

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 26/04/2024

### AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants concernant 10 avis lors de la session du jeudi 25 avril 2024.

1. [Sécurisation et l'aménagement de la RN 296 à Aix-en-Provence \(13\) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Aix-en-Provence](#)
2. [Projet de Charte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims 2025-2040 \(51\)](#)
3. [Zone d'aménagement concerté \(Zac\) Inspira \(38\) – 5e avis](#)
4. [Contournement ouest de Besançon, aménagement de la RN 57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure \(25\), deuxième avis](#)
5. [Construction du centre pénitentiaire « Angers – Les Landes » et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal et de l'habitat d'Angers Loire Métropole et du schéma de cohérence territoriale Loire Angers \(49\)](#)
6. [Projet n°1 du schéma régional des carrières de la région Grand Est](#)
7. [Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux \(33\)](#)
8. [Opération de construction d'un cantonnement sur le laboratoire souterrain de recherche de l'Andra à Bure \(55\)](#)
9. [Tram T13 phase 2 entre Saint-Germain-en-Laye et Achères \(78\)](#)
10. [Cadrage préalable du projet de création d'un four à chaux \(Projet « AMeLi »\) sur les communes de Gravelines et de Loon-plage \(59\)](#)

[Retrouvez en ligne le communiqué de presse](#)

### Contacts presse du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : [presse@ecologie.gouv.fr](mailto:presse@ecologie.gouv.fr)

### Service presse de l'IGEDD/AE

Karine Gal

Tél : 01 40 81 68 11 - Mél : [karine.gal@developpement-durable.gouv.fr](mailto:karine.gal@developpement-durable.gouv.fr)

Mathilde Lambert

Tél : 01 40 81 90 08 - Mél : [mathilde.lambert@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mathilde.lambert@developpement-durable.gouv.fr)

## Contacts Autorité environnementale

Laurent Michel

Tél : 01 40 81 90 32 - Mél : [laurent.michel@developpement-durable.gouv.fr](mailto:laurent.michel@developpement-durable.gouv.fr)

Marie-Françoise Facon

Tél : 01 40 81 23 03 - Mél : [marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr)

## Avis sur des dossiers soumis à évaluation environnementale

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par les projets. Ils visent à permettre d'améliorer leur conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

### **Sécurisation et l'aménagement de la RN 296 à Aix-en-Provence (13) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Aix-en-Provence**

L'État (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur) porte un projet de sécurisation et d'aménagement de la RN 296 à Aix-en-Provence. Cette route nationale, qui relie sur 5,6 km les tronçons sud et nord de l'autoroute A51 Marseille-Gap et assure une fonction de « rocade » nord-ouest de l'agglomération, supporte un fort trafic (de 30 000 à 50 000 véhicules/jour selon les sections). Le projet prévoit une mise au statut de voie express, avec suppression et rétablissement d'accès dans un objectif de sécurisation de l'infrastructure, fluidification et sécurisation de l'échangeur de Puyricard et l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC). Le dossier est présenté en vue de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique. Une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme sera aussi nécessaire.

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

L'Ae recommande cependant d'approfondir l'analyse des impacts en termes de bruit, de concrétiser le passage de la vitesse limite de 110 à 90 km/h prévu sur la partie nord de la RN 296 (et sur la section RN 296 – Venelles de l'A51), de définir et mettre en œuvre les actions permettant d'assurer un respect effectif de cette limitation de vitesse sur la section réaménagée (au regard des bénéfices induits en termes de sécurité, bruit généré, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre). L'intérêt d'une réduction de la vitesse limite à 70 ou 80 km/h sur la section pourrait par ailleurs être étudié. L'Ae recommande aussi de préciser et justifier les hypothèses de l'étude air – santé, d'inscrire les systèmes de traitement de l'eau dans une démarche plus globale de mise aux normes des rejets de la RN existante, d'étudier des options complémentaires de renforcement de l'offre de transports en commun et de son attractivité et de développement des modes actifs de déplacement, dont le vélo, en articulation avec les projets prévus au plan de déplacements urbains.

### **Projet de Charte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims 2025-2040 (51)**

L'Ae a été saisie par le Parc naturel régional (PNR) de la Montagne de Reims, dans le département de la Marne sur l'évaluation environnementale de son projet de charte 2025-2040 « Objectif 2040

». La Charte est structurée par quatre axes, déclinés en 14 orientations, 33 mesures dont 13 mesures dites « phares » qui constituent les priorités du projet.

