



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La Défense, le 20/08/2026

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants concernant 8 avis lors de la session du jeudi 23 juillet 2026.

1. Parcs éoliens en zone Centre Manche et leurs raccordements 3e avis, sur le parc éolien en mer Manche Normandie
2. Aménagement de la zone grande industrie n°3 (ZGI 3) à Saint-Georges-sur-l'Aa, Bourbourg et Craywick (59)
3. Projets immobiliers résidentiels, touristique, commerces, équipements annexes village olympique à Bozel et ascenseur valléen de Bozel-Courchevel (73)
4. Aménagement de l'entrée sud de Layrac (47)
5. Base aérienne de Tours (BA 705) à Parçay- Meslay et Tours (37)
6. Requalification et la sécurisation de la RD 903 entre l'A40 et le carrefour des chasseurs et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Cranves-Sales, Fillinges et Nangy (74)
7. Modernisation aéroport Beauvais (60)
8. Modification n°2 du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de Bretagne (22, 29, 35, 56)

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

Service presse de l'IGEDD/AE

Mathilde Lambert

Tél : 01 40 81 90 08 - Mél : mathilde.lambert@developpement-durable.gouv.fr

Contacts Autorité environnementale

Laurent Michel

Tél : 01 40 81 90 32 - Mél : laurent.michel@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Françoise Facon

Tél : 01 40 81 23 03 - Mél : 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.

Avis délibéré n° 2026-042 de l'Autorité environnementale sur Les parcs éoliens en zone Centre Manche et leurs raccordements

3e avis, sur le parc éolien en mer Manche Normandie

Le parc éolien en mer Manche Normandie (EMMN) constitue, avec un second parc et leurs raccordements réalisés par RTE, le projet d'ensemble éolien de la zone Centre Manche, d'une puissance cumulée d'environ 2,5 GW. Situé à plus de 32 km des côtes de la Manche dans un périmètre d'implantation de 183 km², le parc EMMN comprendra de 37 à 47 éoliennes pour une puissance cible de 1,05 GW. Le dossier est présenté à l'occasion de la demande d'autorisation de construction et d'exploitation du parc en zone économique exclusive.

Le projet EMMN a été attribué par appel d'offres au groupement éponyme, constitué notamment d'EDF power solutions.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du dossier sont :

- la qualité de l'eau et l'intégrité des fonds marins ;
- les habitats naturels marins et les espèces associées, ainsi que les espèces migratrices (poissons, oiseaux et chauves-souris) ;
- les émissions sonores et de gaz à effet de serre.

Le dossier comprend une étude d'impact propre au parc EMMN et l'étude d'impact du projet d'ensemble, dont seul le résumé non technique a été actualisé, sans prendre en compte néanmoins les évolutions les plus récentes du projet de parc voisin.

Les principales recommandations de l'Ae sont :

- d'intégrer dans le dossier de consultation du public, même de manière simplifiée, et sur la base des éléments disponibles, l'actualisation de l'étude d'impact du projet d'ensemble ;
- d'actualiser et de consolider, le moment venu, l'étude d'impact du projet d'ensemble afin qu'elle intègre les données, les caractéristiques, les choix techniques et les analyses les plus récents relatifs au parc EMMN ;
- de clarifier l'estimation des quantités de substances relarguées par les dispositifs anticorrosion, d'actualiser les connaissances mobilisées et de réévaluer les risques écotoxicologiques, y compris cumulés ;
- de maintenir à un niveau fort, en l'absence de mesures suffisamment définies, les incidences résiduelles sur les oiseaux et les chauves-souris et prévoir les mesures nécessaires pour les éviter, les réduire ou, à défaut, les compenser ;

- de réexaminer, notamment en phase de travaux, les incidences sur les habitats benthiques et la faune marine, au regard de leurs sensibilités et fonctionnalités, du trafic maritime et de l'effet récif ;
- d'établir un bilan complet et actualisé des émissions de gaz à effet de serre du projet d'ensemble et définir à cette échelle des mesures quantifiées de réduction ;
- d'organiser, entre les maîtres d'ouvrage des deux parcs et RTE, une coordination des mesures ERC et des suivis, fondée sur un partage de données et des protocoles communs pour leur acquisition et leur exploitation, sur une gouvernance scientifique mutualisée et sur la mise en œuvre des dispositifs de suivi et les mesures correctives associées.

