### Fournir des éléments de cadrage préalable pour préparer l'évaluation environnementale du projet

L'Ae a été saisie par le conseil général de Charente-Maritime, pour cadrage préalable du projet d'extension du port de pêche de la Cotinière, dans le contexte d'un appel à Partenariat public-privé (PPP) lancé en 2013. Au-delà des éléments de procédure qui devront être traités entre le maître d'ouvrage et l'autorité décisionnaire, l'Ae a pu connaître des points de fond du projet qui lui ont été présentés au cours de la visite des rapporteurs. N'étant pas saisie de questions particulières, l'Ae s'est exprimée avec un certain détail sur la manière dont elle envisage, dans le présent cas de figure, le traitement pertinent par l'étude d'impact des enjeux environnementaux majeurs, sur la base des rapports provisoires transmis, sans préjuger ni de l'avis qu'elle émettra ultérieurement sur l'étude d'impact, ni des analyses et études complémentaires nécessaires à celle-ci.

Situé en façade atlantique de l'île d'Oléron, le port de la Cotinière figure parmi les principaux ports de pêche français, le plus important de Charente-Maritime. Village de pêcheurs typique, la Cotinière connaît également un essor touristique important. Pour satisfaire aux exigences du tonnage annuel traité (5 500 T) en conformité avec les normes sanitaires, de sécurité et d'ergonomie, le projet vise à améliorer un fonctionnement aujourd'hui critique de la criée, une meilleure optimisation des flux, et

une plus grande adaptabilité aux variations dans les débarquements. Ces exigences ont conduit à envisager le décentrage de la « halle à marée » vers l'est (criée et mareyage), entraînant une restructuration complète de l'ensemble des installations portuaires, en particulier pour les professionnels la création pour les professionnels d'un nouveau bassin dédié au sud-est. Outre les équipements connexes obligatoirement associés (terre-plein, digues de protection...), le projet permet de faire fonctionner « à flots » l'ensemble des équipements professionnels (fonctionnement du bassin actuel et du chenal d'accès aujourd'hui en échouage), d'améliorer la gestion des flux touristiques motivés par les activités de débarquement et de commercialisation de la pêche, et d'envisager le développement du port de plaisance.

Les principaux enjeux du projet sont liés à un site classé et à des milieux particulièrement riches, en particulier l'espace maritime de l'île, qui a fait l'objet d'une inscription en site Natura 2000 au titre des deux directives « Oiseaux » et « Habitats, faune, flore ». Les impacts permanents du projet seront tout particulièrement à analyser au regard des enjeux liés à l'insertion paysagère du projet, aux conséquences du déplacement du centre de gravité du port vers l'est, à la restauration écologique de l'ancienne zone de stationnement « empierrée » dans la dune sud-ouest, à la prise en compte du risque de submersion marine, à l'évolution du trait de côte et aux perturbations apportées par l'allongement et le rehaussement de la digue sur le transit sédimentaire.

Une attention particulière devra être apportée à la gestion des impacts du chantier (déroctage) et du clapage sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 contigus au projet.



## # AVIS AE N° 2014-58

(N°CGEDD : 009811-01)

EN DATE DU 10 SEPTEMBRE 2014



# WEB

### Projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen (14)

Le projet, porté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement du logement (DREAL) de Basse-Normandie concerne le boulevard périphérique nord de Caen (14) sur une longueur d'environ 3,6 km. Les travaux portent sur la création de voies d'entrecroisement, la mise aux normes des dispositifs d'assainissement, l'édification de murs anti-bruit, mais aussi le remaniement d'échangeurs.

