

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La Défense, le 12/05/2026

### AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

L'[Autorité environnementale](#) a délibéré sur les projets suivants concernant trois avis lors de la session du jeudi 7 mai 2026.

1. [Révision de la charte du parc naturel régional \(PNR\) Scarpe-Escaut \(59\)](#)
2. [Aménagements fonciers agricoles, forestiers et environnementaux \(Afafe\) liés à la liaison autoroutière Castres-Toulouse \(A69\) – \(81\)](#)
3. [Nouvelle Route du Littoral – Projet modifié, La Réunion \(974\)](#)

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

### Contacts presse du Ministère de la Transition écologique

Tél : 01 40 81 18 07  
Mél : [presse@ecologie.gouv.fr](mailto:presse@ecologie.gouv.fr)

### Service presse de l'IGEDD/AE

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.

### **Révision de la charte du parc naturel régional (PNR) Scarpe-Escout (59)**

La cinquième révision de la charte du parc naturel régional (PNR) Scarpe-Escout, situé dans la région Hauts-de-France, pour la période 2025-2040, est portée par le syndicat mixte gestionnaire du parc. Son adoption définitive est prévue en 2028. Créé le 13 septembre 1968, le PNR Scarpe-Escout est un territoire périurbain densément peuplé, marqué par une forte pression foncière et des enjeux environnementaux majeurs, par la présence de l'eau, et notamment de milieux humides labellisés Ramsar sur plus de 27 000 ha.

L'Ae souligne la qualité du travail mené par le syndicat mixte, notamment l'approche intégrée des enjeux, la concertation élargie permettant l'implication de l'ensemble des parties prenantes, la présentation d'un bilan rigoureux de la charte 2010-2025, et la réalisation d'études (paysages, agriculture) complétant utilement le dossier. Toutefois, le bilan n'est pas toujours complet (manque de données, indicateurs parfois non mesurables), l'évaluation environnementale ne comporte pas de scénarios alternatifs permettant d'illustrer le processus itératif aboutissant aux choix retenus, ni d'analyse claire des incidences cumulées et des mesures éviter-réduire-compenser, tandis que certaines ambitions affichées dans la nouvelle charte (sobriété énergétique, transition agroécologique...) ne sont pas accompagnées d'objectifs chiffrés, qui permettraient d'évaluer qu'ils sont atteints.

L'Ae recommande notamment de compléter l'état initial de plusieurs parties, et de clarifier et mettre en cohérence l'état quantitatif des masses d'eau. Elle recommande d'apporter au plan de parc des compléments graphiques portant sur les liaisons avec les territoires voisins, notamment en termes de trames vertes et bleues et de faire figurer les éventuels points noirs paysagers préexistants à l'échelle des « Unités paysagères ». L'analyse des incidences doit présenter les incidences cumulées de l'ensemble des mesures de la charte. L'évaluation des incidences Natura 2000 doit être renforcée en mettant à jour et en intégrant les objectifs des documents d'objectifs des sites Natura 2000 dans la charte, permettant de s'appuyer sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces pour prioriser les mesures. L'Ae recommande également de préciser, en l'absence de charte, les évolutions probables pour la gestion forestière et l'agriculture au niveau du territoire et d'accentuer les actions favorisant la transition énergétique en intégrant dès à présent un dispositif de suivi environnemental lié à des indicateurs territoriaux de performance. La gouvernance doit garantir l'articulation entre les documents d'urbanisme et la charte, et s'appuyer sur des indicateurs et exemples d'actions de mise en œuvre clairs à évaluer.

## **Aménagements fonciers agricoles, forestiers et environnementaux (Afafe) liés à la liaison autoroutière Castres-Toulouse (A69) – (81)**

La liaison autoroutière Castres-Toulouse (A69), déclarée d'utilité publique en 2018 et ayant obtenu une autorisation environnementale en 2023, s'accompagne dans le Tarn de sept opérations d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (Afafe), qui visent à réparer les effets de l'emprise autoroutière sur les propriétés et les exploitations agricoles, par redistribution parcellaire et travaux connexes. L'avis porte sur quatre d'entre elles, les Afafe 1,5, 6 et 7. L'Ae rappelle que l'autoroute et les Afafe participent du même projet d'ensemble. Les dossiers ne donnent encore qu'une vision trop partielle des incidences du projet et de l'état d'avancement de ses mesures d'évitement, de réduction et de compensation sur son territoire. Le porter à connaissance déposé par Atosca, rendu public en mai 2026, confirme que le référentiel d'emprises et de mesures environnementales de l'A69 demeurerait évolutif au moment de l'instruction des Afafe. Le dossier dont dispose l'Ae pour l'opération ne donne pas une vision actualisée du projet d'ensemble. Il n'est pas exclu qu'il soit nécessaire d'actualiser l'évaluation environnementale du projet d'ensemble si l'analyse concluait à des évolutions substantielles des incidences ou des mesures. En ce cas, l'Ae devra être saisie pour avis. La bonne articulation entre les mesures portées par le concessionnaire autoroutier et celles des Afafe, leur complémentarité, leur additionnalité et leur pérennité ne sont ainsi pas démontrées.