Avis délibéré n° 2026-051 de l'Autorité environnementale sur l'aménagement de la zone grande industrie n°3 (ZGI 3) à Saint-Georges-sur-l'Aa, Bourbourg et Craywick (59)

Dans ses orientations stratégiques, le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) ambitionne d'articuler activités portuaires, logistiques et industrielles, d'accompagner l'implantation d'entreprises des filières de la transition énergétique et de la décarbonation, et de pouvoir proposer des emprises « clés en main », permettant d'accueillir des projets de taille significative. Dans ce cadre, il a développé les projets des zones « grandes industrie » (ZGI et ZGI 2) sur lesquelles l'implantation de deux usines de fabrication de batteries pour véhicules électriques a débuté : Verkor (ZGI, 160 ha) et Prologium (ZGI 2, 186 ha). Verkor souhaite à présent installer deux nouvelles gigafactories à proximité. Le GPMD prévoit donc d'aménager une nouvelle zone industrielle, dite ZGI 3, entre les zones ZGI et ZGI 2, d'une surface industrialisable de 112 ha.

Le dossier est présenté pour l'autorisation environnementale de l'aménagement de la plateforme industrielle de la phase 1, qui accueillera les futures usines de Verkor. Les demandes d'autorisation des futures usines devront conduire (ainsi que l'autorisation environnementale de la phase 2, destinée à d'autres entreprises) à une actualisation de l'étude d'impact.

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les risques d'inondation et la gestion des eaux de ruissellement,
- une artificialisation importante de surfaces agricoles et naturelles,
- l'érosion de la biodiversité et la préservation de la trame verte et bleue du domaine portuaire,
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et des nuisances sonores liées aux futures activités industrielles et à l'augmentation des trafics.

Les activités industrielles pressenties présentent des enjeux supplémentaires (consommation d'eau, risques technologiques...).

Dans l'ensemble, l'étude d'impact concilie un bon niveau de détail et une lisibilité de bonne qualité. Elle intègre sur plusieurs sujets des visions à une échelle plus large que le seul projet, tant pour les incidences que pour les mesures « éviter-réduire-compenser » et la politique environnementale du territoire, par exemple

sur la mobilité, répondant aussi à des recommandations de précédents avis d'autorité environnementale. Sur certains points le dossier pourrait cependant approfondir l'analyse des effets cumulés et aussi s'appuyer sur les retours d'expérience des mesures mises en place sur les projets antérieurs.

L'Ae recommande principalement de préciser la démarche itérative de conception détaillée et d'évitement dans la définition des emprises industrielles de la phase 1, présenter les effets attendus des modifications de format des watgangs sur le réseau et les continuités écologiques, les fonctions biologiques et les espèces présentes, en s'appuyant sur les retours d'expérience de projets similaires. Elle recommande de vérifier la concordance entre l'étude d'impact et le tableur d'analyse des fonctionnalités des zones humides, d'en déduire les incidences propres aux sites compensatoires ainsi que de démontrer l'équivalence entre les pertes et les gains pour chacune des fonctions affectées. Elle recommande également d'analyser les incidences sur les zones humides et la biodiversité au niveau de l'ensemble des ZGI, ZGI 2, ZGI 3, indiquer les zones de compensation pressenties pour la phase 2 du projet ZGI 3, et présenter l'ensemble des zones de compensation à l'échelle des trois zones ZGI, ZGI 2 et ZGI 3 au moins. Elle recommande au GPMD de conditionner la prise des lots par les entreprises accueillies à la réalisation de l'engagement « d'usine sans parking » ainsi qu'à la connexion au réseau ferroviaire et à l'ensemble des acteurs publics et privés de poursuivre le déploiement coordonné des investissements en faveur des transports en commun et des autres actions en faveur du report modal, à l'échelle d'ensemble du territoire et à celle de chaque projet et chaque entreprise.

L'Ae recommande aussi aux acteurs concernés (État, CUD, GPMD, entreprises etc.) de poursuivre au niveau des territoires du GPMD et, plus largement, du Dunkerquois les actions de réduction des émissions de particules (émissions industrielles, des trafics routiers et ferroviaires, des chantiers), du fait des niveaux assez élevés de particules sur le territoire.