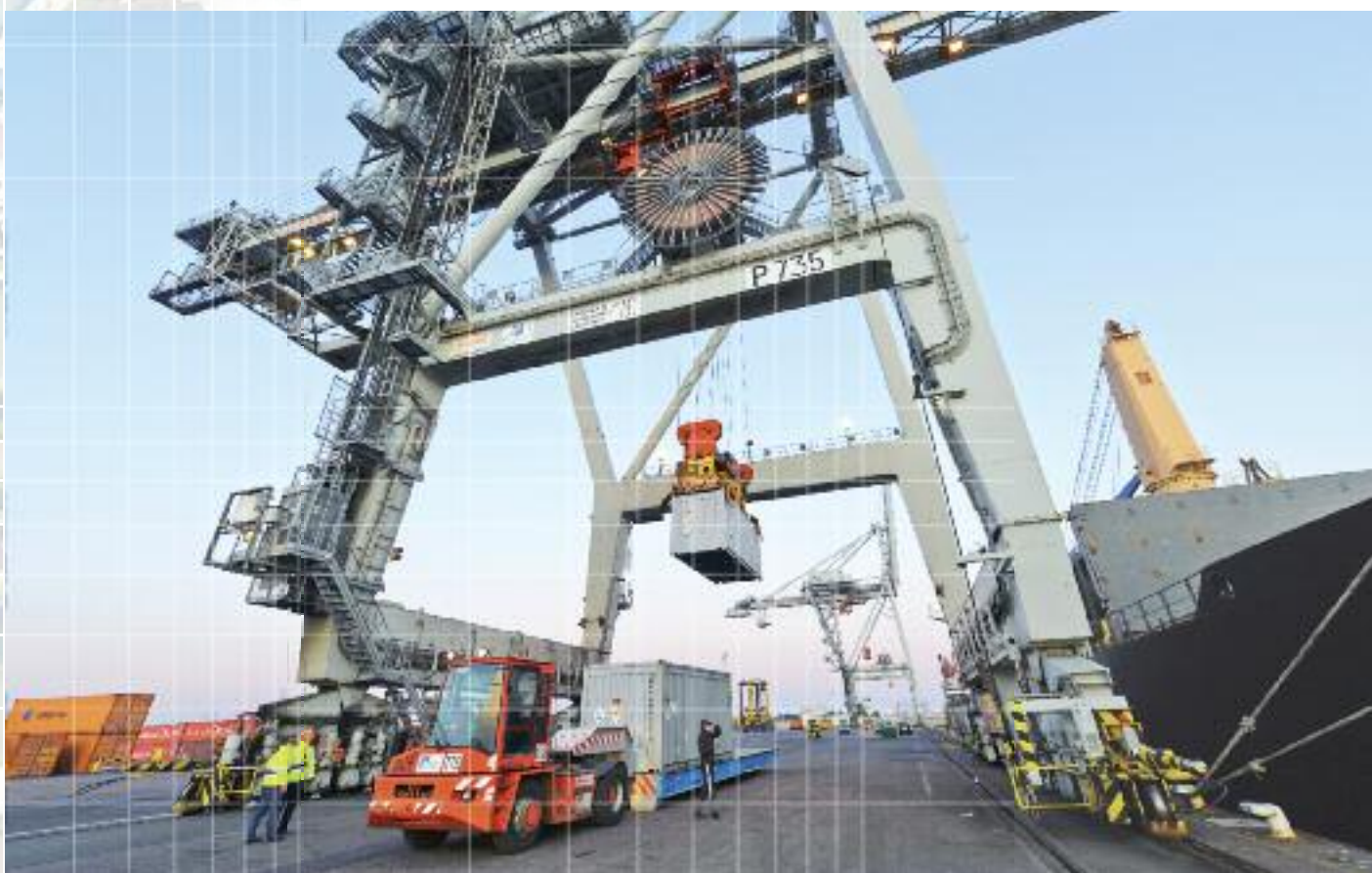
L'objectif de sécurisation qui donne son intitulé au projet est loin de résumer toutes les dimensions du projet. Si les objectifs poursuivis sont divers et parfois difficiles à hiérarchiser et articuler, la description technique est claire. Néanmoins le contexte général et certains aspects complémentaires au projet décrit (limitation de vitesse, affichage variable, revêtement des chaussées) mériteraient d'être mieux explicités. Les aspects environnementaux du projet lui-même sont bien étudiés et pris en compte de manière globalement satisfaisante.

