



Autorité environnementale



RAPPORT ANNUEL 2012





04

16



QR Code



web

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

Comment lire un QR Code ?

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



28



36



SOMMAIRE

02



ÉDITO &
INTRODUCTION

04



LE
FONCTIONNEMENT
DE L'Ae

16



L'Ae EN 2012 :
UN AN DE
RÉFLEXIONS

28



DES AVIS,
POUR QUOI FAIRE ?

36



LES AVIS
ET DÉCISIONS
RENDUS EN
2012

53



TABLE DES
SIGLES ET
ACRONYMES



ÉDITO

L'Autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) a rendu en 2012 une centaine d'avis sur des projets et des programmes très divers : le premier tronçon du métro du Grand Paris, les chartes de nombreux parcs nationaux, le réseau électrique de la Haute-Durance, l'autoroute ferroviaire atlantique, et bien d'autres.

Elle a aussi, pour la première fois, pris des décisions de soumission ou de dispense d'étude d'impact, après examen au cas par cas d'une quarantaine de dossiers : cette procédure résulte de la mise en œuvre de la nouvelle réglementation sur les études d'impact, entrée en vigueur au 1^{er} juin 2012.

Instance collégiale, et consciente de ce qu'apporte à ses travaux la confrontation des idées de ses membres, l'Ae a établi collégialement son quatrième rapport annuel d'activité qu'elle vous présente ici.

Si chacun de ses avis s'adresse aux maîtres d'ouvrage, aux autorités chargées d'autoriser les projets et les programmes et au public, pour leur faire part de ses analyses et de ses recommandations sur chaque projet, ce rapport est l'occasion de prendre le temps du recul et de la synthèse, et de faire connaître à tous ses constats et ses réflexions.

Trois ans et demi après la création de l'Autorité environnementale, ce rapport présente également les suites connues données aux recommandations qu'elle a émises : ses avis comme maintenant ses décisions ayant pour but d'améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux dans les projets, les plans et les programmes, et de faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions, une première analyse de leurs effets est présentée ici.



2012 a aussi été pour l'Autorité environnementale l'occasion de travailler sur ses propres méthodes et sur la qualité de ses productions : enquête auprès des destinataires de ses avis, réunions de travail spécialisées avec les maîtres d'ouvrage, constitution d'une base de données thématique des avis et recommandations, réflexions sur la collégialité.

Ce travail se poursuit : ce document n'en est qu'un « arrêt sur image ».

Son rapport annuel est, pour l'Autorité environnementale, une occasion particulière de rendre compte de son activité à la société, comme le prévoit l'article 15 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen¹.

Nous serons attentifs aux réactions que ce rapport appellera.

Michel BADRÉ, Christian BARTHOD, Philippe BOIRET,
Marc CAFFET, Bernard CHEVASSUS-AU-LOUIS, Denis CLÉMENT,
Christian DECOCQ, Alain FÉMÉNIAS, Annick GUERBER LEGALL,
Marie-Odile GUTH, Jean-Jacques LAFITTE, Philippe LAGAUTERIE,
François LETOURNEUX, Jean-Michel MALERBA, Sylvie RAUZY,
Philippe SCHMIT, Mauricette STEINFELDER, Gabriel ULLMANN

¹ Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789, Art. 15. « La Société a le droit de demander compte à tout Agent public de son administration. »



LE FONCTIONNEMENT DE L'AUTORITÉ E





ENVIRONNEMENTALE



Haute-Vallée de la Durance (Provence-Alpes-Côte d'Azur)



LE FONCTIONNEMENT DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

1 / COMPÉTENCES ET MISSIONS DE L'Ae

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

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

- lorsque le ministre chargé de l'environnement (qui était jusqu'au 25 mai 2012 le ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, MEDDTL, et qui est depuis le 26 mai, le ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, MEDDE) 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.

Dans les autres cas, cet avis est donné par le ministre lui-même s'appuyant sur ses services, ou par les préfets, selon le cas¹.

Pour les plans et programmes, la réglementation² définit les cas où l'Ae est compétente, selon des principes voisins.

Les missions et compétences de l'Ae ont été modifiées courant 2012, non seulement du fait de l'entrée en application le 1^{er} juin du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, mais aussi des changements opérés³ dans les attributions ministérielles, lesquels ont fait évoluer le champ des dossiers transmis à l'Ae.

1_ Cf. l'article R. 122-19 du code de l'environnement, l'article R.121-15 du code de l'urbanisme, et jusqu'au 31 mai 2012 inclus, l'article R.122-1-1 et depuis le 1^{er} juin 2012, l'article R.122-6 du code de l'environnement.

2_ Article R. 122-19 du code de l'environnement, et R.121-15 du code de l'urbanisme, dans leur rédaction applicable en 2012.

3_ Par le décret n° 2012-772 du 24 mai 2012 relatif aux attributions du ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et le décret n° 2012-770 du 24 mai 2012 relatif aux attributions du ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, applicables à compter du 26 mai 2012.



03



01



04

01
Autoroute A4.

02
Construction
de logements
financés par l'ANRU
porte Pouchet
à Paris.

03
Tramway place
Auguste-Gibert
à Montpellier.

04
Port de Tréboul,
Finistère.

Le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 a modifié les modalités de caractérisation des projets soumis à évaluation environnementale. D'une part, les critères de soumission à étude d'impact ont évolué dans leur nature⁴ (avec abandon notamment du seuil des 1,9M€), d'autre part trois catégories ont été distinguées : les projets non soumis à étude d'impact, ceux soumis automatiquement à étude d'impact et ceux nécessitant un examen au cas par cas. Effectué par l'autorité environnementale compétente, cet examen⁵, donne lieu à une décision de soumission ou non du projet concerné à étude d'impact. En 2012, l'Ae a donc non seulement rendu des avis comme les années précédentes mais a aussi pris des décisions de soumission ou non à étude d'impact pour les projets dont elle a été saisie au titre de « l'examen au cas par cas ».

Le même décret a par ailleurs étendu le champ de compétence de l'Ae⁶ :

- 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.

Pour en savoir plus sur le cadre réglementaire d'exercice de l'Ae

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

Il s'agit d'une **fonction de garant**, axée sur la bonne prise en compte des enjeux environnementaux par les maîtres d'ouvrage et les autorités décisionnelles. Sa crédibilité nécessite l'absence de liens avec eux. 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, ainsi que lorsque le projet est élaboré par des services de l'État dans les domaines relevant de ses attributions, ou sous la maîtrise d'ouvrage d'établissements publics placés sous sa tutelle.

4_ Ils sont présentés dans le tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

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

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

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



Pour en savoir plus sur l'impartialité de l'Ae

L'Ae porte une attention particulière à écarter toute suspicion de partialité, voire d'instrumentalisation de ses avis.

La collégialité des délibérations et le caractère public des avis et décisions dès leur émission, en constituent sans doute⁸ les meilleures garanties par la critique publique à laquelle ils sont exposés.

L'Ae, par ailleurs, met 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, et non-participation des membres susceptibles d'être soupçonnés de conflits d'intérêt sur certaines délibérations particulières. En 2012, cette disposition a été appliquée pour 12 avis, concernant en tout 7 membres différents de l'Ae.

Composée de membres permanents du CGEDD, actuellement au nombre de 13, et dans la limite du tiers de ses effectifs⁹ de personnalités qualifiées externes, actuellement au nombre de 5, l'Ae émet tous ses avis par délibération collégiale dans le délai de trois mois après saisine, à partir de projets d'avis préparés par ses membres (ou par des membres de l'équipe permanente de l'Ae, non délibérants), parfois assistés par des rapporteurs extérieurs à l'Ae. Les rapporteurs mènent leurs investigations librement, au vu des dossiers fournis par les pétitionnaires, en organisant les visites sur place et les entretiens qui leur paraissent utiles. Les avis sont rendus publics dès la fin du délibéré.

L'examen au cas par cas des projets et la prise de décision qui le clôt suivent le même principe de collégialité. Par décision de l'Ae en date du 25 avril 2012, conjointe à une modification de son règlement intérieur¹⁰ rendue nécessaire par la nouvelle réglementation, l'Ae a instauré la constitution d'une commission d'examen au cas par cas, composée de deux de ses membres, par roulement, laquelle 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.

8_ Confirmé par l'enquête auprès des bénéficiaires des avis de l'Ae au printemps 2012.

9_ En application de l'article 6 du décret n° 2008-679 relatif au CGEDD, modifié par le décret n° 2009-519 du 7 mai 2009.

10_ Approuvé par arrêté en date du 7 mai 2012.



L'Ae a été sollicitée deux fois en 2012 pour l'établissement de « cadrages préalables », conformément à la disposition prévoyant qu'un maître d'ouvrage peut demander à l'autorité chargée d'approuver le projet, qui se retourne alors vers l'autorité environnementale, de lui « préciser les informations qui devront figurer dans l'étude d'impact ». Cette procédure a été en particulier utilisée à l'occasion du SDRIF¹¹, permettant d'obtenir ainsi un meilleur éclairage sur les enjeux environnementaux du projet.

La liste des plans et programmes soumis à évaluation environnementale changera également dès l'entrée en application courant 2013 des décrets n°2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation environnementale des plans et programmes et n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme. L'examen au cas par cas s'appliquera alors également à certains plans et programmes.

Tout savoir sur l'Ae :

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



11_ Schéma directeur de la région Île-de-France.



2 / MEMBRES DE L'Ae

La composition de l'Ae a évolué en 2012 avec le renouvellement de certains de ses membres. Elle comptait 18 membres au 31 décembre 2012.

En 2012, parmi les membres permanents du CGEDD, Dominique Lebrun a démissionné, Gilles Rouquès a quitté l'Ae à la suite de son départ en retraite, et deux nouveaux membres ont été nommés par arrêté du 13 décembre 2012 : Philippe Boiret et Jean-Michel Malerba.

Parmi les personnalités qualifiées extérieures au CGEDD, Hélène Vestur et Jacques Vernier ont donné leur démission, après trois années d'activité en son sein, et Bernard Chevassus-au-Louis et Christian Decocq ont été nommés membres de l'Ae par arrêté du 13 décembre 2012.

Les 18 membres permanents du CGEDD



**Michel
BADRÉ**



**Christian
BARTHOD**



**Philippe
BOIRET**



**Marc
CAFFET**



**Denis
CLÉMENT**



**Alain
FÉMÉNIAS**



**Annick GUERBER
LE GALL**



**Marie-Odile
GUTH**



**Jean-Jacques
LAFITTE**



**Philippe
LAGAUTERIE**



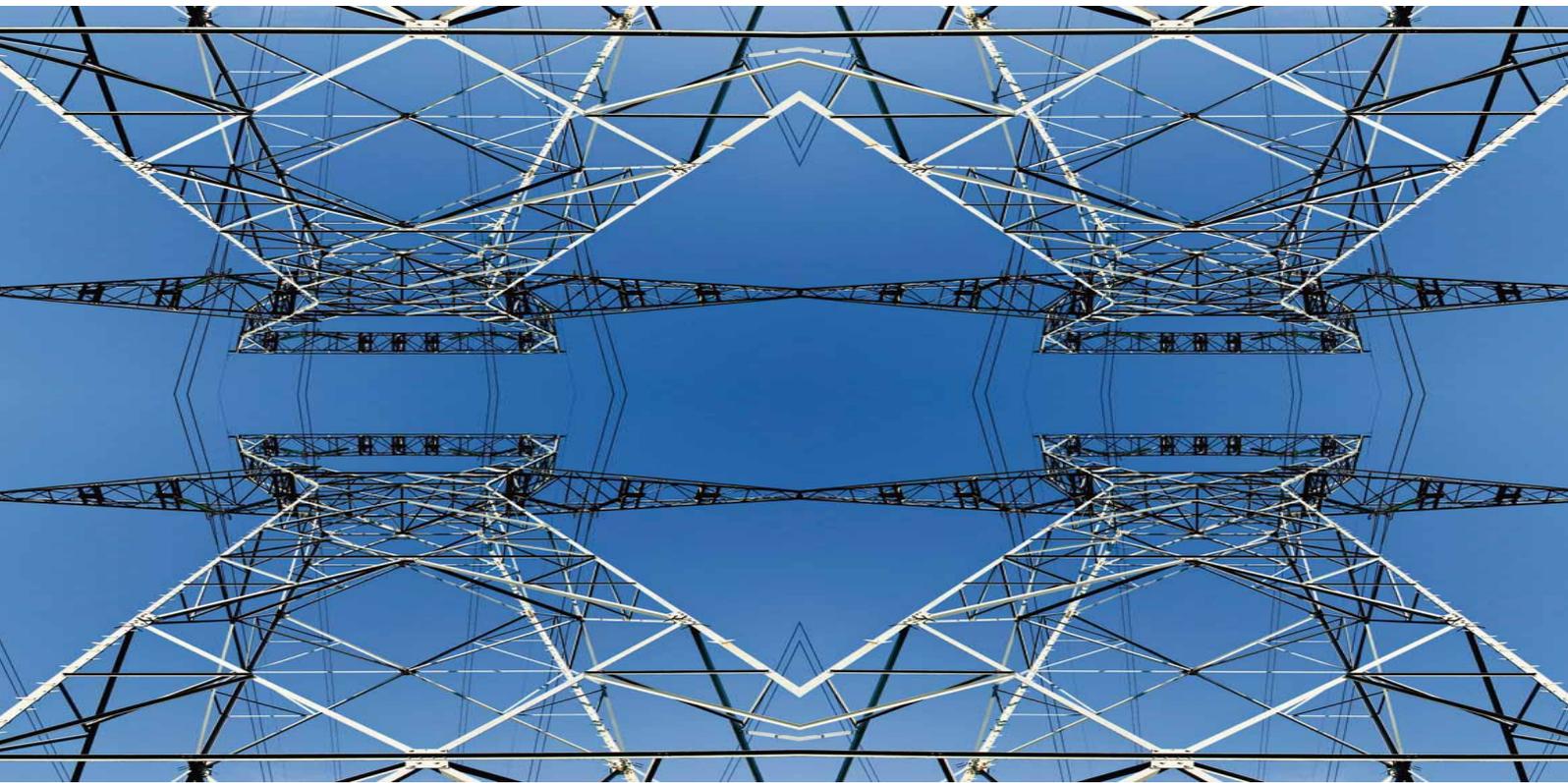
**Jean-Michel
MALERBA**



**Philippe
SCHMIT**



**Mauricette
STEINFELDER**



Les 5 membres désignés en tant que personnes qualifiées



**Bernard
CHEVASSUS-AU-
LOUIS**

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



**Christian
DECOCQ**

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



**François
LETOURNEUX**

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



**Sylvie
RAUZY**

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



**Gabriel
ULLMANN**

Expert près de la cour d'appel de Grenoble spécialisé en environnement, membre de la commission nationale de Débat public (CNDP), commissaire enquêteur, docteur-ingénieur, MBA de HEC.