Il conviendra aussi d'apporter une attention particulière aux émissions de gaz à effet de serre de la construction puis de l'exploitation des usines de la ZGI 3 et de définir des mesures d'évitement, réduction voire compensation, en se situant par rapport aux meilleures techniques disponibles et aux références de la politique nationale en ce domaine, dont la stratégie nationale bas-carbone.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis délibéré n° 2026-050 de l'Autorité environnementale sur les projets immobiliers résidentiels, touristiques, commerces, équipements annexes / village olympique à Bozel et ascenseur valléen de Bozel-Courchevel (73)

Les communes de Bozel et Courchevel, en Tarentaise (Savoie) et la société SAS Savoie sont maîtres d'ouvrage d'un ascenseur valléen reliant le bourg de Bozel à la station de Courchevel, de stationnements automobiles associés dont plus de 1 000 sont publics, ainsi que des logements pour les actifs et d'hébergements touristiques et d'installations connexes à Bozel. Ces aménagements constitueront l'un des villages olympiques et paralympiques des jeux Olympiques et

Paralympiques de 2030, la commune de Courchevel accueillant des épreuves de ces jeux. La télécabine est prévue pour emporter 2 000 personnes par heure et les installations hors stationnements représentent une surface de près de 44 000 m².

Pour l'Ae, les principaux enjeux du territoire et du projet sont, dans un contexte de changement climatique : les risques naturels (mouvements de terrain et inondations, feux de forêt), le paysage, la biodiversité et les zones humides, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, les déchets et déblais, l'eau et la consommation d'énergie, en particulier en phase jeux.

Si l'Ae ne remet pas en question l'antériorité de la volonté de la commune de Bozel de réaliser un ascenseur valléen par rapport à la décision d'accueil d'un des villages olympiques et paralympiques, elle recommande toutefois de rappeler le cahier des charges environnemental des jeux de 2030, de présenter leur organisation et de la détailler à l'échelle de la vallée de Bozel. Elle recommande également d'approfondir le retour d'expérience des jeux d'hiver Milan 2026, multisites, et les leçons utiles à en tirer pour les prochains jeux d'hiver.

Les caractéristiques des opérations prévues sont à actualiser, à mettre en cohérence dans le dossier et à compléter des opérations de la phase jeux sur le secteur Bozel-Courchevel, l'organisation des mobilités de cette phase étant à décrire à l'échelle de la Savoie. Les incidences de cette « phase jeux » sont à évaluer.

L'analyse des besoins pérennes (phase « 2031 ») ayant présidé à la définition de ces opérations est à approfondir pour les deux communes de Bozel et Courchevel ainsi que les caractéristiques de ces opérations, incluant les liaisons en transport en commun depuis Moûtiers et la réglementation des voiries RD 915 et RD 91A.

En matière d'incidences, un retour d'expérience de celles des championnats du monde de ski alpin de 2023 ainsi que des autres projets entrepris sur le territoire, fondé notamment sur les données de suivi de l'environnement et de l'efficacité des mesures mises en œuvre pour éviter, réduire et compenser leurs incidences, confortera ou permettra d'amender les choix effectués.

Des analyses complémentaires sont à apporter en matière de prise en compte des aléas « mouvement de terrain » et « inondation », dans le contexte du changement climatique, afin d'assurer de ne pas augmenter l'exposition des personnes aux risques associés, ainsi que sur les questions de biodiversité, du paysage, du bruit et des émissions de gaz à effet de serre, aucune compensation de celles-ci n'étant actuellement proposée.

Avis délibéré n° 2026-043 de l'Autorité environnementale sur l'aménagement de l'entrée sud de Layrac (47)

La commune de Layrac dans le Lot-et-Garonne porte le projet d'aménagement de son entrée sud qui comprend la création d'un giratoire sur la route nationale 21, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, d'un premier lotissement sous maîtrise d'ouvrage de DomoFrance et d'un complexe sportif municipal, sous maîtrise d'ouvrage communale, situés tous deux à l'est de la route.