Cependant, les risques sanitaires, au vu de la situation initiale dégradée, nécessiteraient d'être développés dans l'étude d'impact, afin d'y être présentés comme un enjeu prioritaire et afin de mieux identifier les effets spécifiques du projet, dès sa mise en service.

En outre, le détail des études acoustiques justifierait des vérifications et précisions.

L'Ae a recommandé principalement :

- d'améliorer la clarté de l'argumentation et la cohérence de la présentation des objectifs du projet, après les avoir davantage hiérarchisés ;
- de mieux argumenter les raisons qui ont conduit au choix du parti retenu dans ses aspects affectant la Vallée des Jardins ;
- de vérifier et rendre plus facilement accessible et compréhensible les résultats détaillés des annexes acoustiques, pour ce qui détermine le niveau de protection à mettre en place et la situation après mise en œuvre complète du projet ;
- de compléter l'analyse des effets cumulés avec les autres projets identifiés, par la prise en compte du trafic routier induit (véhicules légers et camions).



## # AVIS AE N°2014-70

(N°CGEDD 009876-01)

EN DATE DU 8 OCTOBRE 2014



# WEB

## Projet stratégique du Grand port maritime du Havre (76)

Le port du Havre est le premier port maritime français. Il présente des enjeux majeurs sur les plans économiques et écologiques, compte tenu de l'espace dont il est le gestionnaire, en Manche et à l'estuaire de la Seine. Le principal enjeu économique du projet stratégique est d'accroître les volumes et la part de marché du port du Havre sur le trafic conteneur sur la façade Atlantique.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet stratégique sont les suivants :

- la préservation, voire la restauration des fonctionnalités et continuités écologiques sur l'ensemble de l'estuaire de la Seine ;
- la limitation de la consommation d'espaces naturels, tout particulièrement pour ceux qui présentent la plus grande richesse écologique, et la volonté affichée de reconstruire de plus en plus le port sur le port ;
- les risques naturels et technologiques, notamment leur prise en compte dans l'aménagement du domaine portuaire et à l'interface des activités portuaires avec les secteurs urbains ;



- les pollutions de l'eau, marines et continentales, et les rejets dans l'air des activités du Grand port maritime du Havre (GPMH) et de celles qu'il accueille.

L'évaluation environnementale du projet stratégique se focalise sur l'action propre du GPMH, voire pour certains enjeux, sur son seul périmètre, sans adapter l'aire d'étude aux enjeux à examiner, ni rappeler les contributions et responsabilités respectives de l'État, des autres gestionnaires d'espaces voisins, et des occupants et des usagers du domaine portuaire concernant les impacts examinés.

L'Ae a principalement recommandé au GPMH :

- de préciser le cahier des charges et les objectifs quantitatifs de la réserve foncière mentionnée dans le projet stratégique, de les justifier et de cartographier les espaces concernés actuellement identifiables ;
- de présenter les intentions du GPMH concernant sa mission de gestion et de préservation du domaine public naturel et des espaces naturels, que le GPMH en soit propriétaire ou gestionnaire, ou qu'ils soient gérés pour son compte. Cette recommandation vise notamment la préservation ou la remise en bon état des continuités écolo-

giques sur le territoire déjà aménagé et sur celui effectivement aménageable, mais aussi entre milieux terrestres et milieux aquatiques ;

- d'approfondir l'analyse de la compatibilité et de l'articulation du projet stratégique avec d'autres plans et programmes, tout particulièrement le SDAGE Seine-Normandie et le projet de plan d'action pour le milieu marin Manche – mer du Nord, et de s'assurer de la cohérence du projet stratégique avec la gestion des risques d'inondation par submersion marine ;
- de compléter le tableau d'indicateurs de son évaluation environnementale, en cohérence avec une approche élargie des enjeux, tout en précisant la contribution du projet stratégique à leurs valeurs.