L'équipe permanente



**Nadia
FRERY**



**Frédéric
CAUVIN**



**Armelle
DIF**



**François
VAUGLIN**



**Véronique
WORMSER**



3 / MÉTHODE DE TRAVAIL

Pour l'élaboration des avis, les méthodes de travail ont été identiques à celles appliquées en 2011. L'instauration de l'examen au cas par cas a en revanche conduit l'Ae à mettre en place des méthodes spécifiques à cette nouvelle mission.

Les avis

Les projets d'avis ont été préparés dans la majorité des cas (61 sur 90) par deux rapporteurs, dans 3 cas (Haute-Durance, cadrages préalables du SDRIF et du démantèlement du barrage de Vézin) par trois ou quatre rapporteurs et dans 26 cas par un seul. Dans 42 cas, l'Ae a été amenée conformément à une possibilité offerte par son règlement intérieur à faire appel à des co-rapporteurs non-membres délibérants de l'Ae : cette méthode est couramment utilisée pour les membres de l'équipe permanente de l'Ae (35 dossiers), plus exceptionnellement pour des membres permanents du CGEDD n'appartenant pas à l'Ae (3 dossiers) ou des chargés de mission du commissariat général au Développement durable (4 dossiers).

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

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

Chaque avis est toujours mis sur le site internet de l'Ae¹² le jour même de la séance d'élaboration de celui-ci et diffusé au pétitionnaire et à l'autorité chargée d'instruire les dossiers au plus tard le lendemain.

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

¹² Lien internet : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-r171.html>



01
Lâcher d'eau
par l'évacuateur
de crues au barrage
de Bort-les-Orgues,
Corrèze.

02
Haute vallée
de la Durance.

02

Les décisions

Le délai de trente-cinq jours imposé pour rendre les décisions de soumission ou non à étude d'impact après examen au cas par cas a conduit l'Ae à décider d'une organisation spécifique à cette mission. Une commission d'examen composée de deux de ses membres permanents analyse collégalement et en continu les projets de décisions élaborés par un rapporteur¹³. Là aussi l'apport de la discussion collégiale apparaît déterminant tant dans la motivation de la décision que dans le sens retenu. Chaque décision est motivée sur la base de trois catégories de considérants : la nature du projet, sa localisation, ses impacts environnementaux. La signature de la décision est déléguée au président de l'Ae (et en cas d'empêchement à un membre permanent de l'Ae).

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

Le constat fin 2012, après 40 décisions rendues, se caractérise surtout par une grande diversité des dossiers présentés qui ne permet aucune systématisation dans les décisions prises.

L'équipe permanente

L'équipe permanente de l'Ae s'est étoffée et comprend, au 31 décembre 2012, 5 personnes : Frédéric Cauvin, Armelle Dif, Nadia Fréry, François Vauglin et Véronique Wormser. Cette équipe contribue, aux côtés de son président, au fonctionnement quotidien de l'Ae : analyse des dossiers entrants (complétude du dossier, compétence de l'Ae), suivi administratif des dossiers et de l'activité, mises en ligne, réponse aux questions des maîtres d'ouvrage, autorités administratives, et autres structures intéressées, organisation des réunions. Trois 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 décision après examen au cas par cas.

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



01

4 / SAISINES 2012

En 2012, le nombre de dossiers soumis à l'Ae a augmenté : s'il est resté relativement stable pour les avis (90 dossiers réceptionnés, 87 avis délibérés, 3 dossiers retirés, contre 96 avis délibérés en 2011), 43 dossiers supplémentaires pour examen au cas par cas ont été déposés et traités (40 décisions rendues, 1 demande retirée, 2 demandes non éligibles).

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

L'Ae a constaté, comme en 2009, 2010 et 2011, une grande difficulté pour les services instructeurs à fournir des prévisions de saisine fiables : elle a donc dû s'adapter à une faible visibilité et une assez forte irrégularité de son programme de travail à court terme, celui-ci étant entièrement déterminé par le calendrier de saisine retenu par les maîtres d'ouvrage, projet par projet.

Pour ce qui concerne les avis

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

Près de la moitié des dossiers est située en Île-de-France ou Provence-Alpes-Côte d'Azur. En revanche très peu sont localisés dans le quart sud-ouest de la France, et aucun dans certaines régions.

Quatre sont interrégionaux, un est national.

Deux concernent des cadrages préalables et huit portent sur des plans-programmes (79 portants sur des projets).

La moitié des dossiers relève à égalité du domaine ferroviaire et du domaine de l'aménagement. Ce dernier s'est tari après le 1^{er} juin 2012, à l'inverse des dossiers énergétiques qui représentent en 2012 plus de 10 % des dossiers, en raison des changements d'attributions ministérielles.



02



01
Autoroute A13
vers Mantes-la-Jolie.

02
Chantier LGV
Rhin-Rhône.

03
Ligne haute tension
alimentant le
Marché de Rungis.



03

Pour ce qui concerne les décisions

Les dossiers traités sont, comme pour les avis, d'une grande diversité. Ils restent cependant, pour la majeure partie d'entre eux, d'une portée limitée.

12 dossiers sur les 40 analysés ont donné lieu à une soumission à étude d'impact. Dès décembre 2012, l'Ae était déjà saisie pour avis à donner sur deux des projets concernés, étude d'impact à l'appui.

Les informations fournies par le pétitionnaire pour réaliser l'examen de son dossier ont été l'objet de demandes de compléments dans 11 cas ; des précisions ultérieures ont pu être fournies à la demande de l'Ae et rendues publiques sur son site (2 cas). Les pétitionnaires n'ont pas encore intégré l'importance de fournir à l'Ae des informations claires et précises sur leur projet.

Près de la moitié des dossiers provient du quart sud-est (Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes), un cinquième du Centre et de l'Île-de-France ; 50 % des dossiers relèvent du domaine ferroviaire et 30 % du domaine routier.

Le détail des 87 avis rendus et 40 décisions prises est donné dans les tableaux et cartes situés en annexe, par répartition thématique et par répartition géographique.



L'Ae EN 2012 : UN AN DE RÉFLEXIONS





Tramway place du Martroi à Orléans, Centre



L'Ae EN 2012 : UN AN DE RÉFLEXIONS

L'Ae, avec 87 nouveaux avis émis en 2012, porte à 241 le nombre d'avis rendus depuis l'été 2009. Elle a aussi mis en œuvre la nouvelle procédure d'examen au cas par cas, entrée en vigueur au 1^{er} juin 2012, et pris à ce titre 40 décisions de prescription ou de dispense d'études d'impact. Elle présente ici ses réflexions, en sélectionnant les points qui ont plus particulièrement retenu son attention.

1 / LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU DÉCRET DU 29 DÉCEMBRE 2011 SUR LES ÉTUDES D'IMPACT : ÉVOLUTION OU RÉVOLUTION ?

Pour l'Ae, sans bouleverser les principes qui étaient déjà en vigueur de longue date, ce décret a introduit quelques changements importants :

L'introduction de l'examen au cas par cas préalable à une prescription ou une dispense d'études d'impact : ce dispositif a été rendu nécessaire par la non-conformité aux directives communautaires de la réglementation antérieure, qui exonérait d'étude d'impact les projets en dessous de certains seuils financiers, sans prise en compte de la sensibilité des milieux¹. Applicable seulement aux projets de dimension modeste, ce dispositif nouveau entré en vigueur au 1^{er} juin 2012 représente une charge lourde au regard des enjeux réels de ces projets. Un traitement très simplifié

1_Conformément au texte de la directive « projets » (directive 2011/92/UE), la décision prise à l'issue de l'examen au cas par cas se fonde maintenant sur 3 critères : la nature du projet, sa localisation, et l'appréciation de ses impacts potentiels.



01
Signalétique
accessibilité sur les
quais de voyageur
du réseaux transilien.

02
Rame du TGV Est.

03
Rond-point
dans une zone
pavillonnaire, Melun,
Seine-et-Marne.

de ces dossiers serait pourtant juridiquement risqué (la conclusion de l'examen au cas par cas est une décision faisant grief, et non un simple avis) et pourrait conduire à alourdir encore les procédures et la charge des maîtres d'ouvrage et de l'Ae, puisque la décision tacite vaut ici obligation d'étude d'impact. Dans 28 cas sur 40 décisions prises entre le 1^{er} juin et le 31 décembre 2012, l'Ae a conclu à la dispense d'étude d'impact. L'examen de ces dossiers a très souvent conduit l'Ae à s'interroger sur l'appartenance d'un projet à un programme d'opérations « fonctionnellement liées »², nécessitant une étude d'impact globale ou au moins une appréciation globale des impacts. Beaucoup de demandes portent en effet sur de petites opérations annexes à des projets plus importants : pôles multimodaux, LGV, réaménagements globaux de réseaux routiers ou ferroviaires, etc. Cette question a conduit l'Ae à tenter de préciser la notion de « liens fonctionnels » entre projets, évoquée plus loin.

S'agissant d'une décision positive ou négative, non assortie de conditions ou de recommandations, l'Ae, pour étayer ses décisions, a été amenée à examiner les engagements pris par les maîtres d'ouvrage à mettre en œuvre des mesures environnementales, lorsqu'elles étaient suffisamment clairement formulées. La qualité des informations fournies dans les formulaires de demande d'examen au cas par cas apparaît ainsi comme un élément essentiel de cette procédure nouvelle.

Les changements de compétence d'autorité environnementale sur les projets inclus dans des programmes d'opérations fonctionnellement liées : dans le souci, légitime, d'éviter les avis d'autorités environnementales multiples sur un même programme d'opérations liées, une disposition du décret de 2011 confie à l'Ae du CGEDD toutes les opérations d'un programme dès lors qu'une seule opération relève de sa compétence : cette mesure, dont la logique n'est pas contestable, a entraîné un afflux significatif de dossiers de remembrements et de défrichements liés à des infrastructures ayant déjà fait l'objet de déclarations d'utilité publique (DUP). Le fractionnement des dossiers a souvent conduit l'Ae à une certaine perplexité sur les modalités de la conduite de ces opérations annexes et de leurs études d'impact par les maîtres d'ouvrage de grands chantiers (ou parfois leur concessionnaire, après DUP) : le morcellement de la procédure globale en un grand nombre d'opérations ponctuelles étalées sur une période parfois longue ne peut qu'être difficile à comprendre pour le public, comme il l'a été parfois pour l'Ae.

² Au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, qui parle de « projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ».



01

La rédaction du décret de 2011 a pu être interprétée comme incitant les maîtres d'ouvrage à généraliser les demandes de cadrage préalable, en amont de leurs études d'impact.

L'Ae est soucieuse d'éviter toute position de co-construction avec le maître d'ouvrage, qui lui semble contraire à sa fonction de « garant environnemental » et lui interdit d'être en situation de participer à la construction d'un dossier qu'elle devra ensuite évaluer. Elle a donc incité les maîtres d'ouvrage à ne demander de cadrage préalable que dans les cas où la complexité des questions méthodologiques posées le justifiait. Certains maîtres d'ouvrage ont en effet proposé en 2012 à l'Ae d'examiner, au titre du cadrage préalable, des dossiers d'enquête en cours d'élaboration voire en voie d'achèvement, ce que l'Ae s'est explicitement refusée à faire, estimant la demande non conforme au principe du cadrage. En revanche, elle a bien entendu accepté de répondre à des demandes qui relevaient bien de la notion de cadrage sur des questions complexes portant sur la méthode de l'évaluation environnementale, notamment le projet de schéma directeur de la région Île-de-France (d'ailleurs soumis ensuite à avis de l'Ae, en 2013), et le démantèlement des barrages de la Sélune, dans la Manche. Toujours pour éviter toute posture d'assistance au maître d'ouvrage, l'Ae demande dans ce cas au pétitionnaire de fournir une liste précise des questions auxquelles le cadrage devrait apporter une réponse, et des options envisageables à ce titre. Cela n'empêche pas d'aborder dans le cadrage toute autre question significative identifiée par l'Ae comme relevant de cette démarche.

Les autres dispositions nouvelles du décret de 2011, y compris celles souvent commentées sur les impacts induits ou cumulés, ont apporté des précisions sur des points particuliers sans changer les orientations principales des études d'impact : l'un des objectifs majeurs de ces études était déjà, et est toujours, d'apporter au public une information complète et claire sur ces sujets, que l'Ae examinait déjà au regard des prescriptions de la directive « projets ». La nouvelle obligation de décrire le suivi des mesures permettra d'en garantir une meilleure efficacité, et l'Ae examine donc attentivement ce qui est dit à ce sujet dans les études. Un point mérite attention : un autre décret du 29 décembre 2011 relatif aux enquêtes publiques a aligné les cas où une enquête publique est prescrite, sur ceux, où une étude d'impact l'est également, même lorsque cette obligation résulte d'un examen au cas par cas, et même pour des travaux ne nécessitant aucune expropriation : comme indiqué plus haut, cette situation devrait inciter les maîtres d'ouvrage³ à une conduite attentive de leurs « programmes » d'opérations fonctionnellement liées, pour éviter les successions d'enquêtes publiques sur des opérations étroitement liées dont la logique apparaîtrait souvent incompréhensible au public.