Les objectifs poursuivis sont d'assurer l'aménagement de l'entrée de Layrac, de développer l'offre de logement, notamment social, et de soutenir le développement des activités sportives. Le projet nécessite la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de l'agglomération d'Agen, sur laquelle porte également le présent avis.

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

- la préservation de la ressource en eau et de la biodiversité ;
- l'amélioration de l'entrée paysagère sud de Layrac ;
- le développement d'un urbanisme adapté aux épisodes caniculaires et protégé du bruit routier ;
- la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques.

L'étude d'impact n'a pas été actualisée depuis le premier avis de l'Ae en mars 2025. Des éléments nouveaux concernant les enjeux eau et biodiversité sont cependant fournis dans des dossiers spécifiques.

Les principales recommandations sont de :

- démontrer la suffisance des capacités d'accueil de la station de traitement des eaux usées ;
- mettre en évidence les gains écologiques attendus des mesures compensatoires et notamment celle en faveur des zones humides et la suffisance quantitative de l'alimentation des zones humides situées à l'est de la voie ferrée ;
- s'assurer de l'absence de double compte des mesures de compensation présentées pour le complexe sportif avec l'opération du lotissement.

Avis délibéré n° 2026-041 de l'Autorité environnementale sur la base aérienne de Tours (BA 705) à Parçay-Meslay et Tours (37)

Après plusieurs décennies d'activité, la base de l'armée de l'air de Tours, dite BA 705, a connu de fortes évolutions au début des années 2020 avec l'arrêt de l'activité aéronautique militaire en 2020 et le transfert en 2021 de l'aéroport, à usage désormais uniquement civil, à un syndicat mixte chargé de son exploitation. Divers équipements et installations ont été transférés à ce syndicat mixte, d'autres ont vu leurs activités évoluer voire s'arrêter, des activités opérationnelles et de soutien subsistant au sein de la BA 705 reconfigurée.

Dans ce contexte, la BA 705 souhaite procéder à une mise à jour de la situation administrative de ses installations classées pour la protection de l'environnement : dépôt de munitions (situation à régulariser, installation soumise à autorisation), parc à réforme pour la gestion des véhicules hors d'usage (installation soumise à enregistrement). L'Ae est saisie à l'occasion de la demande d'autorisation environnementale du dépôt de munitions.

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

- la prévention des risques accidentels liés au dépôt de munitions,
- la pollution des sols et la protection des eaux souterraines.

Le dossier est dans l'ensemble de bonne qualité documentaire et proportionné aux enjeux ; la présentation de certains éléments pourrait cependant être mieux organisée, pour la bonne information du public. Le dossier apporte des informations souvent pertinentes sur les activités de l'ensemble du site et leurs incidences mais certains éléments peuvent manquer ou être dispersés.

L'Ae recommande principalement de :

- présenter une vision d'ensemble de l'ensemble des activités du site susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement (quel que soit leur exploitant) et de leurs perspectives d'évolution et compléter le cas échéant le dossier pour présenter l'ensemble des incidences sur l'environnement, et les mesures d'évitement et réduction associées, au niveau du site,
- reconsidérer, en vue de l'information complète du public, les éléments exclus du dossier pour raisons de confidentialité quand il s'agit d'informations générales non sensibles,
- réaliser la dernière campagne de mesure des eaux souterraines préconisée en 2021 ou justifier sa non réalisation,
- présenter les résultats de l'ensemble des mesures de la qualité des eaux souterraines en les rapportant de manière claire aux références réglementaires,
- préciser l'état de réalisation du plan d'abattage d'arbres, les mesures de renouvellement et plantation prévues, les dispositions concernant les arbres d'intérêt écologique fort et, le cas échéant, certaines zones naturelles particulières.