Les études d'impact témoignent d'un état initial solide, les enjeux y sont globalement bien repérés, et plusieurs ajustements montrent que l'évaluation environnementale a effectivement infléchi les opérations initialement prévues. En revanche, les dossiers démontrent moins bien leurs incidences et l'efficacité des mesures retenues. Le périmètre étudié est toutefois lisible, la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) est trop souvent présentée par postes de travaux et par ratios, plus que par résultats écologiques attendus. Sur l'eau, les zones humides et l'inondation, les dossiers ne présentent pas ce qui doit être fonctionnellement préservé. Les effets indirects de la réorganisation parcellaire sur les habitats notamment ne sont pas développés. Enfin, l'absence d'incidence notable sur certaines espèces protégées ou d'incidences significatives sur les sites Natura 2000 n'est pas toujours démontrée. L'Ae recommande principalement :

- de présenter, à l'échelle du projet d'ensemble, les caractéristiques de l'A69, ses incidences et les mesures environnementales déjà mises en œuvre ou restant à réaliser, avec leur traduction cartographique ;
- de délimiter les zones humides conformément aux critères réglementaires, d'en caractériser les fonctionnalités et de réévaluer les incidences des travaux et de la réorganisation parcellaire à l'échelle des sous-bassins versants et, pour les Afafe 6 et 7, du territoire à risque important d'inondation Castres-Mazamet, en privilégiant lorsque cela est pertinent des solutions fondées sur la nature ;
- de mieux démontrer les effets indirects du nouveau parcellaire sur les habitats naturels, le système bocager, dont les haies, les écoulements, les pratiques agricoles et la qualité de l'eau, et de préciser les outils permettant d'en garantir la préservation dans la durée.

## **Nouvelle Route du Littoral – Projet modifié, La Réunion (974)**

Le projet de « nouvelle route du littoral » (NRL) concerne la RN1, d'importance majeure pour les déplacements sur l'île de La Réunion. Il s'agit de l'éloigner de la falaise qui surplombe la section comprise entre Saint-Denis et La Possession. En effet, des éboulements sont constatés de manière récurrente malgré la pose de filets et les purges régulières de la falaise, générant des accidents y compris mortels. Le projet consiste à créer une nouvelle infrastructure de 12,6 km sur le littoral maritime, à 2x2 voies pour la circulation générale et avec des voies pour les transports en commun et pour les modes actifs. Il comprend également la construction d'un point d'échange au niveau de la Grande Chaloupe et de voies de raccordement aux extrémités. Le maître d'ouvrage est la Région de la Réunion. Une première version du projet a été déclarée d'utilité publique en 2012 après un avis de l'Ae. Elle comprenait schématiquement une partie réalisée en viaduc entre Saint-Denis et la Grande Chaloupe, le reste jusqu'à la Possession étant réalisé en digue gagnée sur la mer. La route a été réalisée sur 9,2 km. Suite à diverses difficultés, en particulier liées au manque de matériaux, la Région a décidé d'achever l'ouvrage en viaduc, moins consommateur d'enrochements et de remblais que la digue initialement prévue. Un cadrage préalable a été émis en 2025 sur cette modification du projet.

L'étude d'impact a bien été actualisée et ciblée sur les opérations de la phase 2 qui restent à mettre en œuvre. Elle est de qualité, avec des études approfondies proportionnées aux sujets traités et tire profit du retour d'expérience de la phase 1. L'Ae émet des recommandations pour améliorer le dossier :

- compléter le retour d'expérience de la phase 1 par un bilan de chaque mesure ;
- prévoir dans toutes les options une mise en site propre des transports en commun sur la NRL et des aménagements cyclables sécurisés ;
- étendre la déconstruction de la route actuelle en pied de falaise et de ses filets de protection ;
- renforcer les mesures de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (phases 1 et 2) ;
- mettre en œuvre sans délai la compensation relative aux milieux marins et en prolonger la durée ;
- améliorer l'insertion environnementale de l'exploitation des andains agricoles ;
- améliorer l'insertion de la NRL à l'entrée de La Possession, notamment en lien avec le futur tram-train et reprendre et renforcer les mesures de réduction du bruit pour les habitations affectées ;
- mettre en œuvre les aménagements paysagers dans un calendrier clairement annoncé ;
- fournir un bilan carbone précis du projet et prévoir des mesures de compensation ;
- publier les résultats des suivis.

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