3_L'Ae suppose que cette disposition n'a pas échappé à un certain nombre de grands maîtres d'ouvrage et d'autorités décisionnaires : elle a en effet constaté, non sans un certain étonnement au regard des lois de la statistique, qu'un nombre de projets significativement supérieur à la moyenne calendaire avait été déposé dans la 2^e quinzaine de mai 2012, voire le 31 mai, et qu'il s'agissait souvent de projets ne nécessitant pas d'enquête publique dans l'ancienne réglementation qui était applicable jusqu'au 1^{er} juin 2012 exclu.

02



01
Vue aérienne
de Poissy, Yvelines.

02
Panneau
signalétique
indiquant
l'entrée en zone
de protection
du parc national
des Cévennes.

03
Vue des massifs
montagneux
à Entremont-le-
Vieux dans le parc
national régional
de la Chartreuse.



03

2 / LES PROJETS SOUMIS À L'Ae : NOUVEAUTÉS, ET CHANGEMENTS

Faisant suite à la loi sur les parcs nationaux de 2006, le calendrier d'élaboration a conduit l'Ae à examiner en 2012 la quasi-totalité des projets de charte des parcs nationaux, en cours d'élaboration. Elle a constaté à cette occasion, comme souvent pour les plans et programmes, mais encore plus dans ce cas, que la notion d'évaluation environnementale de ces documents apparaissait difficile à comprendre, certains n'y voyant qu'une formalité administrative, au motif parfois énoncé devant l'Ae que « les chartes étant des documents *a priori* favorables à l'environnement, l'évaluation de leurs impacts environnementaux n'a aucune utilité ».

Le calendrier très contraint d'élaboration des chartes et la nécessité d'une évaluation environnementale introduite par la réglementation, alors que les chartes étaient déjà assez avancées, ont pu parfois accroître ces incompréhensions. L'Ae a pu observer, comme dans d'autres plans et programmes, que la démarche consistant à définir un état initial incluant les tendances d'évolution « au fil de l'eau », puis à comparer les effets de la charte à ceux d'un tel scénario tendanciel, était rarement intégrée dans la discussion avec les parties prenantes locales. L'examen de « variantes » dans l'évaluation environnementale, pour des plans et programmes qui résultent en général d'un processus d'élaboration par concertation sur une longue période, est souvent complexe ou trop théorique : l'Ae a estimé que, dans de tels cas de concertation longue, la présentation du processus de concertation avec l'analyse des questions évoquées et des réponses finalement apportées à ces questions valait présentation des variantes non retenues, telle qu'elle est prescrite par la réglementation.

De façon plus positive, elle a aussi pu observer que malgré la complexité réglementaire du contenu des chartes, qui en fait des documents *a priori* difficiles à lire, plusieurs parcs ont réussi à établir des documents destinés au public d'une grande qualité de présentation : les parcs des Cévennes et de Guyane peuvent être cités en exemple à ce titre.



Les projets de lignes à haute tension présentés par réseau de transport d'Électricité (RTE) soumis à l'Ae ont été plus nombreux cette année, avec des questions récurrentes : les articulations entre projet et programme (que ce soit à propos de lignes électriques destinées à l'alimentation des LGV, de raccordements au réseau de centrales de production classiques ou d'énergie renouvelable, ou de projets de rénovation de certains éléments du réseau), les impacts induits liés à l'implantation de nouvelles activités rendues possibles par les nouvelles lignes, la présentation hiérarchisée des raisons de l'enfouissement ou du déplacement de certaines lignes, l'impact des champs électromagnétiques, etc.

Face aux oppositions souvent suscitées par ces projets, les contacts menés avec RTE comme avec les autres maîtres d'ouvrage confrontés à des situations semblables, ont conduit à réfléchir aux « impacts de l'étude d'impact » : si son objectif est d'améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet et de concourir à la bonne information du public, ses faiblesses peuvent aussi contribuer à générer des difficultés contentieuses pour le maître d'ouvrage. L'avis de l'Ae doit contribuer, en visant l'objectif de meilleure prise en compte des enjeux environnementaux, à réduire ce risque par des actions correctrices faisant suite à ses recommandations, à l'amont des contestations contentieuses éventuelles.

Le tarissement des dossiers de zones d'aménagement concerté (ZAC) : à la suite du changement gouvernemental de mai 2012, le ministère chargé de l'environnement n'assure plus la tutelle des établissements publics d'aménagement (qui relèvent désormais du ministère chargé du logement), et les ZAC sous maîtrise d'ouvrage de ces établissements ne relèvent donc plus de la compétence de l'Ae mais de celle des préfets de région⁴ : le caractère peu compréhensible pour le public de ce genre d'évolution, déjà rencontré pour les infrastructures de transport d'énergie à l'occasion d'une modification antérieure des attributions des différents ministres, plaide pour une modification des règles de compétence des différentes autorités environnementales assurant leur stabilité lors des changements de répartition des compétences entre ministères.

Comme chaque année l'Ae a examiné en 2012 quelques dossiers médiatisés, en particulier le 1^{er} tronçon (Pont-de-Sèvres Noisy-Champs) du réseau de transport du Grand Paris, et le projet d'aménagement touristique dit « Villages Nature » à Marne-la-Vallée, présenté par la société EuroDisney (ce dossier ayant été examiné 3 fois par l'Ae, dans le cadre de différentes procédures plus ou moins coordonnées). Elle n'a en revanche eu à examiner aucun dossier d'installation nucléaire en 2012, contrairement aux années antérieures.

⁴ Sauf dans l'hypothèse où la ZAC appartient à un « programme » incluant parmi ses projets une opération relevant de la compétence de l'Ae.



04

01
Passage à niveau
en banlieue
parisienne.

03
Travaux de pose
d'un gazoduc
à Génicourt,
Val-d'Oise.

02
Chantier LGV
Rhin-Rhône.

04
Gabare sur
la Loire.



3 / QUELQUES QUESTIONS THÉMATIQUES

L'évaluation environnementale des plans et programmes, déjà évoquée plus haut à propos des chartes de parcs nationaux, pose des questions plus complexes que celle des projets. Les discussions menées en 2012 à l'occasion du cadrage préalable de l'évaluation du SDRIF ont conduit à en préciser certaines, notamment quant à la définition du « scénario de référence » auquel on compare le programme, et des variantes envisageables. La distinction entre l'analyse des effets du programme et celle des effets des projets qui se feront ensuite dans son cadre est elle aussi complexe : l'Ae s'est essayée, à proposer une méthode d'approche de l'évaluation des incidences Natura 2000 du SDRIF, qui ne se résume pas à l'évaluation prévisionnelle (au demeurant difficile à établir) de la somme des incidences de tous les projets qui pourront se faire dans le cadre du programme approuvé.

La notion « d'unité fonctionnelle » réunissant les projets, définissant un programme dont les impacts doivent être évalués globalement, et la notion de « simultanéité » éventuelle de ces projets liés dans un programme (entraînant l'obligation d'une étude d'impact unique), ont comme les années antérieures conduit l'Ae à préciser peu à peu son analyse de ce qu'étaient les liens fonctionnels entre opérations, et la simultanéité ou non de ces opérations liées. Ainsi une centrale de production électrique à cycle combiné, le gazoduc qui l'alimente et son raccordement au réseau par une ligne à haute tension constituent pour l'Ae un programme à réalisation simultanée (voire même un seul projet, la conséquence sur l'obligation d'étude d'impact unique étant la même). Les pôles multimodaux ou les opérations d'aménagement foncier annexes à de grandes infrastructures linéaires réalisées parfois plusieurs années après elles, constituent en revanche des programmes à réalisation échelonnée, dans lesquels chaque opération nécessite une appréciation globale des impacts du programme mais pas une étude d'impact unique.

L'évaluation des très grands projets pose des questions complexes d'articulation entre le moment où le dossier est soumis à l'Ae et le calendrier d'avancement des études. Ce problème, déjà soulevé en 2011 par l'Ae à l'occasion de l'examen du dossier des accès français au Lyon-Turin, l'a été à nouveau en 2012 avec le dossier de la ligne To (Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs) du réseau de transport du Grand Paris. La DUP devrait être le moment où l'on peut apprécier tous les impacts, positifs ou négatifs, d'un projet : le dossier de l'enquête préalable à cette DUP est donc, pour les projets classiques, le bon moment pour apprécier les impacts environnementaux du projet. Or pour les très grandes opérations, le découpage en sous-opérations faisant l'objet de DUP décalées dans le temps correspond souvent plus aux nécessités de disposer de la possibilité d'exproprier ou au calendrier des financements disponibles, qu'à l'avancement réel des études. Ainsi, au stade de la DUP,



01



02

beaucoup d'études ne sont pas encore faites : cela a conduit dans le cas particulier du Grand Paris à présenter des dossiers que l'Ae a estimés insuffisants pour servir de base à une DUP fondée sur l'appréciation du bilan complet de l'opération. L'échelonnement en plusieurs phases de l'appréciation des impacts environnementaux, du débat public à l'enquête publique, a été expérimenté avec VNF en 2011 (pour le projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent) : cette voie mérite, selon l'Ae, d'être approfondie, pour les grands projets.

La justification des projets :

L'Ae a examiné, au titre de la prescription du code de l'environnement relative à la présentation des justifications du projet, certains résultats d'études socio-économiques prescrites pour les grandes infrastructures de transport. Elle a constaté que ces justifications étaient dans certains cas difficilement compréhensibles, mais dans d'autres cas présentées de façon rigoureuse et claire⁵. Dans ces dossiers, les limites de la méthode préconisée par les circulaires en vigueur sont particulièrement visibles, et permettent d'observer notamment qu'un calcul synthétique de taux de rentabilité interne ou de valeur actualisée nette masque les hypothèses sous-jacentes de pondération entre les différents éléments de valorisation, et néglige certains éléments non valorisables (biodiversité, consommation d'espaces naturels et impacts sociaux). L'exemple du projet T0 du réseau du Grand Paris a montré aussi l'influence très forte qu'avait sur le calcul de rentabilité du projet le choix des hypothèses de réalisation totale ou partielle du programme global, avec les hypothèses de trafic différentes qui en résultent. L'Ae ne peut donc qu'attirer l'attention, avec insistance, sur le fait que ces méthodes de calcul constituent un élément d'appréciation parmi d'autres, mais qu'une lecture critique de leurs résultats s'impose.

Dans deux cas au moins (une ligne à haute tension et l'électrification d'une ligne ferroviaire) le dossier soumis à l'Ae montrait assez clairement que le dossier résultait d'une demande locale forte relayée par les responsables politiques locaux ou nationaux, sans pour autant répondre vraiment aux objectifs propres du maître d'ouvrage : attentive à respecter sans les outrepasser ses responsabilités (notamment quant à l'obligation de bonne information du public sur les raisons des options retenues), l'Ae souligne ici que la bonne information du public suppose que les vraies raisons d'un projet soient clairement exprimées : à défaut, la description des impacts environnementaux d'un projet dont les objectifs mêmes ne sont pas clairs est difficile à comprendre et à situer dans une vision hiérarchisée des enjeux.

⁵ Elle a salué à ce titre la présentation de l'évaluation socioéconomique faite par le STIF dans le dossier du tram-train Massy-Evry.

03



01

Tête ouest
du tunnel de Violay,
Rhône-Alpes.

02

Pylônes électriques
en plein champ,
Île-de-France.

03

Passage d'un train
express régional
TER à Guerville
dans les Yvelines.

04

Port de Dunkerque.



04

La comparaison et le cas échéant l'équilibrage entre les impacts environnementaux locaux négatifs qu'ont, par nature, presque tous les projets sur leur emprise et à proximité immédiate de celle-ci, **et les impacts lointains ou induits positifs ou négatifs** qu'ils peuvent avoir, en matière d'émissions de gaz à effet de serre ou d'urbanisation, ont retenu l'attention de l'Ae. Par exemple, toujours dans le cas du projet To du réseau du Grand Paris, l'impact potentiel induit d'un tel projet sur la densification ou au contraire sur l'étalement de l'urbanisation constitue très probablement un impact environnemental beaucoup plus important que les impacts directs locaux de l'implantation de la ligne elle-même. L'Ae ne peut que constater que l'exercice est complexe et que la concrétisation des bénéfices potentiels du projet en matière de densification urbaine dépendra de décisions d'acteurs multiples : la prise en compte collective d'objectifs environnementaux communs apparaît donc ici essentielle, et doit pouvoir s'apprécier dans les projets de transport comme dans des documents tels que les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les PLU ou les contrats de développement territorial, relevant eux aussi d'une évaluation environnementale.

Le bruit ferroviaire a, comme les années précédentes, retenu l'attention de l'Ae : elle rappelle la contradiction, déjà citée les années antérieures, entre une circulaire qui autoriserait le maître d'ouvrage à ne considérer que les impacts sonores à proximité de son projet, alors même que la réglementation, de portée supérieure à la circulaire, prescrit en toute logique d'examiner ces impacts partout où ils existent du fait d'augmentations de trafic dues au projet. A cet aspect s'est ajoutée en 2012 la question du bruit des tramways, examinée par l'Ae avec le dossier du tramway T4 à Clichy-Montfermeil : particulièrement sensible pour le public d'après ce qui ressort des consultations sur de nombreux projets de tramways, cette question, originale au regard de la nature et des types de bruit concernés, n'est actuellement pas prise en compte de façon claire par la réglementation existante.

Les compensations apportées aux impacts négatifs des projets ont fréquemment été examinées par l'Ae, comme les années antérieures. Cet examen a conduit à constater une fois encore que la séquence hiérarchisée entre mesures d'évitement, puis ensuite de réduction, puis à défaut seulement de compensation était souvent ignorée, et que la notion même de compensation, à vrai dire complexe, était souvent mal comprise : même l'application simple de ratios de surfaces (x ha compensés pour 1 ha détruit), prescrite notamment par des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), suppose que l'on ait une vision claire de ce qu'est un hectare détruit et de la validité



01

de la compensation apportée. L'Ae a par ailleurs pour la première fois été amenée, à l'occasion d'un dossier de défrichement lié au projet « Villages Nature », à prendre une position défavorable à l'apport d'une compensation en argent pour des préjudices environnementaux⁶, au motif que les bases d'évaluation un tant soit peu solides d'une telle compensation n'existaient pas, en tout cas pour le projet examiné.