L'étude de dangers présente clairement les risques du dépôt de munitions et les mesures, relevant du bon état de l'art et de la réglementation, pour les réduire, et n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae.

en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Cranves-Sales, Fillinges et Nangy (74)

Le projet de requalification et de sécurisation de la route départementale 903 (RD 903) entre l'autoroute A40 et le carrefour des chasseurs est mené par le conseil départemental de Haute-Savoie. Son objectif est d'assurer la desserte et le désenclavement de la région du Chablais et le contournement de l'agglomération d'Annemasse en Haute-Savoie. Il constitue le dernier maillon d'un itinéraire à 2 x 2 voies entre l'A40 et la déviation de Thonon-les-Bains. De nombreuses congestions sont constatées sur l'échangeur de l'A40 qui rendent difficile l'accès au Centre hospitalier Annemasse-Léman (Chal)

Les principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae concernent les évolutions du trafic suscitées par le projet, et les incidences associées, y compris sur l'étalement urbain, la qualité de l'air et le bruit et le changement climatique, du fait des émissions de gaz à effet de serre dues à la construction, à l'exploitation du projet et au trafic, ainsi que les milieux naturels et la biodiversité

L'étude d'impact, claire et bien illustrée, présente plusieurs analyses de qualité. Le choix de la variante d'un élargissement sur site existant (et non d'un tracé en site neuf) permet d'éviter de nombreuses incidences environnementales.

L'Ae recommande principalement de :

- définir précisément le scénario de référence, afin de permettre la comparaison à divers horizons de la situation avec ou sans projet ;
- présenter plus clairement les valeurs de trafic sur la RD 903 devant être retenues dans les études spécifiques ;
- présenter le calendrier de résorption des points noirs du bruit existants le long de la RD 903 sans attendre la mise en service de l'aménagement ;
- présenter les zones d'ambiance sonores existantes, définir les seuils réglementaires à prendre en compte par zone homogène d'occupation du sol et examiner la situation des logements par rapport aux valeurs de référence de l'OMS pour étudier l'opportunité de mesures de protection supplémentaires pour les secteurs où ces valeurs seraient le plus dépassées ;
- reprendre la vérification de l'augmentation significative du bruit en ne tenant pas compte de l'enrobé acoustique dans la situation avec projet, en assurant un traitement homogène par tronçon d'infrastructure ;
- réévaluer les émissions de gaz à effet de serre par rapport au scénario de référence ;
- documenter la récente érosion de la biodiversité constatée sur le territoire afin de la prendre en compte dans la démarche d'intégration environnementale du projet routier ;
- relever la compensation pour que tous les habitats naturels fassent l'objet d'une compensation a minima égale au double de la surface affectée par le projet, montrer que les ouvrages hydrauliques et à faune répondent aux passages favorables pour les espèces définis dans les plans programmatiques et présenter un bilan global des zones humides.

Avis délibéré n° 2026-047 de l'Autorité environnementale sur la modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé (60)

L'aéroport de Beauvais-Tillé, propriété du syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) et exploité depuis fin 2024 par la société Bellova, se trouve sur la commune de Tillé (60), à environ 70 km au nord de Paris. Il s'étend sur 230 ha et fonctionne principalement avec une piste. Entre 2019 et 2024, le trafic aérien a augmenté de 65 % pour atteindre 6,6 millions de passagers et près de 40 000 vols commerciaux, alors que l'aérogare est dimensionnée pour environ 2 millions de passagers correspondant à environ 10 000 mouvements commerciaux. Le projet, conçu pour l'accueil optimal de 45 000 mouvements commerciaux et une mise en service fin 2029, prévoit notamment la jonction et l'extension des terminaux, quatre nouveaux emplacements de stationnement d'aéronef, trois nouveaux taxiways, 3 500 places nouvelles de stationnement automobile et une réorganisation des accès routiers.

Pour l'Ae, les principaux enjeux concernent la santé des populations exposées au bruit et à la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre (GES), la qualité des eaux, la biodiversité, les habitats naturels et les espèces protégées, ainsi que les effets indirects de la croissance du trafic sur les déplacements, l'urbanisation et l'artificialisation. La lutte antivectorielle doit également être prise en compte.

Le dossier tire parti du cadrage préalable rendu par l'Ae, mais la qualité et l'articulation des études sont toutefois inégales. La consultation du public étant déjà engagée depuis le 15 juin 2026, l'Ae recommande que la réponse au présent avis soit mise à disposition du public dans les meilleurs délais et avant sa clôture.