L'étude d'impact est méthodique, détaillée, et proportionnée.

La préparation du projet de charte a donné lieu à un important travail de concertation, qui s'est appuyé sur une évaluation des résultats de la précédente charte ainsi que sur un bilan de l'évolution du territoire depuis 2009.

Le territoire du Parc est vulnérable au changement climatique : l'Ae fait un ensemble de recommandations pour mieux présenter l'ensemble des mesures prévues qui concourront à l'adaptation du territoire.

Le projet de charte distingue, de façon opportune, les actions portées par le syndicat mixte du Parc (qui porte le projet de charte) et les engagements des partenaires du Parc : l'Ae recommande de préciser les modes de conventionnement ou de contractualisation qui présideront aux engagements des signataires de la charte ainsi que ceux des acteurs susceptibles d'être les relais opérationnels de la charte sur le territoire.

L'état des masses d'eau du Parc est médiocre voire mauvais ; l'Ae recommande que les leviers pour garantir l'atteinte de l'objectif d'amélioration des masses d'eau soient explicités. Elle recommande par ailleurs d'examiner les effets potentiels des mesures envisagées pour la réduction des gaz à effet de serre ; de préciser les leviers pour garantir l'atteinte de l'objectif d'accroissement des aires naturelles sous protection forte, voire d'avoir une perspective plus ambitieuse.

### **Zone d'aménagement concerté (Zac) Inspira (38) – 5e avis**

Le syndicat mixte de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, porte, avec la Compagnie nationale du Rhône (CNR), un projet de zone d'aménagement concerté (Zac) dénommée « Inspira », sur les communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons, en Isère (38), prévue en extension d'une zone d'activité existante, sur une superficie de 336 ha.

L'Ae a déjà émis quatre avis sur la Zac ou ses opérations<sup>1</sup>.

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

Le projet a évolué pour tenir compte de l'annulation de l'autorisation précédente. Il répond aussi à certaines recommandations antérieures des autorités environnementales. Le phasage est revu en commençant les aménagements par la partie nord de la zone, considérée comme une « dent creuse », entourée d'entreprises et, surtout, hors des zones centrale et sud soumises aux risques d'inondations par la Sanne. Celle-ci sera renaturée dès la phase 1 afin d'augmenter la capacité d'expansion des crues de part et d'autre de son lit actuel.

Le dossier, complété sur de nombreux volets, tient désormais compte du projet de territoire pour la gestion de l'eau et restreint fortement la consommation d'eau par les entreprises nouvelles tout en invitant les entreprises déjà présentes à la sobriété. Quoique la multimodalité (route/fleuve/fer) soit au cœur du projet, le dossier ne donne pas une vision précise de la répartition des usages actuels de ces différents modes qui reste théorique et basée sur des données de 2012 et 2015. Par ailleurs, si l'usage du fleuve ou du fer est obligatoire sur certains lots, ce n'est pas le cas du secteur nord et les trafics générés par l'entreprise Floor to Floor sont exclusivement routiers.

---

<sup>1</sup> [Avis préfectoral du 27 septembre 2013](#), [avis MRAe n° 2017-ARA-AP-00482 du 20 février 2018](#), [avis Ae n° 2019-64 du 10 juillet 2019](#), [avis Ae n° 2021-019 du 5 mai 2021](#).

L'Ae estime que le niveau d'enjeu retenu par le maître d'ouvrage pour les milieux naturels de l'île de la Platière n'est pas approprié. Elle recommande de renforcer les dispositions du projet de Zac favorables à la lutte contre l'artificialisation des sols, de préciser les responsabilités et engagements des différents maîtres d'ouvrage en matière de compensation des incidences sur les espèces et les milieux naturels, et d'accroître la pérennité des mesures compensatoires.

### **Contournement ouest de Besançon, aménagement de la RN 57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure (25), deuxième avis**

Sous maîtrise d'ouvrage de l'État, le projet de Contournement Ouest de Besançon (16,5 km) vise à aménager l'infrastructure en voie rapide urbaine à deux fois deux voies, comme les deux tronçons mis en service en 2003 et 2011, et inclut divers aménagements dont de nouveaux ouvrages de franchissement du Doubs (viaduc routier et passerelle modes actifs), des aménagements pour les modes actifs, des voiries latérales...

Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2022, dans le cadre de laquelle l'Ae avait émis un premier avis sur son évaluation environnementale. Elle relevait des insuffisances sur le contenu de l'étude d'impact qui appréciait les incidences sans intégrer toutes les composantes nécessaires au projet. L'avis interrogeait aussi le maître d'ouvrage sur le choix d'un aménagement en voie rapide et sur la prise en compte des modes actifs de déplacement, ainsi que sur les hypothèses de trafic retenues et l'effet possible d'induction de trafic, déterminants pour certaines incidences.

Le projet est présenté aujourd'hui en vue de l'obtention des autorisations nécessaires à sa réalisation. L'étude d'impact a été notablement complétée sur plusieurs points, dont l'état des transports et déplacements dans l'aire d'étude, les inventaires biologiques, la justification et la présentation de certaines mesures d'évitement, réduction et compensation des incidences du projet, ainsi que sur certains points de justification du périmètre de l'étude d'impact.

Des questions restent cependant posées sur le périmètre d'analyse des incidences, le parti d'aménagement routier restant inchangé par rapport au projet étudié en 2022.

Dans ce contexte, l'Ae réitère certaines de ses recommandations sur la prise en compte d'hypothèses d'un trafic routier plus important pour l'appréciation de certaines incidences (émissions de gaz à effet de serre (GES), bruit, pollution de l'air), sur la révision de la conception de l'aménagement routier, en particulier en vue de garantir le respect de la vitesse limite de 70 km/h envisagée, ou sinon de préciser les modalités permettant de la respecter. L'Ae recommande par ailleurs d'envisager des mesures supplémentaires pour soutenir le développement des modes actifs de déplacement, de préciser certaines mesures de compensation des impacts sur les milieux naturels, d'envisager des mesures de réduction des émissions de GES pendant la phase chantier (voire de compensation de ces émissions), de veiller à la performance prévue en termes de protection acoustique, ainsi qu'à la réduction des points noirs de bruit sur le tronçon des Montboucons.

### **Construction du centre pénitentiaire « Angers – Les Landes » et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal et de l'habitat d'Angers Loire Métropole et du schéma de cohérence territoriale Loire Angers (49)**

L'Ae est saisie pour avis d'un projet de nouvel établissement pénitentiaire de 850 places sur les communes de Loire-Authion et Trélazé (Maine-et-Loire (49)), à une dizaine de kilomètres à l'est d'Angers (lieu-dit Les Landes).

Ce projet s'inscrit dans le programme immobilier pénitentiaire national, dit « 15 000 places » et a pour objet de remplacer la maison d'arrêt d'Angers (ou « du Pré-Pigeon »), vétuste et surpeuplée (266 places et plus de 400 détenus). Le terrain sur lequel le projet a vocation à s'implanter est

actuellement en zones A (agricole) et N (naturelle) au plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) d'Angers Loire Métropole. Il suppose la réalisation de nombreux aménagements de voirie (notamment sur la RD 347) et de raccordements, voire de création de réseaux (eau potable, énergie, assainissement...).

Le dossier ne présente qu'un schéma de principe des implantations et ne décrit aucun des aménagements nécessaires au fonctionnement de la future maison d'arrêt. L'analyse des solutions de substitution est sommaire. Même au stade de la demande de déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le dossier est insuffisant à la bonne information du public sur le projet d'ensemble. L'étude d'impact s'en ressent. Si la présentation de l'état initial des milieux naturels est convenable, l'appréciation des incidences est incomplète à bien des égards (déplacements, consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre, prise en compte du changement climatique...) et la démarche "éviter, réduire, et, à défaut, compenser" n'a pu être conduite correctement, les mesures de compensation n'étant par exemple pas même décrites.

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

Dès lors que l'amélioration des conditions de détention en vue de prévenir les violences et la récidive constitue l'objectif du projet, valorisé dans l'évaluation socio-économique, il conviendra d'inclure dans le dossier l'ensemble des opérations nécessaires à l'atteinte de cet objectif et notamment des conditions de desserte permettant effectivement les visites des familles et les conditions de vie (ressources, réseaux, prise en compte des risques de fortes chaleurs etc.) adaptées, et d'y prévoir des mesures de compensation appropriées pour chacun des domaines d'incidences.