L'Ae a en revanche constaté avec intérêt, à l'occasion d'un projet d'aménagement de zone industrielle qui lui était soumis par le Grand Port Maritime de Dunkerque, l'approche globale conduite en matière de recherche de compensations, selon un schéma d'ensemble de gestion des espaces naturels, en utilisant au mieux la réserve foncière disponible.

Le principe des compensations suppose normalement que les compensations soient opérationnelles avant la mise en œuvre du projet auquel elles se rattachent : le respect de cette chronologie est souvent difficile, mais l'Ae a cependant pu constater avec intérêt que certains maîtres d'ouvrage (notamment le Grand Port Maritime de Rouen, sur un projet d'aménagement à Honfleur) y parvenaient.

⁶ La position ainsi prise par l'Ae concernant la compensation des impacts environnementaux du défrichement ne préjuge pas de l'approche du code forestier, qui prévoit la possibilité de demander au maître d'ouvrage une compensation en surface, ou en argent, pour compenser une surface forestière défrichée.



02

01
Terrains
du Grand port
maritime de
Dunkerque, Nord.

02
Autoroute
ferroviaire
atlantique,
site de Tarnos,
Landes.



4 / UN APPEL GLOBAL LANCÉ AUX MAÎTRES D'OUVRAGE

L'Ae, qui l'avait déjà signalé l'an dernier dans son rapport d'activité 2011, peut-elle souligner à nouveau ici que la mauvaise lisibilité de beaucoup de dossiers d'enquête publique pose un problème de fond ?

Si les membres de l'Ae, pourtant formés par leur expérience professionnelle à lire des dossiers technico-administratifs parfois abscons, ont si souvent du mal à comprendre ce qu'il y a dans les documents qui leur sont soumis, peut-on s'étonner des oppositions irraisonnées parfois manifestées par le public quand on lui présente ainsi les projets ?

Cette exigence de lisibilité des dossiers recouvre ici plusieurs questions d'importance variable, mais contribuant toutes à la qualité des dossiers et à leur bonne compréhension :

- l'amélioration des résumés non techniques, parfois clairs mais parfois aussi très loin de donner une vision synthétique et compréhensible du dossier ;
- l'endossement par le maître d'ouvrage, porteur du projet, de la responsabilité du dossier rédigé par ses sous-traitants, notamment dans les engagements pris en matière de mesures de préservation de l'environnement ;
- la présentation d'illustrations cartographiques lisibles, pourvues d'échelles et de légendes claires⁷, compréhensibles même sans connaître le terrain ;
- une relecture formelle (syntaxe et orthographe) qui ne serait pas toujours superflue.

C'est parce qu'elle les relève très souvent dans des dossiers qui lui sont soumis que l'Ae cite ces points, dont certains peuvent paraître relever de la critique purement formelle et marginale. Elle se doit d'indiquer ici que certains dossiers sont à l'inverse d'une grande rigueur de présentation, celle-ci allant souvent de pair avec un même niveau de qualité sur le fond.

Donner au public la possibilité de « participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement »⁸ suppose qu'on lui fournisse des éléments lisibles et compréhensibles. Quelques maîtres d'ouvrage y parviennent bien ; peut-on demander aux autres de s'y atteler avec détermination ? Cette attention au public, à qui s'adressent les études d'impact, paraît être, pour l'Ae, la première voie de progrès de ces études.

⁷ L'Ae a parfois quelques scrupules, au vu du caractère naïf de cette remarque, à rappeler dans ses avis que la réduction au format A4 de cartes établies dans des formats plus grands rend généralement illisibles les cartouches des cartes, soumis à la même réduction, sans qu'aucun relecteur des dossiers en question ait semblé s'en apercevoir : il s'agit là d'un défaut étonnamment fréquent.

⁸ Selon les termes de la charte de l'environnement, adoptée par la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1^{er} mars 2005.



DES AVIS POUR QUOI FAIRE ?







DES AVIS, POUR QUOI FAIRE ?

Avec 241 avis rendus entre l'été 2009 et décembre 2012, l'Ae peut maintenant présenter un retour d'expérience ayant une certaine signification statistique, sur la prise en compte de ses recommandations dans la conduite des projets ou des programmes qui lui ont été soumis.

On notera d'abord que dans 8 dossiers, les contacts entre les rapporteurs et le maître d'ouvrage pendant l'instruction du dossier par l'Ae ont conduit, avant même que l'avis soit rendu, soit à un abandon du dossier (dans 5 cas dont 2 pour erreur dans la saisine), soit à un report avec présentation d'un dossier complété sur des points significatifs (dans 3 cas).

Dans 8 autres cas, les remarques de l'Ae (dont on rappelle qu'elles n'ont pas de caractère juridiquement contraignant) ont été jugées par les maîtres d'ouvrage suffisamment importantes pour justifier une reprise complète du dossier et une nouvelle saisine de l'Ae, ayant donné lieu à un nouvel avis, avant poursuite de la procédure d'enquête publique. C'est parfois le projet lui-même qui s'est trouvé plus ou moins profondément modifié (dans au moins 3 cas), parfois seulement le dossier et son étude d'impact qui ont été repris.

Ces cas de modifications en profondeur du projet ou de son dossier de présentation représentent donc environ 6 % des dossiers, et l'Ae en a toujours connaissance par le maître d'ouvrage lui-même.

Mais dans les cas les plus fréquents, la prise en compte des recommandations de l'Ae peut se faire avant la mise à l'enquête publique sans entraîner de « modification substantielle » du dossier, et donc sans nécessiter une nouvelle saisine de l'Ae. La pratique la plus courante des maîtres d'ouvrage est alors d'établir un document indiquant les suites qu'ils réservent aux différentes recommandations de l'Ae. Joint au dossier d'enquête publique avec l'étude d'impact et l'avis de l'Ae, ce document permet au public de savoir en quoi le projet ou son dossier de présentation a été modifié à la suite de l'avis de l'Ae. Les maîtres d'ouvrage envoient souvent, mais pas toujours, à l'Ae ces documents

01
Plage de
Pampelonne
à Ramatuelle, Var.

03
Logements HQE
à Roubaix, Nord.

02
Programme
de rénovation de
logements
sociaux dans
le quartier de
la Goutte d'Or
à Paris.

04
Forêt domaniale
des Hauts-Bois,
Meurthe-et-
Moselle.



de prise en compte des avis. Ces documents sont parfois très complets, parfois aussi un peu trop sélectifs aux yeux de l'Ae ; mais celle-ci n'a pas pour ligne de conduite d'y répondre : il appartient au maître d'ouvrage de déterminer quelle suite il entend donner aux avis de l'Ae.

La connaissance et la bonne compréhension par l'Ae de ces éléments de réponse lui sont toujours très utiles pour l'amélioration continue de ses avis. Elle en demande à tous les maîtres d'ouvrage la communication depuis octobre 2012.

A la connaissance de l'Ae, il n'est jamais arrivé¹ qu'un maître d'ouvrage conteste sur le fond certains éléments de l'avis de l'Ae, dans son document de prise en compte des recommandations contenues dans l'avis². Sans constituer bien sûr une preuve de fiabilité totale, ce constat peut être pris comme une présomption de pertinence globale des avis émis.

En revanche, l'Ae s'est parfois étonnée de voir que sur des dossiers très semblables, présentés successivement par le même maître d'ouvrage (dossiers de ZAC présentés par le même établissement public, ou aménagements fonciers agricoles et forestiers présentés par le même conseil général, par exemple), elle formule plusieurs fois des recommandations identiques, sans constater de prise en compte (ni d'ailleurs de contestation) de ses recommandations dans les dossiers successifs présentés. A l'Ae sans doute d'être plus didactique...

1_ À une exception près, portant sur une critique émise par un maître d'ouvrage, dans le dossier complémentaire joint au dossier d'enquête publique, sur la bonne application par l'Ae de la réglementation en vigueur. C'est le seul cas où l'Ae, en désaccord avec l'argumentation présentée, a répondu au maître d'ouvrage, en informant le commissaire enquêteur de son point de vue.

2_ Dans un seul autre cas, sans expression particulière du maître d'ouvrage, l'autorité instructrice (DGEC) a indiqué à l'Ae qu'elle contestait une préconisation technique faite par l'Ae concernant un procédé de dépose de lignes électriques.



Dans la suite logique de ces constats, l'Ae a organisé en 2012 plusieurs opérations destinées à améliorer la qualité de ses avis :

- une démarche « d'écoute clients », destinée à recueillir les réactions de destinataires des avis de l'Ae : maîtres d'ouvrage, représentants des autorités chargées d'autoriser les projets, parties prenantes. Une cinquantaine d'interlocuteurs appartenant à une trentaine de structures ont ainsi accepté de répondre à un questionnaire suivi d'un entretien permettant à l'Ae de mieux comprendre les attentes de chacun ; la synthèse qui en a été établie figure sur le site de l'Ae ;
- plusieurs réunions de travail thématiques avec des maîtres d'ouvrage porteurs de nombreux projets soumis à l'Ae, notamment Réseau ferré de France (RFF) et réseau transport d'Électricité (RTE) ;
- une réunion générale avec tous les principaux maîtres d'ouvrage concernés par les avis de l'Ae et les représentants des autorités instructrices correspondantes ;
- une réunion spécifique avec France nature environnement (FNE) permettant d'écouter les réactions de cette fédération d'associations.

L'Ae a entrepris en 2012 la constitution d'une base de données de ses avis et recommandations, pour faciliter notamment la cohérence de ses prises de position. Destinée à être accessible de l'extérieur, elle devrait aussi faciliter la compréhension par tous de ses recommandations.

Un séminaire de travail interne des membres de l'Ae a permis en novembre 2012 de faire une synthèse de ses réflexions autour d'une question centrale : « **qu'est ce qu'un bon avis de l'Ae ?** ».

01
Canal de l'Aisne
à la Marne.

02
Lignes électriques
au dessus
des champs,
Flamanville,
Manche.

03
Autoroute A86,
Yvelines.

04
Chantier LGV
Rhin-Rhône.



Quels premiers enseignements tirer de ces réflexions, après trois ans et demi d'existence de l'Ae ?

- des habitudes de travail se sont créées avec les maîtres d'ouvrage qui nous soumettent régulièrement des dossiers (RFF, Voies navigables de France (VNF), RTE,...). Des discussions fréquentes ont permis d'acquiescer avec eux un langage commun et une bonne connaissance réciproque. Elles devront être poursuivies, notamment sur des questions sensibles et bien identifiées (le bruit ferroviaire, les impacts des ondes électromagnétiques, l'enfouissement ou non des lignes à haute tension, etc.) ;
- les contacts sont moins serrés et approfondis avec les autorités instructrices, qui sont souvent pour nous les directions ministérielles : il s'agit là d'une voie d'amélioration pour l'avenir ;
- la mise en commun des réflexions et des prises de position de l'Ae avec celles du CGDD et des directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), qui préparent pour les préfets les avis émis par ces derniers lorsqu'ils ont localement cette compétence, s'est développée en 2012 ;
- pour les très grands projets, dont le processus de décision est long et complexe, une adaptation de l'émission de l'avis de l'Ae à la nature de l'opération peut être nécessaire. L'utilisation du cadrage préalable au stade du débat public, évoqué plus haut à propos d'un projet de VNF, peut être une bonne solution pour répondre à ce besoin. D'autres solutions de même nature, conduisant à un avis en plusieurs étapes coordonnées avec l'avancement des études, pourraient être envisagées ;
- l'écho des avis de l'Ae dans le public reste encore modeste. La presse spécialisée environnementale mentionne les avis les plus importants ou parfois des prises de position nouvelles de l'Ae sur des sujets de portée générale³. La presse quotidienne nationale ne fait référence qu'aux projets très médiatisés au plan national⁴, la presse quotidienne régionale citant plus fréquemment les avis sur les projets locaux les plus importants. Mais la complexité du dispositif réglementaire de l'évaluation environnementale nécessite encore, à l'évidence, un gros effort de pédagogie.

Au vu de ces constats rapides et de seulement trois années pleines de fonctionnement, il serait bien sûr très présomptueux de prétendre que les avis de l'Ae ont fait progresser les méthodes d'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par les projets, et qu'ils ont ainsi facilité la participation du public à l'élaboration des décisions.

C'est pourtant bien là que l'Ae espère être utile, et les lecteurs de ce rapport seront mieux placés qu'elle pour apprécier si elle y parvient.

³ Ainsi, plusieurs organes de presse ont fait état de l'analyse faite par l'Ae dans un de ses avis sur les méthodes d'évaluation socio-économique des projets, notamment quant à la prise en compte des externalités environnementales, citée plus haut.

⁴ Exemple de l'avis de l'Ae sur le 1^{er} tronçon (Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs) du réseau de transport du Grand Paris en 2012.



Témoignages de lecteurs d'avis de l'Ae en réponse à la question : « Pour vous, à quoi sert un avis de l'Autorité environnementale ? »

- Mmes Claude Chardonnet, présidente-directrice générale, de C & S Conseils⁵ et Marie-Pierre Bory, directrice générale
- Michel Dubromel, responsable du réseau transport à France nature environnement
- Marc Papinutti, directeur général de Voies navigables de France
- Alain Quinet, directeur général délégué de Réseau ferré de France

Claude Chardonnet

Présidente-directrice générale – C & S Conseils

Marie-Pierre Bory

Directrice générale – C & S Conseils

« L'avis incite le maître d'ouvrage à aller plus loin dans la justification socio-économique du projet et dans l'analyse des alternatives, sujet souvent négligé à ce stade, qui arrive après plusieurs années d'études et de concertation.

Les avis de l'Ae donnent aussi une évaluation de la présentation des dossiers (sont-ils complets ? cohérents ? Le résumé non technique est-il facilement lisible ?...), contribuant ainsi à une meilleure information du public et à une plus grande utilité de la phase d'enquête publique.

Nous avons aussi constaté que les avis positifs encouragent les maîtres d'ouvrage, pilotes des dossiers, à s'améliorer et donnent des lignes directrices utiles à leurs pairs.