Pour ce qui concerne spécifiquement le fonctionnement écologique de l'estuaire, tout en notant que les décisions déjà prises par le GPMH ou à prendre dans le cadre du présent projet stratégique ne sont pas les seules à expliquer les évolutions constatées, l'Ae a, en outre, recommandé :

- que l'état initial se réfère également à la situation de l'estuaire au tout début des années 2000, tout en effectuant une rapide mise en perspective par rapport à la situation de 1990 ;
- de s'assurer que la méthode de cotation retenue pour le Schéma de développement et de protection de la nature (SDPN) prenne pleinement en compte la valeur fonctionnelle des milieux et de leur contribution au fonctionnement écologique de l'estuaire ;
- que l'impact de la destruction des 240 ha de zones humides soit évalué par grands types de fonctions écologiques affectées ;
- que l'évaluation des incidences Natura 2000 tienne compte des effets cumulés avec ceux des autres projets antérieurs continuant à manifester des effets dommageables pour l'intégrité du site, avant de conclure à l'absence d'effet significatif du projet stratégique.

## # AVIS AE N° 2014-14

(N°CGEDD : 009580-01)

EN DATE DU 23 AVRIL 2014<sup>126</sup>

# WEB

## Effacement des barrages de Vézins et La-Roche-qui-Boit sur la Sélune (50)

### La Sélune ou comment rétablir la continuité d'un fleuve côtier

Depuis près d'un siècle, la Sélune, petit fleuve côtier de 91 km se jetant dans la baie du Mont-Saint-Michel n'est plus un lieu de reproduction pour les saumons. L'homme a aménagé des barrages qui lui fournissent une électricité d'origine renouvelable et bon marché. Cette production, d'une puissance de 15 MW, n'engendre pas d'émissions massives de gaz à effet de serre et peut être ajustée à la demande de façon très souple. Les barrages sont également des emblèmes de l'innovation française. Le barrage de La-Roche-qui-Boit, terminé en 1919, est le premier barrage à voûtes multiples en Europe, similaire à celui de Vézins (1936). Leur inventeur est l'ingénieur français Albert Caquot (1881-1936) qui a construit de nombreux ponts et barrages dans le monde.

Les saumons, et bien d'autres poissons migrateurs, s'ils vivent et se nourrissent dans la mer, ne se reproduisent qu'en eau douce, en remontant les fleuves et rivières jusqu'à leurs lieux de frai.

Malgré tout son génie inventif, l'homme ne sait pas encore leur faire franchir les grands barrages : on sait aider les adultes à remonter mais les jeunes ne savent pas trouver leur chemin vers la mer.

Dans le cadre de la décision du 13 novembre 2009 d'effacer ces deux barrages de la Sélune, l'Ae avait été saisie en 2012 d'une demande de cadrage préalable<sup>127</sup> concernant l'étude d'impact de ce projet de démantèlement. L'objectif retenu était que la France se mette en situation de satisfaire aux obligations de la directive cadre européenne sur l'eau qui impose à tous les États membres de s'assurer que les eaux de leurs territoires sont en bon état écologique, et notamment de rétablir la continuité du cours d'eau et de permettre à la migration des saumons de reprendre.

Le projet analysé par l'Ae présente dès lors la particularité d'avoir un objectif positif de protection d'un milieu aquatique tout en réduisant une capacité de production d'énergie renouvelable. Sans se prononcer sur l'opportunité du projet ni sur ses objectifs, les membres de l'Ae ont insisté dans leur avis sur les précautions à prendre pendant la phase de vidange des retenues, les sédiments remis en suspension étant susceptibles de provoquer des mortalités piscicoles. Ils ont recommandé de revoir le calcul des émissions de gaz à effet de serre induites par la perte de production électrique liée à la suppression des deux ouvrages.

126 \ Après avoir été sollicitée une première fois à l'occasion d'une demande de cadrage préalable sur lequel elle a rendu un avis : n°2012-16.

127 \ Avis sur le cadrage préalable n° Ae 2012-16, voir aussi le rapport annuel de l'Ae de 2012, page 49.



