



# AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Communiqué de presse

Jeudi 7 mars 2019,

### **L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants :**

(lors de la séance du mercredi 6 mars 2019)

#### **3 avis**

- 1 Deuxième stratégie nationale bas carbone (SNBC) ;
- 2 Aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au nord de Limoges et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec ce projet (87) ;
- 3 Demande de cadrage préalable relative à l'extension du terminal 1 de l'Aéroport Marseille Provence (13).

#### **Deuxième stratégie nationale bas carbone (SNBC)**

La deuxième stratégie nationale bas carbone (SNBC) définit la trajectoire qu'entend prendre la France pour atteindre la neutralité carbone en 2050, engagement qu'elle a pris suite à la 21<sup>e</sup> conférence des parties (Cop 21) de la convention cadre des Nations unies sur le changement climatique (CCNUCC)<sup>1</sup>. La neutralité carbone sera atteinte, d'après la SNBC, grâce à la décarbonation quasi complète de l'énergie et la production de matériaux et de carburants pour l'aviation d'origine biologique (biomasse). Le stockage du carbone dans les sols, les forêts et le bois, ainsi que de façon plus marginale via des technologies de stockage et de réutilisation à développer, permettra d'équilibrer les émissions par des puits de carbone.

La SNBC doit être simplement « prise en compte » par de nombreux plans et programmes, ce qui constitue une fragilité. Seule la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) doit être compatible avec la SNBC.

L'évaluation environnementale aborde les incidences de la SNBC sur différents compartiments de l'environnement. Elle renvoie à plusieurs plans, notamment la PPE et la stratégie nationale de mobilisation de la biomasse, l'évaluation de certains points qui pour l'Ae devraient être abordés à l'échelle de la SNBC, au moins pour leur enveloppe nationale. L'Ae relève ainsi que les besoins en ressources minérales pour mettre en œuvre plusieurs technologies clés, de même que les incidences de l'accroissement du besoin de biomasse et les impacts sur le cycle de l'azote ne sont pas abordés.

L'Ae fait plusieurs recommandations pour corriger les lacunes de l'évaluation environnementale soulignée ci-dessus ainsi que pour améliorer la prise en compte de l'environnement et la capacité de la SNBC à atteindre ses objectifs propres. Elle recommande notamment de : mettre en place un mécanisme de compensation des émissions de GES ; assurer une meilleure compatibilité entre la SNBC et les plans et programmes ayant une incidence significative sur les émissions de GES ; prendre en

---

<sup>1</sup> L'accord de Paris de décembre 2015 de la 21<sup>e</sup> conférence des parties (Cop 21) de la convention cadre des Nations unies sur le changement climatique (CCNUCC) a défini un objectif de limitation du réchauffement climatique « *bien en deçà de 2°C, et en poursuivant l'action menée pour le limiter à 1,5°C* » ce qui implique d'atteindre un équilibre entre émissions et absorptions de GES, dit « neutralité carbone » pour la deuxième moitié du XXI<sup>e</sup> siècle. En 2017, avec le plan climat, la France s'est fixée comme objectif la neutralité carbone à l'horizon 2050. La 1<sup>ère</sup> SNBC retenait des objectifs précis sur la période 2015-2018. Elle avait été transmise en 2016 à la CCNUCC via l'Union européenne. La 2<sup>e</sup> SNBC constitue la traduction de l'engagement pris par la France.

compte les impacts de la production de biomasse sur l'usage des sols et le cycle de l'azote ; analyser les impacts des technologies décarbonées sur les ressources en minéraux rares ; inscrire dans la SNBC la part des crédits de la recherche sur l'énergie à consacrer à la recherche pour la transition énergétique ; fournir une méthode pour tenir les trajectoires dans les différents secteurs.

### **Aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au nord de Limoges et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec ce projet (87)**

Le projet qui s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global de l'itinéraire Poitiers-Limoges, concerne la réalisation d'un nouvel itinéraire de la RN 147 au nord de Limoges, à 2x2 voies et d'une longueur de 6,5 km. Sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL<sup>2</sup> Nouvelle-Aquitaine, le dossier est déposé en vue de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique.