In fine, cette évaluation transversale (de nombreux sujets sont abordés, et pas seulement celui de la qualité de l'étude d'impact), indépendante, systématique (tous les projets soumis ont fait l'objet d'un avis), synthétique, rendue dans un délai connu et rapide, et issue d'une procédure transparente (les avis sont rendus publics), constitue « la dernière écluse avant l'estuaire ». Étape grâce à laquelle le maître d'ouvrage peut encore améliorer le projet et sa présentation, voire le retirer s'il s'avère mauvais. C'est donc un gain de temps et d'efficacité.

En outre, de manière plus globale, l'ensemble des avis de l'Ae incitent, ou devraient inciter les maîtres d'ouvrage et les pouvoirs publics à faire progresser la doctrine sur certains sujets complexes comme les mesures compensatoires ou l'utilité socio-économique des projets de transport public. »

⁵ C&S Conseils est un cabinet de conseil qui accompagne les maîtres d'ouvrage dans les démarches de concertation sur les projets (transports, énergie, aménagement), depuis les phases de concertation préalable jusqu'aux enquêtes publiques.



**Claude
CHARDONNET**



**Marie-Pierre
BORY**



**Michel
DUBROMEL**



**Marc
PAPINUTTI**



**Alain
QUINET**

Michel Dubromel

Responsable réseau transport – France nature environnement

« Un avis de l’Ae, c’est la lecture, au-delà des chiffres, de toutes les études socio-économiques pour nous éclairer sur une analyse de ces chiffres.

Un avis, c’est aussi la parole forte et mesurée sur tous les impacts environnementaux, ceux qui ne peuvent pas se mettre en chiffres.

Mais c’est aussi un document de référence pour le décideur politique : c’est à lui qu’il revient de choisir la solution équilibrée entre les enjeux économiques d’un territoire et les atouts environnementaux de celui-ci. Bien que ces atouts environnementaux ne soient pas chiffrés, nous les léguerons aux générations futures. »

Marc Papinutti

Directeur général – Voies navigables de France

« Voies navigables de France (VNF) assure la gestion de près de 6 700 km de voies d’eau, rendues navigables *via* l’édification de barrages ou artificielles comme de nombreux canaux.

À ce titre, nos responsabilités au regard de cette gestion d’un milieu vivant nous ont amenés à réfléchir différemment pour nos projets, notamment en demandant à l’Ae des cadrages préalables à nos débats publics.

Ce cadrage préalable nous a permis, dans le cas de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale Bray – Nogent-sur-Seine, une prise en compte complète d’éléments majeurs très en amont. L’utilité a été augmentée du fait que ce débat a été mené, pour une partie significative, en commun avec celui des grands lacs⁶ dans cette zone extrêmement riche en enjeux environnementaux.

Cet enrichissement commun nous a permis d’aborder au mieux le débat public.

Par ailleurs nous avons eu des travaux plus classiques, là encore avec beaucoup d’amélioration de nos dossiers, et je ne peux que me féliciter de la qualité de nos échanges fructueux. »

Alain Quinet

Directeur général délégué – Réseau ferré de France

« Je souhaiterais tout d’abord souligner la qualité des avis émis par l’Ae : ils sont précis, rigoureux, indépendants. L’Ae marque une véritable volonté de s’approprier les projets, leurs enjeux et leur contexte souvent très complexes, ce qui confère à ces avis une véritable valeur ajoutée. Pour RFF, les avis constituent un indicateur de qualité de nos études, de nos projets et de nos prestataires. Ils nous ont conduits à consolider nos processus de mise en qualité et d’amélioration continue. Ils nous aident à aiguïser la sensibilité de nos chefs de projets à la dimension environnementale.

Leur dimension d’expertise objective et neutre et leur prise en compte dans un mémoire complémentaire joint à l’étude d’impact permettent de sécuriser les procédures. Enfin, ils enrichissent et facilitent le débat et des échanges sur des questions de fond, notamment sur l’interprétation et l’application d’une réglementation à la fois étoffée et évolutive. »

6_ Le directeur général de VNF fait allusion au débat public relatif au projet de mise à Grand gabarit de la Seine entre Bray-sur Seine et Nogent-sur-Seine, sous maîtrise d’ouvrage VNF, qui s’est réalisé simultanément à un autre débat public sur les grands lacs de Seine, sous maîtrise d’ouvrage de l’établissement public Les grands lacs de Seine.



LES AVIS ET DÉCISIONS RENDUS EN 2012







LES AVIS ET DÉCISIONS RENDUS EN 2012

1 / TABLEAUX DES AVIS ÉMIS EN 2012

N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Région	Département
PLANS ET PROGRAMMES				
Chartes de parcs nationaux				
2012-26	Évaluation environnementale de charte du Parc national de la Guadeloupe	25/07/2012	DOM	971
2012-41	Évaluation environnementale de la charte du Parc national de La Vanoise	12/09/2012	Rhône-Alpes	73
2012-49	Évaluation environnementale de la charte du Parc national de La Réunion	26/09/2012	DOM	974
2012-55	Évaluation environnementale de la charte du Parc national des Cévennes	24/10/2012	Languedoc-Roussillon – Rhône-Alpes	07-30-48
2012-61	Évaluation environnementale de la charte du Parc amazonien de Guyane	14/11/2012	DOM	973
Autres				
2012-11	Projet de décret sur l'évaluation des plans programmes	14/03/2012	national	national
2012-65	Schéma d'aménagement de la plage de Pampelonne à Ramatuelle	05/12/2012	Provence-Alpes Côte d'Azur	83
CADRAGES PRÉALABLES PLAN - PROGRAMME ET PROJET				
2012-06	Demande de cadrage préalable à l'évaluation environnementale du SDRIF (Schéma directeur de la région Île-de-France)	28/03/2012	Île-de-France	Île-de-France
2012-16	Demande de cadrage préalable : démantèlement du barrage de Vezins	13/06/2012	Basse-Normandie	50
PROJET				
Domaine ferroviaire				
2011-74	Suppression du PN 28a et réalisation d'une passerelle piéton/cycle à Vulaines-sur-Seine	11/01/2012	Île-de-France	77
2011-83	Rabatement de nappes dans le cadre du réaménagement du pôle Châtelet-les-Halles à Paris 1 ^{er}	08/02/2012	Île-de-France	75
2011-86	Contournement ferroviaire de Lille – Nouvel itinéraire fret de transit (NIFT)	22/02/2012	Nord-Pas-de-Calais	59
2011-87	Modernisation de la ligne Surdon – Alençon	08/02/2011	Basse-Normandie	61
2011-93	Modernisation de la ligne Saint-Gervais – Vallorcine et du tunnel des Montets	22/02/2012	Rhône-Alpes	74
2011-94	Modernisation de la ligne Calais – Dunkerque (59-62)	14/03/2012	Nord-Pas-de-Calais	59-62
2012-04	Pôle échange intermodal de Clermont-Ferrand	11/04/2012	Auvergne	63
2012-07	Suppression du PN 7 à Vernouillet	25/04/2012	Île-de-France	78
2012-12	Mise en conformité pour personnes à mobilité réduite (PMR) Gare d'Alençon	11/04/2012	Basse-Normandie	61
2012-13	Création du pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de Guingamp	11/04/2012	Bretagne	22
2012-22	Électrification de la ligne ferroviaire Paris – Troyes	11/07/2012	Île-de-France Champagne-Ardenne	75-10
2012-24	Construction d'un Pont rail dans le cadre de la création de la ligne T2 du tramway à Nice	11/07/2012	Provence-Alpes- Côte d'Azur	06



N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Région	Département
2012-28	Suppression des PN 8 et 9 à Villegusien-le-Lac	25/07/2012	Champagne-Ardenne	52
2012-32	Augmentation de la capacité de la ligne RFF de Fos-Graveleau à Lavalduc	25/07/2012	Provence-Alpes-Côte d'Azur	13
2012-33	Projet de réalisation du Tram-Train entre Massy et Evry	29/08/2012	Île-de-France	91
2012-52	Débranchement du tramway T4 jusqu'au plateau de Clichy-Montfermeil	10/10/2012	Île-de-France	93
2012-56	Grand Paris Express – Tronçon Pont de Sèvres-Noisy-Champs	24/10/2012	Île-de-France	77-92-93-94
2012-60	Autoroute ferroviaire Atlantique	19/12/2012	Interrégional de Lille à Bayonne	interrégional
2012-62	Terminus à Yvetot et modernisation de la ligne Rouen-Oissel-Elbeuf	14/11/2012	Haute-Normandie	76
2012-63	Pôle d'échanges multimodal de Clisson	14/11/2012	Pays-de-la-Loire	44
2012-66	Modernisation de la ligne ferroviaire Chartres-Voves	19/12/2012	Centre	28
2012-71	Amélioration de la fluidité du trafic ferroviaire sur l'axe Nantes-Clisson	19/12/2012	Pays-de-la-Loire	44
Aménagement				
2011-76	Aménagement des eaux pluviales dans les ZAC Ecopôle des Portes-de-Sénart et ZAC du Charme	25/01/2012	Île-de-France	78
2011-79	Parc d'activités sur la ZAC des Monts de Sarcelles et le secteur des Champs Saint-Denis	08/02/2012	Île-de-France	95
2011-80	Projet Villages Nature	08/02/2012	Île-de-France	77
2011-81	Création de la ZAC État « Ecopôle Seine Aval » à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine	08/02/2012	Île-de-France	78
2011-82	ZAC du Sycomore à Bussy-Saint-Georges	22/02/2012	Île-de-France	77
2011-88	Mise en conformité des voies couvertes de l'Ancre et des Blanchisseurs à Courbevoie	22/02/2012	Île-de-France	92
2011-90	Aménagement de la ZAC sud Charles-de-Gaulle sur la commune de Tremblay-en-France	Constat de retrait 22/02/2012	Île-de-France	93
2011-96	Création de la ZAC de la gare à Fosses	28/03/2012	Île-de-France	95
2012-02	ZAC « Nouvelle centralité » à Carrières-sous-Poissy -Dossier loi sur l'eau	14/03/2012	Île-de-France	78
2012-03	Aménagements d'espaces publics d'Arenç à Marseille (ZAC Cité de la Méditerranée)	11/04/2012	Provence-Alpes-Côte d'Azur	13
2012-05	Création de la ZAC de Chanteloup à Moissy-Cramayel	25/04/2012	Île-de-France	77
2012-09	Création de la ZAC Gare-des-Ardoines à Vitry-sur-Seine	09/05/2012	Île-de-France	94
2012-10	Création de la ZAC Seine-Gare-Vitry à Vitry-sur-Seine	09/05/2012	Île-de-France	94
2012-18	Réalisation de la ZAC de l'Entre-deux à Sarcelles	13/06/2012	Île-de-France	95
2012-19	ZAC de la Croix-ronde à Épinay-sur-Orge	13/06/2012	Île-de-France	91
2012-20	ZAC Saint-Jean-Belcier à Bordeaux/OIN Bordeaux Euratlantique (suite cadrage préalable 2011-58)	13/06/2012	Aquitaine	33
2012-23	Aménagement de la ZAC sud Charles-de-Gaulle à Tremblay-en-France – Dossier loi sur l'eau	11/07/2012	Île-de-France	93
2012-25	Création de ZAC État « Mantes Innovaparc » à Buchelay	25/07/2012	Île-de-France	78
2012-27	ZAC du Couvernois à Serris	25/07/2012	Île-de-France	77
2012-29	Réalisation de la ZAC de la Butte-aux-bergers à Louvres	25/07/2012	Île-de-France	95
2012-30	Création de la ZAC Éco-quartier fluvial de Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine	25/07/2012	Île-de-France	78
2012-43	Création de la ZAC Thiais-Stade du Grand Paris	Constat de retrait 12/09/12	Île-de-France	94
2012-58	Création des ZAC Villages Nature sur les communes de Villeneuve-le-Comte, Bailly-Romainvilliers, Serris	24/10/2012	Île-de-France	77



7

N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Région	Département
Transport d'énergie				
2011-89	Sécurisation ligne électrique à 225 kV secteur Haguenau	22/02/2012	Alsace	67
2012-31	Réhabilitation de la ligne RTE aérienne à 225 kV Fléac-Montguyon	25/07/2012	Poitou-Charentes	16-17
2012-34	Projet Arc de Dierrey GRTgaz – Canalisations Cuvilly – Dierrey-Saint-Julien – Voisines	29/08/2012	Picardie Champagne-Ardenne	60-10-52
2012-35	Ligne RTE souterraine Oudon – Laval à 225 kV	25/07/2012	Pays-de-la-Loire	53
2012-42	Ligne RTE aérienne à 225 kV Boutre – Sainte-Tulle	12/09/2012	Provence-Alpes-Côte d'Azur	04
2012-44	Création de la ligne RTE souterraine à 225 kV entre Merlatière et Recouvrance	26/09/2012	Pays-de-la-Loire	44-85
2012-45	Construction liaison RTE souterraine à 2 circuits à 400 kV de Camois et modification ligne 400 kV Chevalet-Warande	26/09/2012	Nord-Pas-de-Calais	59
2012-46	Ligne RTE aérienne darse Salin-de-Giraud	26/09/2012	Provence-Alpes-Côte d'Azur	13
2012-47	Raccordement ligne RTE aérienne à 400 kV Cubnezais – Plaud à Clérac	26/09/2012	Poitou-Charentes	17
2012-51	Projet RTE Haute-Durance	10/10/2012	Provence-Alpes-Côte d'Azur	05
2012-68	Déplacement de la ligne RTE aérienne à 400 kV Penchard – Plessis-Gassot	05/12/2012	Île-de-France	95
Domaine portuaire				
2011-91	Installation de transit des sédiments de dragages d'Honfleur à La Rivière-Saint-Sauveur	22/02/2012	Basse-Normandie	14
2012-17	Aménagement d'un pôle logistique « Rouen-Val-de-Seine logistique amont » à Grand-Couronne	23/05/2012	Haute-Normandie	76
2012-37	Installation de transit des sédiments de dragage de Port-Jérôme sur la commune de Lillebonne	25/07/2012	Haute-Normandie	76
2012-38	Plateforme DLI sud du Grand Port Maritime de Dunkerque	25/07/2012	Nord-Pas-de-Calais	59
2012-39	Aménagement de la zone « Grandes industries » au port ouest de Dunkerque	25/07/2012	Nord-Pas-de-Calais	59
2012-50	Accès nautiques et création de quai dans le Grand Port Maritime de La Rochelle	10/10/2012	Poitou-Charentes	17
2012-53	Installation de transit des sédiments de dragage de la Seine sur les communes de Jumièges et Yainville	24/10/2012	Haute-Normandie	76
2012-57	Rectification de la passe d'entrée en Gironde	24/10/2012	Aquitaine	33
Domaine routier				
2011-77	Déviations de Châtenois – RN59	25/01/2012	Alsace et Lorraine	88 et 67
2011-84	Déviations de Port-sur-Saône sur la RN19	22/02/2012	Franche-Comté	70
2011-85	Résorption des points noirs du bruit sur l'Autoroute A7	22/02/2012	Provence-Alpes-Côte d'Azur	13
2012-15	Aménagement du demi-diffuseur est A86 avec la RD896 sur les communes du Plessis-Robinson et de Châtenay-Malabry	23/05/2012	Île-de-France	92
2012-21	RN 122 Déviation de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac	11/07/2012	Auvergne	15
2012-36	Tunnel de Siaix sur la RN 90 : aménagement d'une galerie sécurité utilisable par les cyclistes	29/08/2012	Rhône-Alpes	73
2012-48	Prolongement de l'A 16 entre L'Île-Adam et la Francilienne	26/09/2012	Île-de-France	95
Domaine fluvial				
2011-92	Barrage d'Apremont (2 ^e saisine)	14/03/2012	Franche-Comté	70
2011-95	Reconstruction du barrage de Vives-Eaux à Boissise-le-Roi	14/03/2012	Île-de-France	77
2012-08	Remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul (2 ^e saisine)	28/03/2012	Nord-Pas-de-Calais	59