# AVIS AE N° N°2014-29, 2014-30, 2014-51

(N°CGEDD 9687-01, 9693-01, 9764-01)

EN DATE DU 25 JUIN 2014



# WEB

## Centrale à Cycle combiné gaz de Landivisiau (29)

La péninsule bretonne connaît des difficultés croissantes d'approvisionnement électrique. Pour sécuriser son alimentation, un « pacte électrique breton » a été signé en 2010 par l'État, la Région Bretagne, Réseau de transport d'électricité (RTE), l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et l'Agence nationale de l'habitat (ANAH). Dans ce cadre, il a été décidé de construire dans l'aire de Brest une centrale de production électrique à Cycle combiné gaz (CCG).

Dans ce contexte, l'Ae a été saisie d'un projet de construction d'une centrale CCG de 446 MW à Landivisiau (29) par la Compagnie électrique de Bretagne (CEB), de son raccordement par une liaison souterraine de 18,3 km à 225 000 volts au réseau électrique par RTE, et de son raccordement au réseau de transport de gaz par une canalisation de 20 km par GRTgaz. S'agissant d'un programme de travaux à réalisation simultanée au sens du code de l'environnement, une étude d'impact unique a été réalisée sur l'ensemble.

Les enjeux environnementaux majeurs identifiés par l'Ae étaient les conséquences positives ou négatives sur l'environnement des choix de production d'électricité (polluants, déchets, gaz à effet de serre) par rapport à la situation actuelle, la sécurité des biens et des personnes, et les paysages.

L'étude d'impact présentée était de bonne facture. Outre des remarques thématiques ou ponctuelles, l'Ae a recommandé de rappeler les raisons du choix retenu *a priori* dans l'appel d'offres lancé par l'État d'une centrale à Cycle combiné gaz située dans le nord du Finistère dimensionnée pour fonctionner en semi-base, par rapport à d'autres options envisagées.

Elle a recommandé aussi de présenter les impacts cumulés, positifs ou négatifs, des trois éléments du projet avec les autres composantes du pacte électrique breton.

Les maîtres d'ouvrage ont produit un mémoire en réponse pour répondre aux recommandations de l'Ae, ponctuelles et générales.

À l'issue de ce processus d'évaluation environnementale et au cours de l'enquête publique qui a suivi, les commissaires enquêteurs ont échangé avec les rapporteurs de l'Ae afin de croiser leurs analyses, particulièrement concernant la stratégie retenue ayant conduit à l'implantation d'une centrale à CCG à Landivisiau, mais aussi au sujet des émissions d'une centrale de ce type et de leurs conséquences sur l'environnement.



## # DECISION AE N°F-082-13-C-105

(N° CGEDD 009452-01)

EN DATE DU 7 JANVIER 2014



## # AVIS AE N°2014-79

(N° CGEDD N°9944-01)

EN DATE DU 19 NOVEMBRE 2014



# WEB

### Halte ferroviaire d'Irigny-Yvours (69)

Le projet, placé sous la double maîtrise d'ouvrage de la communauté urbaine du Grand Lyon et de Réseau Ferré de France, consiste en la création d'une halte ferroviaire, d'un parc-relais et de leurs accès sur les communes d'Irigny et de Pierre-Bénite, localisées à une dizaine de kilomètres au sud de Lyon.

Ce projet d'ampleur modeste (quais de 170 mètres de long, parking de 290 places, budget de 10 millions d'euros) a été soumis à la procédure d'examen au cas par cas, car il relevait de la rubrique 5° alinéa b) « haltes ferroviaires ou points d'arrêts non gérés ; travaux entraînant une modification substantielle de l'emprise des ouvrages » de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Malgré la modestie du projet, l'Ae a relevé, dans sa décision du 7 janvier 2014, qu'il pouvait induire des impacts importants sur le milieu, du fait des nombreuses espèces faunistiques protégées et patrimoniales identifiées dans l'aire d'étude, des effets du projet sur la flore et les habitats, notamment les boisements et la zone humide, de la présence de remblais non inertes, de l'augmentation

prévisible des circulations routières dans le secteur et de l'exposition des futurs utilisateurs de la halte aux émissions olfactives de la station d'épuration voisine. Elle a donc conclu que le projet devait être soumis à une étude d'impact.