### **Projet n°1 du schéma régional des carrières de la région Grand Est**

Le projet n°1 du schéma régional des carrières (SRC) Grand Est, est élaboré par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Grand Est. Le dossier, de qualité inégale, aborde l'ensemble des enjeux environnementaux.

L'évaluation environnementale traite ces différents enjeux environnementaux, mais son défaut majeur est de proposer une classification du territoire par niveaux d'enjeux qui paraissent inadaptés, par exemple pour les zones humides. Cette classification ne permet pas de garantir l'absence d'effet négatif à l'échelle régionale alors que le SRC prévoit de sécuriser la ressource en matériaux grâce notamment à la mise en place de « zones d'intérêt » non prévues dans les textes réglementaires et qui s'imposeront alors dans les documents d'urbanisme.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale se fonde sur des données anciennes qui rendent la crédibilité du dossier incertaine, d'autant que les schémas départementaux prévoyaient déjà la mise en place d'un observatoire de suivi qui fait défaut.

L'analyse des incidences sur les sites Natura 2000 et la définition des mesures générales d'évitement et de réduction permettant de garantir l'absence d'effet significatif de l'ensemble des projets susceptibles de les affecter ne sont pas suffisamment approfondies. Le SRC prend mal en compte le changement climatique. S'il promeut par exemple le report modal, il n'engage aucune action concrète en faveur de modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre que le transport routier. Le levier de réemploi de matériaux secondaires n'est pas mis nettement en avant comme il le devrait pour modérer l'extraction de matériaux primaires autrement que pour le remblaiement de carrières, dont l'impact environnemental n'est en outre pas suffisamment encadré.

Le maître d'ouvrage s'est engagé oralement à tenir compte des recommandations de l'Ae dans un nouveau projet de SRC qui sera établi après l'ensemble des consultations en cours.

### **Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (33)**

L'Ae est saisie d'une demande d'autorisation environnementale pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB), composante du programme « grands projets du sud-ouest » (GPSO) qui consiste en la réalisation de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse entre Bordeaux, Toulouse et Dax. Ils ont été déclarés d'utilité publique le 25 novembre 2015.

Pour ces aménagements, SNCF Réseau a fait le choix de transformer le cahier géographique de l'étude d'impact initiale du « programme de travaux GPSO » en étude d'impact pour le seul périmètre des AFSB, notamment pour tenir compte des recommandations de l'Ae dans son [avis Ae n° 2023-51 du 7 septembre 2023 relatif aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse \(AFNT\)](#). Le maître d'ouvrage a pris soin de tirer les conséquences de l'avis de l'Ae sur le « projet » similaire AFNT.

Le dossier, dans son ensemble, traite plusieurs volets de façon satisfaisante et même parfois à un niveau peu commun dans les études d'impact analysées par l'Ae. Pourtant, l'objectif d'un dossier autonome n'est atteint que partiellement pour certains volets importants (description du projet, trafics et déplacements non traités, démarche éviter-réduire-compenser encore inaboutie pour la biodiversité et le bruit). L'étude d'impact doit donc être encore complétée pour atteindre ce but.

L'Ae recommande de prendre en compte toutes les composantes du projet dans l'analyse des incidences, en particulier la déviation de la canalisation de gaz naturel Terega et l'ensemble des aménagements autour de la halte de Saint-Médard d'Eyrans en tenant pleinement compte de la pollution des sols, et de mieux justifier les composantes secondaires du projet (notamment pistes cyclables et protections acoustiques). L'Ae recommande aussi de démontrer l'équivalence fonctionnelle des mesures de compensation pour les atteintes aux zones humides et à la biodiversité, de revoir à la baisse les objectifs en termes de niveau de bruit à ne pas dépasser pour un grand nombre d'habitations (voire d'étages) et d'adapter les mesures de protection en conséquence. L'Ae recommande de prévoir des volets « déplacements », « énergie / gaz à effet de serre », « qualité de l'air », « pollution lumineuse » spécifiques aux AFSB, prévention des nuisances en phase travaux et dispositif de suivi, pour l'instant absents du dossier.

L'Ae recommande aussi d'approfondir l'analyse de certains volets : artificialisation et développement de l'urbanisation, impact des chaleurs extrêmes.

### **Opération de construction d'un cantonnement sur le laboratoire souterrain de recherche de l'Andra à Bure (55)**

L'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (Andra), qui exploite depuis plus de 20 ans un laboratoire de recherche sur le stockage souterrain de déchets radioactifs à Bure dans la Meuse, envisage la réalisation de constructions supplémentaires en surface pour héberger l'unité de gendarmerie mobile présente sur le site, ainsi que la transformation d'un bâtiment existant en local informatique.