N° Ae	Titre de l'avis	Date de délibération	Région	Département
2012-40	Opération structurante de dévégétalisation pour la restauration du lit de la Loire sur le secteur Nantes – Ancenis	Constat de retrait 12/09/12	Pays-de-la-Loire	44
2012-67	2 ^e dossier : Opération structurante de dévégétalisation pour la restauration du lit de la Loire sur le secteur Nantes – Ancenis	24/10/2012	Pays-de-la-Loire	44

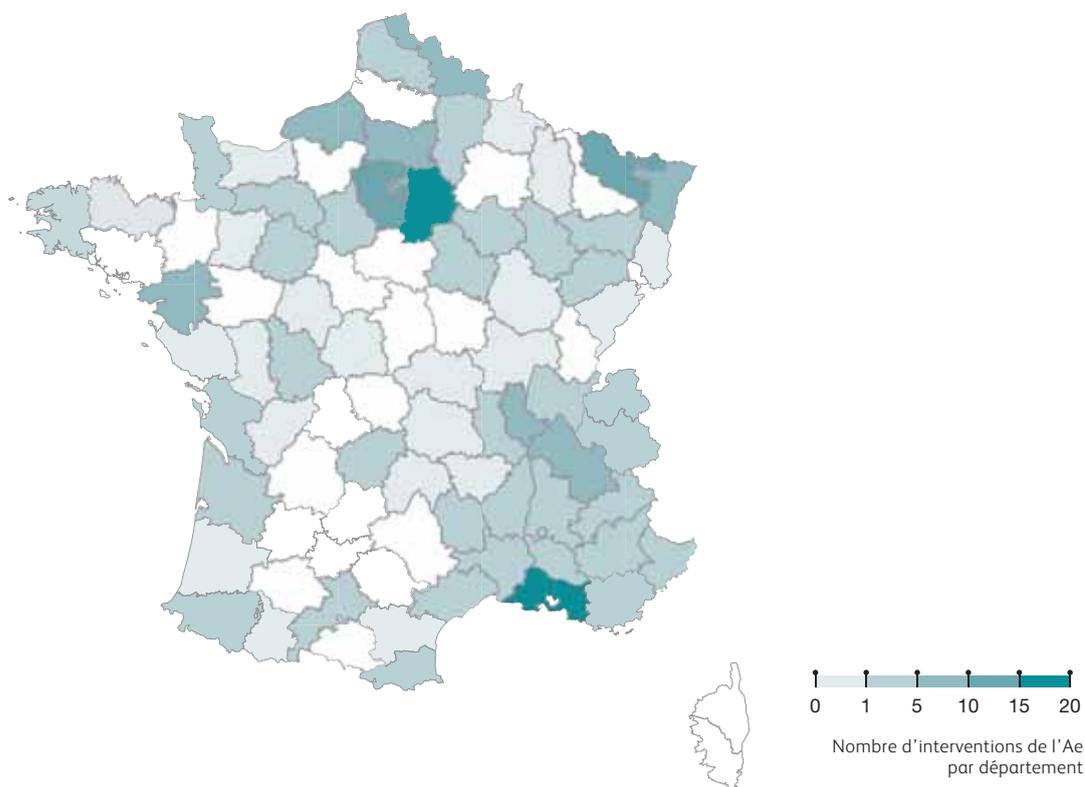
Aménagement foncier

2012-01	Déviations de la RN 31 – Contournement de Beauvais – Opérations de remembrement	28/03/2012	Picardie	60
2012-59	Aménagement foncier agricole et forestier à Saint-Gervais-les-Trois-Clochers dans le cadre de la réalisation de la LGV sud Europe Atlantique	24/10/2012	Poitou-Charentes	86
2012-69	Aménagement foncier agricole et forestier de Fleuré-Lhonnaize dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RN 147	19/12/2012	Poitou-Charentes	86

Défrichement

2012-14	Villages Nature – Dossier défrichement	11/04/2012	Île-de-France	77
2012-54	Défrichement des Bois et Forêts – Bois de Mondragon – LGV Rhin-Rhône branche est	24/10/2012	Bourgogne	21

CARTE DES AVIS ET DÉCISIONS RENDUS SUR LE TERRITOIRE, de 2009 à 2012



Guyane



Guadeloupe



Martinique



Réunion



Mayotte



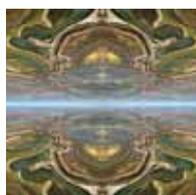
St-Pierre-et-Miquelon



Polynésie française



Nouvelle-Calédonie



2 / TABLEAUX DES DÉCISIONS PRISES EN 2012

N° Ae	Titre de la décision	Nature du dossier	Département	Région	Date de la décision	Sens de la décision
Domaine ferroviaire						
F-011-12-C-0015	Mise en place d'une passerelle piétonne en gare de Yerres	ferroviaire	91	Île-de-France	30/08/2012	non-soumission
F-011-12-C-0020	Création d'un passage souterrain piéton en gare de Maisons-Alfort – Alfortville	ferroviaire	94	Île-de-France	07/09/2012	soumission
F-011-12-C-0032	Création d'une passerelle piétonne en gare de Corbeil-Essonnes	ferroviaire	91	Île-de-France	29/11/2012	soumission
F-022-12-C-0030	Suppression d'un ouvrage sous voie sur la commune de Charmes	ferroviaire	02	Picardie	19/11/2012	non-soumission
F-022-12-C-0031	Suppression d'un ouvrage sous voie sur la commune de Berzy-le-Sec	ferroviaire	02	Picardie	04/12/2012	non-soumission
F-023-12-C-0014	ITE (Installation Terminal Embranchée) du terminal de vracs solides sur la commune de Grand-Couronne	ferroviaire	76	Haute-Normandie	28/08/2012	non-soumission
F-031-12-C-0033	Création d'un canton BAPR entre Armentières et Lestrem	ferroviaire	62	Nord-Pas-de-Calais	15/11/2012	non-soumission
F-053-12-C-0001	Gare de Montfort-sur-Meu suppression TVP et création d'un passage souterrain	ferroviaire	35	Bretagne	02/07/2012	non-soumission
F-072-12-C-0028	Amélioration de l'accessibilité ferroviaire de Bassens	ferroviaire	33	Aquitaine	22/10/2012	soumission
F-082-12-C-0002	Gare de Sathonay-Rillieux-la-Pape prolongement du passage souterrain et aménagements accès aux PMR	ferroviaire	69	Rhône-Alpes	02/07/2012	non-soumission
F-082-12-C-0003	Création de la passerelle de Bourgoin-Jallieu et mise en accessibilité aux PMR	ferroviaire	38	Rhône-Alpes	06/07/2012	non-soumission
F-082-12-C-0026	Création d'un pont-rail ferroviaire, commune de Lyon, quartier de la Confluence	ferroviaire	69	Rhône-Alpes	05/11/2012	non-soumission
F-082-12-C-0035	Suppression du PN 68 de la ligne Annemasse-Thonon sur la commune d'Allinges	ferroviaire	74	Rhône-Alpes	04/12/2012	soumission
F-093-12-C-0010	Réaménagement de la gare de la Blancarde et des haltes ferroviaires de La Pomme, Saint-Marcel et la Penne-sur-Huveaune	ferroviaire	13	Provence-Alpes - Côte d'Azur	07/08/2012	non-soumission
F-093-12-C-0017	Élargissement du pont-rail à Trets	ferroviaire	13	Provence-Alpes - Côte d'Azur	04/09/2012	non-soumission
F-093-12-C-0021	Projet de mise au gabarit du pont-rail Saint-Marc à Grasse	ferroviaire	06	Provence-Alpes - Côte d'Azur	21/09/2012	non-soumission
F-093-12-C-0022	Création de la halte ferroviaire d'Arenc	ferroviaire	13	Provence-Alpes - Côte d'Azur	26/09/2012	soumission
F-093-12-C-0023	Création de la halte ferroviaire de Nice Pont-Michel	ferroviaire	06	Provence-Alpes - Côte d'Azur	15/10/2012	non-soumission
F-093-12-C-0039	Création d'une passerelle piétonne en gare de Cavaillon	ferroviaire	84	Provence-Alpes - Côte d'Azur	21/12/2012	non-soumission
F-093-12-C-0040	Création d'une passerelle piétonne en gare de l'Isle-sur-la-Sorgues	ferroviaire	84	Provence-Alpes - Côte d'Azur	24/12/2012	non-soumission



01
Reprise
de végétation
sur le Maïdo,
la Réunion.

02
Route du volcan,
piton de la
Fournaise,
la Réunion.

N° Ae	Titre de la décision	Nature du dossier	Département	Région	Date de la décision	Sens de la décision
Domaine routier						
F-011-12-C-0006	Protections acoustiques sur la RN 118 à Bièvres	routier	91	Île-de-France	17/07/2012	soumission
F-024-12-C-0013	Aménagement du carrefour du Gué-aux-Ânes RN12-RN154	routier	28	Centre	28/08/2012	non-soumission
F-024-12-C-0018	Déviations de la RD 910 dans le cadre de la construction de la LGV Tours – Bordeaux	routier	37	Centre	12/09/2012	non-soumission
F-024-12-C-0024	Suppression du PN 97 sur RN 10	routier	28	Centre	30/10/2012	non-soumission
F-024-12-C-0025	Suppression du PN 144 sur RN 10	routier	41	Centre	30/10/2012	non-soumission
F-024-12-C-0034	RN 123 Suppression du passage à niveau 3 bis à Coudray	routier	28	Centre	11/12/2012	non-soumission
F-042-12-C-0007	Réduction des nuisances sonores de l'A 35 dans l'agglomération de Strasbourg	routier	68	Alsace	26/07/2012	non-soumission
F-072-12-C-0009	Réaménagement de l'aire de repos des Gargails-Ouest sur l'autoroute A 63	routier	33	Aquitaine	26/07/2012	non-soumission
F-074-12-C-0036	Travaux de sécurisation du PN 52 sur la RN 147 à Peyrilhac et Saint-Jouvent	routier	87	Limousin	20/12/2012	non-soumission
F-082-12-C-0011	Aménagement de sécurité routière sur la RN7 Traverse de Saint-Forgeux-Lespinasse	routier	42	Rhône-Alpes	07/08/2012	non-soumission
F-082-12-C-0038	Suppression du PN 20 à La Valbonne sur la ligne ferroviaire Lyon – Ambérieu-en-Bugey	routier	01	Rhône-Alpes	20/12/2012	soumission
F-091-12-C-0005	N 116 Carrefour Gibraltar à Prades	routier	66	Languedoc-Roussillon	06/07/2012	non-soumission
F-093-12-C-0027	Modification du carrefour des Jones à Fos-sur-Mer	routier	13	Provence-Alpes-Côte d'Azur	08/11/2012	soumission
F-093-12-C-0029	Mise en sécurité du Pont Saint-Joseph sur la RN 202 commune d'Annot	routier	04	Provence-Alpes-Côte d'Azur	12/11/2012	non-soumission
F-093-12-C-0037	Aménagement en giratoire du carrefour ouest de la RN94 à Chorges	routier	05	Provence-Alpes-Côte d'Azur	20/12/2012	non-soumission
Autres						
F-021-12-C-0008	Projet GRTgaz poste de Voisines	énergie	52	Champagne-Ardenne	02/08/2012	soumission
F-031-12-C-0004	Liaison RTE souterraine à 400 kV Bouchain-Mastaing	énergie	59	Nord-Pas-de-Calais	02/07/2012	non-soumission
F-093-12-C-0016	Création d'une couverture légère des voies ferrées à Villeneuve-Loubet	ferrovière	06	Provence-Alpes-Côte d'Azur	07/09/2012	soumission
F-082-12-C-0019	Projet ICEDA d'EDF site centrale nucléaire du Bugey à Saint-Vulbas	INB	01	Rhône-Alpes	24/09/2012	soumission
F-003-12-C-0012	Opération d'aménagement de 2,9 ha Les Jardins de Jasmins sur la commune de Cayenne	aménagement	973	Guyane	28/08/2012	soumission

2 / EXEMPLES EXTRAITS DES AVIS ET DÉCISIONS 2012



AVIS



N°2012- 52

Base de données
CGEDD n°008502-01

Débranchement du tramway T4 Clichy-Montfermeil

Le projet présenté conjointement par le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), coordinateur, Réseau ferré de France (RFF) et la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) concerne la création d'une nouvelle branche du tramway T4 (fonctionnant depuis 2006 entre Noisy-le-Sec et Aulnay-sous-Bois) sur le territoire des quatre communes de Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Cette nouvelle branche qui comptera 11 nouvelles stations espacées d'environ 500 mètres, permettra ainsi de relier Montfermeil à Noisy-le-Sec. Le projet comporte également des adaptations ponctuelles des voies existantes de l'actuelle ligne du T4, l'aménagement d'un atelier garage à Noisy-le-Sec pour le T4, la relocalisation à Noisy-le-Sec du centre opérationnel de la ligne, et divers travaux nécessaires pour l'insertion de la ligne dans le paysage urbain des quatre communes concernées.