L'Ae a rendu un avis le 19 novembre 2014 qui a confirmé cette première analyse. Outre les éléments déjà identifiés dans sa décision, l'examen approfondi de l'étude d'impact lui a permis de relever les enjeux suivants : la pollution des sols et, potentiellement celle des eaux, le risque d'inondation et les risques technologiques dans le secteur, et la préservation de la zone humide et du ruisseau.

Alors même que l'ampleur du projet pouvait paraître limitée, l'analyse du dossier de soumission au cas par cas, puis celle de l'étude d'impact, ont permis d'identifier des impacts importants et variés du projet sur l'environnement, et d'inciter les maîtres d'ouvrage à mettre en place les mesures pertinentes pour les éviter, les réduire et le cas échéant les compenser.





## # DECISION AE N°F -053-14-C-0041

(N° CGEDD 009719-01)

EN DATE DU 5 MAI 2014



# WEB

### Rechargement en sable dans l'anse du Magouer à Plouhinec (56)

Alors qu'une grande partie du rivage de l'anse de Magouer, à Plouhinec (56), est protégée par des enrochements et des murs maçonnés, la dune présente au pied de l'aire de stockage des bateaux subit quant à elle une forte érosion littorale.

La commune de Plouhinec souhaite donc effectuer un rechargement en sable de cette dune afin de stopper son recul. Le projet consiste à prélever par tractopelle 1 000 à 2 000 m<sup>3</sup> de sable sur la plage du Mât Fenoux, à l'acheminer par camion benne jusqu'à l'anse du Magouer, et à reprofiler le trait de côte sur un linéaire de 130 mètres.

Le projet est localisé en site classé et pour partie au sein de sites Natura 2000. Pour l'Ae, la nécessité d'obtenir une autorisation ministérielle au titre des sites classés et, pour les espèces et habitats naturels ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 concernés, l'évaluation des incidences à réaliser devraient permettre de prendre en compte les enjeux spécifiques à ces caractéristiques du site d'implantation du projet.

Aucun impact significatif éventuel du projet n'a par ailleurs été identifié. En particulier, les zones de manœuvre des engins sur l'estran sont réduites du côté de l'anse de Magouer entre le stock de sable et la pointe du chantier naval et les prélèvements de sable sont limités au regard des volumes disponibles.

L'Ae a enfin estimé que réaliser une étude d'impact notamment pour démontrer l'absence d'impact sur l'évolution du trait de côte serait, *a priori*, disproportionné notamment au regard des enjeux environnementaux et de l'ampleur du projet.

Ainsi, au vu des informations qui lui ont été transmises, l'Ae a estimé qu'il n'y avait pas lieu de soumettre ce projet à étude d'impact.



## # DECISION AE N°F-072-14-C-0043

(N° CGEDD 009725-01)  
EN DATE DU 7 MAI 2014



# WEB

### Défrichage dans le cadre du projet Artère de l'Adour – Canalisation DN600 Arcangues – Coudures (40-64)

Le projet « Artère de l'Adour », porté par le maître d'ouvrage TIGF (Transport et infrastructures gaz de France, gestionnaire du réseau de transport de gaz dans le sud-ouest de la France), consiste en la réalisation d'un gazoduc de 95 kilomètres dans les départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques. Il vise à renforcer l'interconnexion gazière entre l'Espagne et le sud-ouest de la France. Son étude d'impact avait déjà fait l'objet d'un avis de l'Ae (avis n° 2013-44 du 26 juin 2013), puis d'une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique.

La mise en place d'une telle canalisation nécessite, pour les besoins du chantier, de déboiser une bande de 20 mètres de large, et à long terme de conserver une bande de servitude « non sylvandi », c'est-à-dire sans végétation forestière, d'une largeur de 10 mètres. Puisque cette servitude met un terme à la destination forestière des terrains boisés intersectés par la canalisation<sup>128</sup>, l'obtention d'une autorisation de défrichage, régie par le code forestier, est nécessaire<sup>129</sup>. C'est préalablement à cette autorisation qu'un formulaire d'examen au cas par cas a été transmis par TIGF en avril 2014.