Si l'étude d'impact est globalement de bonne qualité, sa principale faiblesse est la présentation trop lacunaire des impacts sur les trafics, *a fortiori* dans un contexte où des études sont conduites en parallèle sur un autre projet autoroutier entre Poitiers et Limoges<sup>3</sup>, et par conséquent le manque d'appréciation dans leur globalité des impacts induits par le projet, notamment sur le bruit et la qualité de l'air. L'Ae recommande donc de joindre les études de trafics réalisées, d'en expliciter les hypothèses, notamment en termes de croissance du trafic et de trafics induits, puis de s'assurer que le projet n'aura pas d'impacts significatifs non évalués sur des axes connectés, et de prévoir, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées.

Les principales recommandations de l'Ae ont également porté sur l'articulation du projet de doublement de la RN 520 avec le présent projet (impacts spécifiques, prise en compte dans les études de trafic) ; les surfaces de zones humides au sein de la zone d'étude ; les déplacements de la grande faune sur le secteur d'étude (mesures ERC dont la mise en place de passages de franchissement de l'ouvrage) et sur l'espace boisé classé (fonctionnalités, raisons du classement, mesures de compensation adaptées).

### **Demande de cadrage préalable relative à l'extension du terminal 1 de l'Aéroport Marseille Provence (13)**

Avant de réaliser l'étude d'impact d'un projet, le maître d'ouvrage peut interroger l'autorité chargée de l'approuver sur les questions de principe ou de méthode qu'il se pose pour des points particuliers<sup>4</sup>. Ces cadrages résultent de l'analyse des projets tels qu'ils lui ont été présentés. L'Ae est consultée, dans ce cadre, par l'autorité décisionnaire. Elle émettra également un avis délibéré, le moment venu, sur l'étude d'impact du projet.

L'Ae a été saisie d'une demande de cadrage préalable sur le projet de terminal T4 de l'aéroport Marseille Provence. Elle comporte des questions auxquelles l'Ae a répondu sur le périmètre du projet, les scénarios étudiés, les procédures (permis de construire et enquête publique), les aires d'étude retenues, le traitement des espèces protégées, des mesures de bruit et de la qualité de l'air ainsi que le volet sanitaire et l'évaluation des projets de transport.

L'Ae a, en outre, estimé opportun de préciser d'autres éléments qui devront être pris en compte dans la démarche d'évaluation environnementale. Elle est notamment revenue sur certains enjeux qui lui apparaissent comme les plus importants à l'échelle du projet (émissions de gaz à effet de serre, espèces protégées autres que l'Outarde canepetière, eaux de ruissellement issues de la plateforme aéroportuaire). Elle a formulé également des suggestions relatives à l'évaluation environnementale de la planification stratégique de la plateforme, aux impacts d'un fonctionnement en situation exceptionnelle ou accidentelle et aux variantes possibles.

---

<sup>2</sup> Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

<sup>3</sup> Voir article dans la Nouvelle République (édition Vienne) du 6 mars 2019

<sup>4</sup> Le cadrage préalable est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement.

**Retrouvez les avis complets, ainsi que les décisions et les notes de l'Ae sur le site Internet : [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)**

*L'autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable, créée par le décret n° 2009-496 du 30 avril 2009, donne des avis, rendus publics, sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement. La création de l'autorité environnementale répond aux législations européennes et nationales.*

*Ces dernières prévoient que les évaluations d'impacts environnementaux des grandes opérations sont soumises à l'avis, rendu public, d'une « autorité compétente en matière d'environnement ». Ces prescriptions visent à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent (convention d'Aarhus, charte constitutionnelle), et à améliorer la qualité des projets avant la prise de décision.*

**Contacts presse CGEDD / Ae :**

Maud de CRÉPY : 01 40 81 68 11 [maud.de-crepy@developpement-durable.gouv.fr](mailto:maud.de-crepy@developpement-durable.gouv.fr)

Mélanie MOUËZA : 01 40 81 23 73 [melanie.moueza@developpement-durable.gouv.fr](mailto:melanie.moueza@developpement-durable.gouv.fr)

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