Parmi les enjeux environnementaux principaux du projet, les impacts sonores et vibratoires du tramway en phase d'exploitation ont donné lieu à une analyse inédite pour l'Ae.

Comme le rappelle le rapport d'étude du centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques (CERTU) de mars 2009, intitulé « Bibliographie sur l'émission acoustique des tramways », la réglementation acoustique en vigueur n'a pas été prévue explicitement pour les tramways. Il semble *a priori* légitime cependant, selon le CERTU, de « privilégier la réglementation relative aux infrastructures ferroviaires pour les tramways », comme l'ont fait les co-maîtres d'ouvrage du présent projet. S'agissant de projets consistant bien souvent en l'aménagement de rues, accompagnés d'une suppression ou d'une diminution de l'emprise de la voie routière, les créations de lignes de tramways posent néanmoins des problèmes qui ne sont pas strictement identiques à ceux d'une création d'une nouvelle voie ferroviaire, puisqu'empruntant généralement des « couloirs » où il existe déjà une forte circulation routière, avec le bruit afférent.



01
Tramway à
Aulnay-sous-Bois.

02
Travaux
d'aménagement
du tramway à
Dijon, Côte d'Or.

03
Passage à niveau.



02



03

Par ailleurs les impacts acoustiques d'un tramway type (passage en général toutes les 3 à 6 minutes en heure de pointe, circulation nocturne, accélération et freinage, bruit propre aux stations, crissement dans les tournants à faible rayon de courbure, cloche,...), ne peuvent être purement et simplement assimilés à ceux d'un train roulant à vitesse moyenne stabilisée. Bien qu'il ne soit pas « techniquement » facile (la gêne ressentie n'étant pas la même pour les deux types de voiries) d'ajouter un bruit ferroviaire et un bruit routier, c'est bien le cumul des deux bruits que percevront des riverains, avec un certain nombre de bruits spécifiques au tramway et donc bien identifiables. Dans beaucoup de chantiers de tramways, s'il existe un consensus dans l'opinion publique sur l'intéressante contribution de ce mode de transport en commun en site propre au développement durable urbain, c'est bien la question des impacts acoustiques spécifiques au tramway qui semble la plus sensible, au moment de l'enquête publique, mais aussi après la mise en service, expliquant parfois la création d'associations de riverains. Si l'on considère le nombre sans cesse croissant de lignes de tramways, l'Ae considère avec le CERTU, compte tenu de tout ce qui a été rappelé précédemment, qu'une explicitation de la réglementation applicable aux tramways serait la bienvenue...

Elle a donc recommandé notamment :

- de compléter et préciser l'étude d'impact acoustique sur la base des « recommandations fortes » du document de 2009 du CERTU, et de prendre des engagements précis de réduction des impacts sonores, soit en terme de moyens, soit en terme de résultats ;
- de réaliser des campagnes de mesures acoustiques après la mise en service, d'en rendre publics les résultats et de mettre en place un comité de suivi, associant notamment des représentants des riverains, pour se concerter sur les conséquences à en tirer.



AVIS



N°2012- 51

Base de données
CGEDD n°008498-01

Projet de rénovation du réseau de transport électrique de la Haute-Durance

Le réseau de transport électrique haute et moyenne tension de la haute vallée de la Durance nécessitant d'être rénové (secteur d'Embrun/Briançon/Serre-Chevalier dans les Hautes-Alpes), réseau de transport d'Électricité (RTE) a conçu un important programme de transformation du réseau actuel, composé de six projets distincts ; quatre de ces projets, représentant environ 128 millions d'euros de travaux, faisaient l'objet d'un premier dossier soumis à l'Ae.

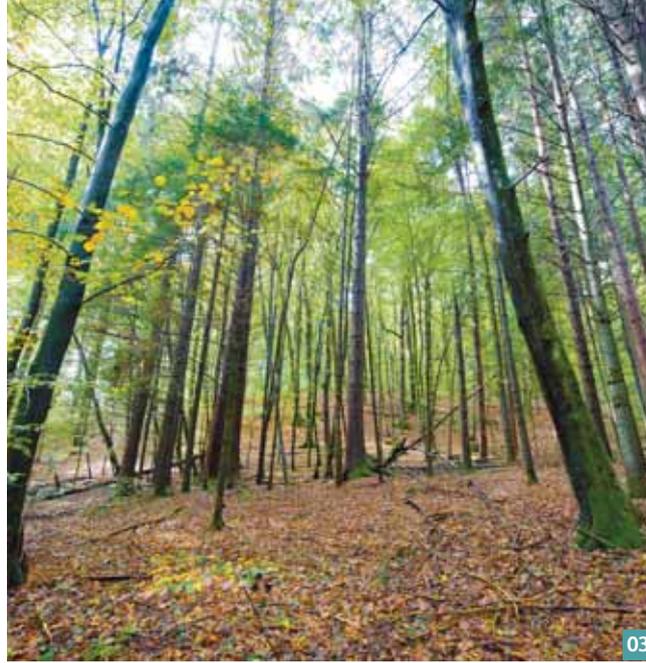
Ce programme comprend la réalisation de deux nouvelles lignes aériennes à 225 000 volts, la suppression de la ligne aérienne à 150 000 volts actuelle (et notamment la liaison avec la vallée de la Maurienne passant en altitude), et la rénovation de la partie de réseau à 63 000 volts (par des liaisons presque exclusivement souterraines). Le bilan des opérations en est la création de 90 km de lignes aériennes et de 100 km de lignes souterraines, et la suppression de 200 km de lignes aériennes.

Les principaux enjeux environnementaux concernent les lignes aériennes, car cette haute vallée alpine, située près du lac de Serre-Ponçon et dans l'aire optimale d'adhésion du parc national des Écrins, se trouve être d'une qualité paysagère remarquable, riche d'un important patrimoine naturel (milieux ouverts et forêts) et culturel, très fréquentée par les touristes et relativement dense en constructions dans la vallée et sur ses versants proches.

La qualité des données recueillies et analysées dans les différents projets du dossier, notamment en matière de milieux naturels, ainsi que le souci de RTE de présenter de manière consolidée les impacts des six composantes de son programme, ont été appréciés par l'Ae.

Les recommandations premières de l'Ae ont porté sur une étape très en amont de la conception de ce programme, savoir la justification des choix opérés avant la définition de différents projets, dont la présentation était très succincte. En effet, même si le bilan du programme - qui conduit à une suppression nette de 110 km de lignes aériennes (200 km – 90 km) - apparaît comme un choix globalement positif pour l'environnement, l'Ae a recommandé de justifier le choix de la nouvelle organisation du réseau, la définition des aires d'étude des différents projets et le choix des fuseaux et des partis de construction retenus (lignes aériennes ou souterraines). L'Ae a également recommandé de produire une présentation plus explicite du programme retenu, plus complète sur ses impacts, et qui inclue la dépose prévue des lignes.

L'importance de présenter des résumés non techniques d'une dimension très sensiblement réduite par rapport à ceux produits dans le dossier a également été mentionnée, afin de rendre ce dossier accessible au public.



01
Vers le col
du Lautaret,
Hautes-Alpes.

02
Groupe d'enfants
se dirigeant vers
une activité du
dispositif Ville Vie
Vacances, Seine-
Saint-Denis.

03
Forêt
d'Auxelles-Bas,
Territoire de Belfort.

AVIS



N°2011- 80

Base de données
CGEDD n°008078-01

AVIS



N°2012- 14

Base de données
CGEDD n°008247-01

AVIS



N°2012- 58

Base de données
CGEDD n°008533-01

Villages Nature

Fin 2012, 4 avis de l'Ae avaient été donnés sur le projet de destination touristique « Villages Nature » comportant 2 300 unités d'hébergement (résidences de tourisme et/ou de chambres d'hôtels) et de grands équipements récréatifs (ludiques, sportifs et culturels) autour d'un « lagon tropical » et de plans d'eau, ainsi que sur ses infrastructures de desserte, dans le secteur IV (Val d'Europe, qui accueille Disneyland Paris) de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée en Seine-et-Marne. Ce projet avait donné lieu à un débat public.

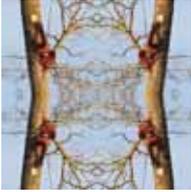
Le principal impact de ce projet est son insertion dans un territoire périurbain à dominante agricole et forestière, consommant de manière irréversible 259 ha d'une ressource rare en Île-de-France.

D'autres enjeux ont été identifiés : les déplacements, en l'absence prévisible de transports publics à partir des gares voisines lors de la mise en exploitation du projet, la gestion de la ressource en eau (forage géothermique pour le lagon, incidence sur les rus, les nappes et les zones humides, la biodiversité (continuités écologiques, préservation d'espèces protégées, franchissements des voies par la faune sauvage, défrichements importants), et aussi le paysage et l'énergie.

Deux premiers avis ont été émis¹ sur le projet, au vu d'une étude d'impact initiale, préalablement à la déclaration d'utilité publique et à la mise en conformité de documents d'urbanisme dont le SDRIF, et à son autorisation au titre de la loi sur l'eau.

L'Ae a alors principalement recommandé d'explicitier les enjeux locaux et régionaux de ce changement d'affectation des sols et de présenter le schéma d'organisation globale des déplacements ainsi que des simulations en cas de sécheresse prolongée.

1_ Dont l'un émanait du préfet de région.



SUITE DES AVIS

N°2011- 80
N°2012- 14
N°2012- 58

01

Le projet se développant sur un territoire en majorité forestier et générant, du fait d'amples défrichements, la mise en œuvre de compensations, l'Ae a également recommandé de préciser les méthodes employées pour les déterminer. L'insertion paysagère du projet et un suivi des engagements du maître d'ouvrage ont également été l'objet de recommandations.

Un troisième avis, dans le cadre d'une demande d'autorisation de défrichement de 65 ha de terrains boisés appartenant à EPAFRANCE, a porté sur l'étude d'impact initiale complétée.

L'Ae a analysé les gains environnementaux apportés par les compensations foncières proposées au défrichement. Elle a estimé que le seul transfert à l'État ou à des collectivités de boisements existants à proximité du site ne saurait, en tant que tel, constituer une compensation aux pertes de fonctionnalités environnementales induites par les défrichements prévus. Elle a par conséquent recommandé d'une part de réexaminer les compensations envisagées pour mieux tenir compte des services écosystémiques rendus par les boisements défrichés et d'autre part d'établir la valeur ajoutée environnementale des compensations proposées par rapport aux bois existants.

Le maître d'ouvrage envisageait en outre de se libérer de son obligation de compensation par un paiement en argent, si la solution des compensations en nature, qu'il privilégiait, ne pouvait aboutir. Pour l'Ae, un tel paiement est apparu ne pouvoir être considéré comme une compensation des impacts environnementaux, en l'absence de garantie sur la consistance des projets financés et sur les bénéfices environnementaux en résultant.

Le quatrième avis a été produit lors de la création de la ZAC des Villages Nature.

L'étude d'impact restant à quelques corrections près, identique à celle présentée dans le dossier préalable à la DUP et n'intégrant aucune des remarques formulées par les autorités environnementales dans leurs trois précédents avis, l'Ae a maintenu les recommandations qu'elle avait déjà formulées et précisé certaines d'entre elles.

De nouveaux avis ou des décisions au cas par cas de l'Ae seront sollicités lors de l'instruction des dossiers de permis de construire, d'autorisation « loi sur l'eau » ou de défrichement.



01
Exploitation
forestière dans
la forêt domaniale
de Blois, Cher.

02
Base nautique
sur la Sélune,
Manche.

03
Barrage de
la Roche-qui-boit
sur la Sélune,
Manche.

AVIS



N°2012- 16

Base de données
CGEDD n°008254-01

Cadrage préalable du projet de démantèlement des barrages de la Sélune (Manche)

Les barrages de La-Roche-qui-Boit et de Vezins sur la Sélune, fleuve côtier se jetant dans la baie du Mont-Saint-Michel, ont été construits pour la production hydroélectrique en 1916 et 1926. Un volume de sédiments proche de 2 millions de m³ s'est déposé dans les deux retenues, notamment du fait de la mise en culture d'une surface importante de prairies dans le bassin-versant supérieur, avec une pollution significative de ces sédiments à l'arsenic et aux métaux lourds, en raison de la présence d'une usine de traitement de métaux à proximité sur un affluent de la Sélune.

Le démantèlement de ces barrages a été décidé et annoncé en février 2012 afin d'améliorer la qualité des eaux et de restaurer la continuité écologique entre l'amont et l'aval du bassin pour la faune piscicole, et en particulier pour les saumons.

Selon l'usage constant de l'Ae en matière de cadrage préalable, elle s'est attachée à répondre aux questions présentées par les maîtres d'ouvrage, qui sont ici l'État et EDF, pour leur future étude d'impact.

L'Ae a ainsi précisé ce qui constitue le « projet » (démantèlement des barrages et vidanges des retenues), et les opérations qui lui sont liées dans un « programme » dont les impacts environnementaux devront être appréciés globalement : la renaturation des berges si elle est nécessaire, et le cas échéant les opérations destinées à compenser la perte d'activité touristique liée aux retenues.

Elle s'est également attachée à la définition de l'état initial et du scénario de référence par rapport auxquels devront être évalués les impacts du projet : les modalités d'exploitation (notamment en période de crue) et les vidanges périodiques de sécurité à assurer en l'absence de démantèlement doivent être intégrées dans le scénario de référence.

La présence d'un volume important de sédiments pollués a conduit l'Ae à préconiser de présenter en détail les variantes possibles relatives à la vidange des retenues, et à la reprise et au traitement des sédiments, en évaluant leurs impacts et en justifiant les choix retenus.