Les autres recommandations principales de l'Ae sont :

- de justifier les hypothèses de trafic et le plafonnement annoncé à partir de 2033, préciser la portée, le contrôle et les conditions de révision du seuil de 45 000 mouvements commerciaux, et actualiser l'étude d'impact en cas d'évolution notable,
- de compléter l'analyse des variantes par une comparaison multicritère (dont critères environnementaux), quantifiée, notamment sur les capacités aéroportuaires, le stationnement et le report modal,
- de compléter le bilan des émissions de GES du projet, notamment en prenant en compte les effets liés aux traînées de condensation des avions, d'explorer les pistes permettant d'améliorer ce bilan et, compte tenu des incidences résiduelles majeures du projet, de proposer des mesures de compensation des émissions de GES,
- de compléter la démonstration relative aux eaux pluviales et à la ressource en eau en précisant la compatibilité de l'infiltration généralisée avec la protection de la nappe et des captages, l'efficacité des traitements pour les polluants solubles, les résultats des analyses des PFAS et la robustesse du dispositif hydraulique face aux pluies extrêmes futures,
- de sécuriser avant travaux les mesures compensatoires relatives aux milieux ouverts, d'en accroître sensiblement la superficie et de renforcer la démonstration de l'efficacité des mesures en faveur de la faune,

- de consolider l'analyse des trafics, du stationnement et du report modal, préciser les incidences acoustiques, notamment le bruit événementiel, les trajectoires des avions, la révision du plan de gêne sonore (PGS) et le bruit multisources et compléter l'étude air-santé par les mesures de particules ultrafines et de HAP, l'analyse des pics et une présentation pour les établissements sensibles,
- d'approfondir les effets cumulés avec Novaparc et les projets d'accessibilité, reprendre l'analyse des développements urbains induits, compléter l'évaluation socio-économique et mettre en place un tableau de bord public assorti d'indicateurs, de seuils d'alerte et de mesures correctives.

Avis délibéré n° 2026-032 de l'Autorité environnementale sur la modification n°2 du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de Bretagne (22, 29, 35, 56)

La Région Bretagne a engagé en octobre 2024 la seconde modification de son schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) dont la version initiale, en vigueur, a été approuvée en mars 2021, pour tenir compte des évolutions normatives (notamment sobriété foncière et neutralité carbone).

La modification touche principalement les objectifs énergétiques et climatiques et la prévention et la gestion des déchets, dans une moindre mesure la lutte contre l'artificialisation des sols (projets d'envergure régionale), et la biodiversité (engrillagement des espaces forestiers).

Pour l'Ae les principaux enjeux spécifiques de la modification n°2 sont les thématiques de la modification, à savoir l'énergie et le climat, les déchets, l'artificialisation des sols, la biodiversité.

Le dossier décrit les modifications apportées mais sans intégrer celles-ci dans un document qui constituerait le Sraddet modifié, consolidé. En outre, les modifications apportées à l'évaluation initiale du Sraddet ne sont pas identifiées, ce qui rend sa lecture peu aisée et est à corriger. Les évolutions en matière de climat sont amplement documentées mais avec des objectifs légèrement en retrait pour l'agriculture et très ambitieux pour les autres secteurs. Les objectifs de maîtrise de l'énergie sont rehaussés, ceux en production d'énergies renouvelables (EnR) sont très ambitieux.

L'Ae recommande principalement :

- de présenter un bilan de la mise en œuvre du Sraddet exécutoire et en particulier de la mise en place de ses dispositifs de pilotage et de suivi ;
- d'approfondir l'état initial de l'environnement pour les thématiques objets de la modification (notamment déchets et dans une moindre mesure EnR) ;
- de présenter les modalités de gouvernance et de pilotage qui vont permettre de s'assurer d'une mise en œuvre équilibrée du Sraddet sur l'ensemble du territoire régional ;
- de renforcer la justification des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et des mesures éviter-réduire-compenser (ERC) ;
- de décrire les lieux, outils et leviers prévus pour aboutir à un plan d'actions opérationnel permettant d'inscrire au Sraddet des objectifs de réduction des émissions de GES de l'activité agricole s'inscrivant dans la trajectoire nationale pour 2050 et aussi de réduction de la pollution des eaux, répondant aux objectifs du programme national d'actions nitrates ;

- de rehausser l'ambition de la modification n°2 en matière de conciliation des enjeux de production d'énergie à partir de ressources renouvelables, de paysage et de biodiversité.

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