Dans un tel cas, l'Ae relève que le défrichage ne constitue pas un projet autonome, mais un élément nécessaire au projet de canalisation, lequel projet possède d'ores et déjà son étude d'impact. Dans ce cas d'une nouvelle autorisation administrative à obtenir dans le cadre d'un même projet, le code de l'environnement dispose que « l'étude d'impact est, si nécessaire, actualisée » (article R.122-8). L'Ae relève alors que les impacts environnementaux pertinents vis-à-vis de l'autorisation de défrichage, c'est-à-dire des destructions de milieux naturels forestiers, avaient été étudiés par l'étude d'impact, et que l'avis de l'Ae, s'il contenait des remarques et recommandations sur ce thème, n'avait pas remis en cause la pertinence des analyses présentées au point qu'il aurait été nécessaire de les revoir entièrement. Ceci permet à l'Ae de conclure sa décision en indiquant qu'une actualisation de l'étude d'impact n'est pas requise.

TIGF a ainsi pu présenter en appui de sa demande de défrichage la même étude d'impact et le même avis d'Ae qu'il avait déjà présentés à l'appui de sa demande de déclaration d'utilité publique. On relèvera néanmoins qu'une anticipation plus complète des procédures nécessaires aurait permis que l'enquête publique conduite au titre de la DUP le soit également au titre du défrichage, auquel cas la décision au cas par cas n'aurait pas été nécessaire.

128 \ Article L. 341-1 du code forestier.

129 \ Plus précisément, cette autorisation n'est nécessaire que lorsque le bois ou la forêt dont fait partie le boisement est d'une superficie supérieure à un seuil fixé par le département (art. L. 342-1 du même code).

## SIGLES ET ACRONYMES

<b>Ae</b>	Autorité environnementale du CGEDD	<b>PSR</b>	Plan de submersions rapides
<b>AFAF</b>	Aménagement foncier agricole et forestier	<b>RFF</b>	Réseau ferré de France
<b>ASN</b>	Autorité de sûreté nucléaire	<b>RTE</b>	Réseau de transport d'électricité
<b>CDT</b>	Contrat de développement territorial	<b>SCOT</b>	Schéma de cohérence territoriale
<b>CGDD</b>	Commissariat général au développement durable	<b>SDAGE</b>	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
<b>CGEDD</b>	Conseil général de l'environnement et du développement durable	<b>SDRIF</b>	Schéma directeur de la région Île-de-France
<b>DGEC</b>	Direction générale de l'énergie et du climat	<b>SRCE</b>	Schéma régional de cohérence écologique
<b>DUP</b>	Déclaration d'utilité publique	<b>SRCAE</b>	Schéma régional climat – air – énergie
<b>EPTB</b>	Établissement public territorial de bassin	<b>TOL</b>	Territorialisation de l'offre de logement
<b>FNE</b>	France nature environnement	<b>VNF</b>	Voies navigables de France
<b>ICPE</b>	Installation classée pour la protection de l'environnement	<b>ZAC</b>	Zone d'aménagement concerté
<b>INB</b>	Installation nucléaire de base	<b>ZNIEFF</b>	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
<b>LGV</b>	Ligne à grande vitesse		
<b>MEDDE</b>	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie		
<b>MLETR</b>	Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité		
<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme		
<b>PNGMDR</b>	Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs		
<b>PPP</b>	Partenariat public privé		



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

Crédits photos : © photo-aerienne-France.fr/P.BLOT • MEDDE-MLETR : © Arnaud Bouissou ; © Olivier Brosseau ; © Laurent Mignaux ; © Bernard Suard • © Michel Blanc ; © Benoit-caen ; © Sylvain Roussillon ; © Daniel Joseph-Reinette ; © Yann Werdefroy ; © Collection port du Havre ; © RFF / CAPA / Richard Nourry (TOMA) ; © RFF/Paul Robin ; © TIGF/Luc Hauteceur.

Remerciements aux membres de l'Ae pour leurs contributions à ce rapport annuel.