Enfin, au vu des risques d'inondation à l'aval des barrages, l'Ae a recommandé d'évaluer avec précision les effets du démantèlement sur le régime des eaux : la transparence hydraulique (pas d'effet d'accélération ni de retard de l'onde de crue) qui sera assurée après démantèlement ne semble pas complète actuellement, malgré les consignes d'exploitation des ouvrages.

Ayant constaté le climat local assez peu favorable au projet, l'Ae a recommandé d'apporter un soin particulier à la qualité des informations fournies dans l'étude d'impact.



N°2012- 56

Base de données
CGEDD n°008524-01



01



02

Grand Paris Express : tronçon Pont de Sèvres Noisy-Champs

Dans le cadre de la réalisation du réseau de transport « Grand Paris express » (GPE), la société du Grand Paris et le STIF prévoient la création de quatre lignes nouvelles de métro automatique (rouge, verte, bleue et orange) sur plus de 200 km de voies dont le tracé définitif a été approuvé par décret en Conseil d'état le 24 août 2011.

L'Ae a été saisie du dossier relatif à la DUP du premier tronçon, dit T0, de ce réseau. Ce tronçon, qui contourne Paris par le sud entre le Pont de Sèvres et Noisy-Champs, se situe sur la ligne dite « rouge » du GPE et représente 33 km de lignes nouvelles en souterrain.

A l'échelle locale de ce tronçon, les principaux enjeux environnementaux du projet concernent la gestion de 5 millions de m³ de déblais, la prise en compte du contexte géologique et hydrologique, le risque inondation ou la préservation des rares milieux naturels encore présents dans le secteur ainsi que le bruit et les vibrations. Les impacts positifs ou négatifs du projet sur la consommation d'espaces naturels et les émissions de gaz à effet de serre (GES) doivent quant à eux s'apprécier à l'échelle plus globale de la région.

Ces différents points ont été traités par le maître d'ouvrage dans un dossier très volumineux (5 000 pages en format A3), de lecture complexe, soumis à l'avis de l'Ae.

L'Ae n'a pas identifié d'éléments susceptibles de remettre en cause le projet lui-même, mais a relevé de nombreux manques dans le dossier qui lui a été soumis. Par exemple, la plupart des études géotechniques, hydrauliques et hydrogéologiques indispensables à l'évaluation des impacts du projet n'ont pas encore été réalisées, et les modalités de gestion des déblais ne sont pas présentées dans le dossier, alors qu'il s'agit d'un aspect très sensible en phase chantier. Par conséquent, aucune description précise des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces impacts n'est fournie.

L'Ae a donc estimé qu'au regard des impacts du projet, le dossier qui lui était soumis était actuellement insuffisant pour donner à l'enquête publique tout son sens. L'Ae a tenu à souligner par cette critique forte l'importance de l'étude d'impact en tant qu'élément d'appréciation essentiel des enjeux environnementaux au stade de la déclaration d'utilité publique : c'est en effet à ce stade que tous les enjeux positifs et négatifs du projet doivent être appréciés les uns par rapport aux autres.

En termes de gaz à effet de serre, l'Ae a relevé que les émissions évitées grâce au report modal de la route vers les transports en commun compensaient à peu près, à l'échéance 2050, les émissions supplémentaires dues au creusement des tunnels en phase chantier. Comme dans de précédents avis, l'Ae s'est donc interrogée sur le fait que les plus importants projets du secteur des transports conduisent individuellement à une quasi-stabilité des émissions en 2050 par rapport à la référence de 1990, alors que ce secteur représente près du tiers du total des émissions françaises et que l'un des objectifs de la politique climat en France, inscrit dans la loi, est de diviser ses émissions globales par 4 entre 1990 et 2050.

L'un des objectifs affirmés du projet est de permettre de réduire le rythme actuel d'artificialisation des sols en Île-de-France. L'Ae a confirmé que le projet pouvait avoir cet effet. Elle a cependant rappelé qu'un tel bénéfice dépendait fortement des autres politiques mises en œuvre dans la région en matière d'aménagement et d'urbanisme, en recommandant d'expliquer ces liens dans l'étude d'impact.

Si les impacts locaux négatifs du projet nécessitent des compléments importants au dossier, il est donc apparu à l'Ae que le principal impact environnemental positif du projet résulterait de son effet induit sur l'usage des sols, à condition que les politiques publiques dont il dépend le permettent.



03

01
Rame
de métro parisien à
la station
Cambronne.

02
Travaux
d'aménagement
du tramway à
Dijon, Côte d'Or.

03
Bras mort de l'Ain,
zone Natura 2000,
Rhône-Alpes.

DÉCISION

**N°F-082-12-C-19**

Base de données
CGEDD n°008548-01

Construction d'un bâtiment d'entreposage de déchets radioactifs

EDF a prévu de construire un bâtiment de 14 815 m² sur le site de la centrale du Bugey implantée dans la commune de Saint-Vulbas dans l'Ain, afin de pouvoir entreposer des déchets radioactifs issus de l'exploitation et de la déconstruction de centrales nucléaires en attente d'une solution de stockage définitif. Ces déchets proviendront de huit réacteurs démantelés, de la déconstruction de Creys-Malville et du fonctionnement de réacteurs à eau pressurisée et des tranches 2 à 5 de la centrale du Bugey.

Une telle installation, dénommée ICEDA², a été créée par décret du 23 avril 2010, délivré après réalisation d'une étude d'impact et organisation d'une enquête publique en 2006. EDF a alors sollicité un permis de construire, mais celui-ci a été annulé en première instance et en appel, en raison d'une non-conformité du plan local d'urbanisme (PLU) au projet. En effet, le règlement du PLU de Saint-Vulbas applicable sur le site de la centrale mentionne que « sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol non liées et nécessaires à l'activité de la centrale nucléaire ». Le tribunal a estimé que « l'installation, d'envergure nationale, ne peut être regardée comme liée et nécessaire à l'activité du centre nucléaire de production d'électricité du Bugey », et a donc annulé le permis de construire.

La commune de Saint-Vulbas a alors engagé une révision simplifiée de son PLU afin de le rendre compatible avec le projet ICEDA ; EDF a redéposé une demande de permis. Cette nouvelle demande de permis a été déposée après le 1^{er} juin 2012, date d'entrée en vigueur de la procédure du « cas par cas », qui soumet désormais à décision de l'Ae toute construction d'une surface comprise entre 10 000 et 40 000 m² si elle a lieu sur une commune dont le PLU n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale – ce qui est le cas de Saint-Vulbas.

Cette situation administrative complexe a conduit à l'arrêt du chantier pendant plusieurs mois et à modifier des éléments importants de la construction. En particulier, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) a prescrit de mettre en place des inclusions parasismiques de plus de 50 mètres de profondeur. Ces éléments nouveaux n'ont pas été évalués dans l'étude d'impact de 2006.

Par ailleurs, la proximité d'ICEDA avec l'agglomération lyonnaise, sa situation en bordure du Rhône et la proximité de sites Natura 2000 ont été prises en compte pour estimer que le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, compte tenu de la nature du stockage, de ses dimensions importantes et des effets cumulatifs possibles avec les installations voisines.

L'ensemble de ces éléments a conduit l'Ae à décider que le projet sera soumis à étude d'impact.

2_Installation de conditionnement et d'entreposage de déchets activés.

01
Le Transilien
à quai, Val-d'Oise.

02
Horloge de la
gare SNCF
d'Épinay-sur-Orge,
Essonne.



01

DÉCISION



N°F-031-12-C-033

Base de données
CGEDD n°008663-01



02

Canton BAPR³ entre Armentières et Lestrem (62)

RFF souhaite améliorer la signalisation ferroviaire entre Armentières et Lestrem dans le Pas-de-Calais, en automatisant le contrôle de l'espacement entre les trains (le « cantonnement »). Cela permettra de faire passer le fret ferroviaire annuel sur cette ligne de 1,7 à 3,6 millions de tonnes.

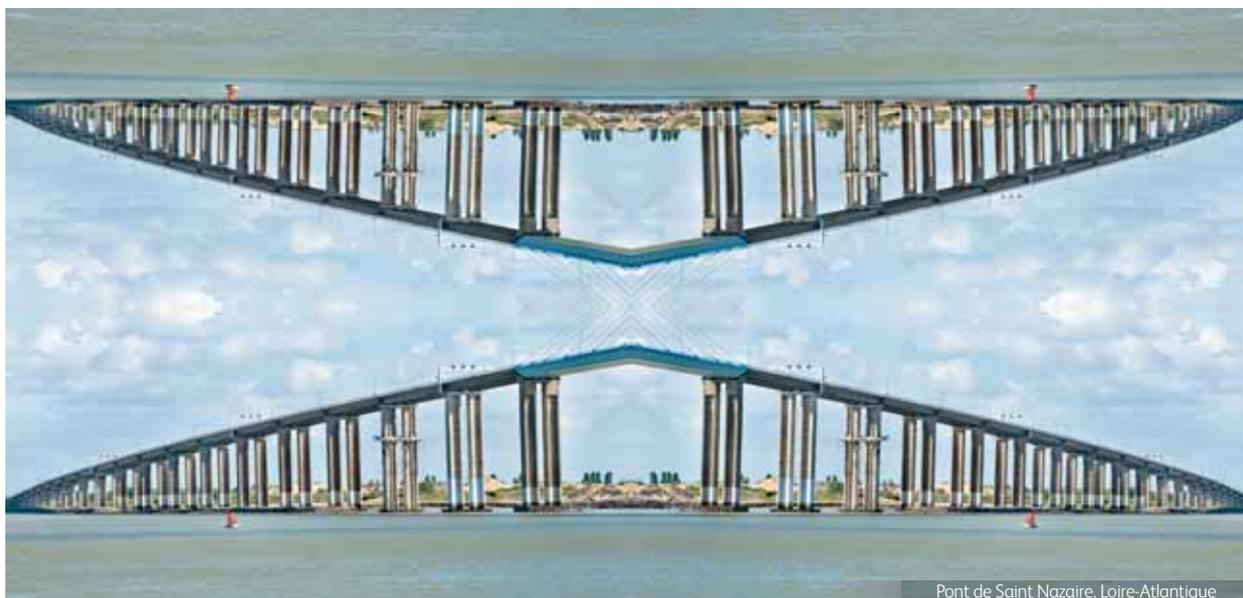
Les travaux nécessaires impliquent la pose d'un câble enfoui à 80 cm le long de la voie ferrée sur 16 km, des modifications des aiguillages, l'implantation de feux de signalisation et la création de locaux techniques.

Le dossier de cas par cas remis à l'Ae comporte le formulaire prévu. RFF a choisi de le compléter par une note décrivant le choix technique réalisé de « cantonnement BAPR », par des cartographies de synthèse des principaux enjeux environnementaux incluant les risques d'inondation, les monuments historiques et les zones naturelles inventoriées, et par une étude acoustique évaluant précisément les impacts sonores du projet.

Ces informations ont été suffisantes pour que l'Ae estime qu'il n'y a pas lieu de soumettre le projet à étude d'impact, celui-ci étant réalisé exclusivement au sein d'emprises ferroviaires, dans des conditions de circulation qui ne modifient pas significativement le bruit émis par l'infrastructure, et sans sensibilité environnementale particulière des milieux traversés.

Cet exemple illustre la simplification pratique apportée par le décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 ayant introduit la procédure du « cas par cas » : ce projet aurait été soumis à étude d'impact dans le régime juridique antérieur, comme l'avait été le projet « Fos-Graveleau » qui présentait de grandes similitudes avec le canton BAPR Armentières-Lestrem et au sujet duquel l'Ae avait été saisie d'une étude d'impact complète et avait émis un avis le 25 juillet 2012.

³ Block automatique à permissivité restreinte.



Pont de Saint Nazaire, Loire-Atlantique

TABLE DES SIGLES ET ACRONYMES

Ae

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
DU CGEDD

ASN

AUTORITÉ DE SÛRETÉ
NUCLÉAIRE

CERN

CONSEIL EUROPÉEN POUR
LA RECHERCHE NUCLÉAIRE

CGDD

COMMISARIAT GÉNÉRAL
AU DÉVELOPPEMENT
DURABLE

CGEDD

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE

DGEC

DIRECTION GÉNÉRALE DE
L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT

DREAL

DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMÉNAGEMENT ET
DU LOGEMENT

DUP

DÉCLARATION D'UTILITÉ
PUBLIQUE

FNE

FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

LGV

LIGNE À GRANDE VITESSE
PLU PLAN LOCAL
D'URBANISME

PMR

PERSONNES A MOBILITÉ
RÉDUITE

RFF

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

RTE

RÉSEAU DE TRANSPORT
D'ÉLECTRICITÉ

SCoT

SCHÉMA DE COHÉRENCE
TERRITORIALE

SDAGE

SCHÉMA DIRECTEUR
D'AMÉNAGEMENT ET
DE GESTION DES EAUX

SDRIF

SCHÉMA DIRECTEUR
DE LA RÉGION
ÎLE-DE-FRANCE

VNF

VOIES NAVIGABLES
DE FRANCE

ZAC

ZONE D'AMÉNAGEMENT
CONCERTÉ



Directeur de publication : Michel Badré – Rédacteur en chef : Maud de Crépy - Secrétaire de rédaction : Nathalie Dalet
Conception graphique et réalisation : www.tempsreel.info. Imprimeur certifié Print Environnement et Imprim'Vert 2013,
garantit la gestion des déchets dangereux en filières agréées. Imprimé sur papier issu de forêts certifiées PEFC à pâte ECF.

Crédits photos METL – MEDDE : © Arnaud Bouissou ; Gérard Crossay ; Laurent Mignaux ; Bernard Suard ; Sophie Boisteanu.
Autres crédits photos : © DRIEA/GOBRY ; Didier Fournet ; Mairie d'Aulnay-sous-Bois / J. Tomas ; Christian Barthod ; Frédéric Cauvin ;
Philippe Schmit ; Mauricette Steinfeldler ; François Vauglin ; Véronique Wormser, VNF, FNE, RFF, C & S Conseil.