Ce laboratoire, (qui n'est pas destiné à héberger les déchets nucléaires dans le cadre du projet Cigeo, actuellement en cours d'élaboration), a été autorisé et encadré, depuis la fin des années 1990 au titre des législations sur l'eau et sur les installations classées pour la protection de l'environnement. Comme il n'a jamais fait l'objet d'une étude d'impact dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale qui s'applique désormais, le maître d'ouvrage sollicite un avis de l'Ae sur une évaluation environnementale portant non seulement sur les nouvelles constructions mais également sur les impacts actuels de l'exploitation du laboratoire.

Dans l'ensemble, les incidences du site sont faibles et traitées par des mesures appropriées.

L'Ae recommande néanmoins de compléter le dossier avec les derniers résultats d'analyse de performances de la station d'épuration et avec la justification que les débourbeurs demeurent adaptés au regard des évolutions du site, de compléter le suivi des eaux de ruissellement des versants et des eaux aux points de captage AEP et de présenter dans l'étude d'impact l'estimation des émissions de gaz à effet de serre liées à la phase de construction de l'opération. Elle recommande par ailleurs d'examiner la pollution lumineuse provoquée par les nouveaux bâtiments afin de mettre en place des mesures de réduction adaptées aux espèces installées dans cette partie du site.

### **Tram T13 phase 2 entre Saint-Germain-en-Laye et Achères (78)**

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

Le projet, qui a fait l'objet de deux avis de l'Ae en 2014 et 2017, a été déclaré d'utilité publique en décembre 2018. Un nouvel avis de l'Ae est requis à l'occasion d'une demande d'autorisation environnementale portant notamment sur la législation sur l'eau, les défrichements et la dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées.

Les sections mises à jour de l'étude d'impact sont facilement identifiables mais il n'est pas aisé de comprendre en quoi les informations ou analyses sont différentes de celles présentées en 2017, ce qui pourrait être amélioré. Il conviendrait également, pour la complète information du public, de présenter de façon explicite dans le dossier les conditions du retrait d'une partie du linéaire de la grande ceinture du réseau ferré national, son calendrier et ses conséquences pour le projet.

L'Ae recommande aux porteurs de projets et aux collectivités, d'orienter plus nettement les moyens disponibles vers des projets susceptibles de favoriser le report des usagers de la voiture particulière vers le projet T13 phase 2, l'ensemble du réseau de transport en commun, et vers toutes les mobilités décarbonées en cohérence avec les objectifs locaux et nationaux. L'Ae recommande également de mettre à jour la présentation de l'état initial des mobilités et de leur évolution. Elle recommande aussi de reprendre l'évaluation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre et d'envisager des mesures de nature à améliorer le bilan énergétique et carbone du projet. Enfin, l'Ae recommande de reconsidérer à la hausse les mesures de compensation prévues au titre des défrichements et de la suppression des arbres, notamment d'alignement, situés à proximité de l'infrastructure.

### **Cadrement préalable du projet de création d'un four à chaux (Projet « AMeLi ») sur les communes de Gravelines et de Loon-plage (59)**

L'Ae a été saisie à la demande du maître d'ouvrage d'une demande de cadrage préalable concernant le projet de création d'un four à chaux (Projet « AMeLi ») sur les communes de Gravelines et de Loon-plage (59).

Ce projet permettra la production d'une chaux à faible impact carbone sur le Port Ouest du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), sur les communes de Gravelines et de Loon-plage (59). L'Ae a été saisie d'une liste de questions spécifiques auquel cet avis apporte des réponses. Celles-ci ne préjugent pas des analyses et des études que devront mener les maîtres d'ouvrage pour fournir

une étude d'impact complète<sup>2</sup>. Dans son avis, l'Ae présente le projet et son contexte et, au-delà des questions spécifiques posées par le maître d'ouvrage, apporte un éclairage sur les principaux enjeux environnementaux du projet et les points spécifiques d'attention à apporter dans l'étude d'impact.

[Vous pouvez consulter ce communiqué de presse sur la page LinkedIn de l'Ae](#)

Désinscription ici

---

<sup>2</sup>L'évaluation environnementale complète est proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine... Elle respecte l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en la matière, notamment en application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.