

06



17



24



37

flashcode



web

Ce document contient des flashcodes 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 flashcode ?

1. Téléchargez gratuitement l'application Mobiletag sur les App Store pour iPhone ou BlackBerry App World, ou allez sur <http://m.mobiletag.com> pour tout autre téléphone.
2. Lancez l'application.
3. Photographiez le flashcode.
4. Accédez aux contenus.

SOMMAIRE

02

ÉDITO &
INTRODUCTION

04

LE
FONCTIONNEMENT
DE L'Ae

12

L'Ae EN 2011 :
CONSTATS ET
QUESTIONS

28

LES 96 AVIS
RENDUS EN 2011

41

ANNEXE –
TABLE DES
SIGLES ET
ACRONYMES

Nathalie
KOSCIUSKO-MORIZET
Ministre de l'Écologie, du Développement
durable, des Transports et du Logement



Michel BADRÉ
Président de l'Autorité environnementale
du conseil général de l'Environnement
et du Développement durable



ÉDITO

Janvier 2012

Depuis 2009, l'Autorité environnementale trace son chemin. Ses avis se multiplient. Les maîtres d'ouvrage, les autorités administratives, le public s'habituent à les lire.

Elle ne trouvera ici de ma part ni compliments, ni critiques. Croire qu'elle espère les premiers ou craint les secondes serait mettre en doute la rigueur et l'indépendance de jugement que la société attend d'elle.

Mais en 30 mois et plus de 150 avis, c'est une nouvelle démarche qui s'amorce.

Les grands projets d'installations nucléaires, d'infrastructures de transport, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme qu'examine l'Autorité environnementale suscitent souvent des débats passionnés : quoi de plus normal ?

L'actualité nous le rappelle tous les jours, les enjeux écologiques et les besoins de l'économie sont majeurs et parfois contradictoires alors même que l'argent public est de plus en plus rare.

Dans ces débats, le citoyen et le politique n'attendent pas de l'expert qu'il prenne leur place mais qu'il éclaire pour eux des questions souvent complexes ou enchevêtrées au point d'en paraître inaccessibles.

Ainsi, pour l'Autorité environnementale, il s'agit de se porter garant de la qualité des études menées par les maîtres d'ouvrage et des dispositions prises pour prendre en compte les enjeux environnementaux. Il peut s'agir aussi, parfois, de remettre en cause les informations fournies ou les solutions proposées.

C'est bien la direction prise : les échanges approfondis avec certains maîtres d'ouvrage et les modifications apportées aux dossiers ou la reprise complète de quelques projets au vu des avis rendus en témoignent.

Je ne souhaite qu'une chose à l'Autorité environnementale : tenir ce cap.

INTRODUCTION

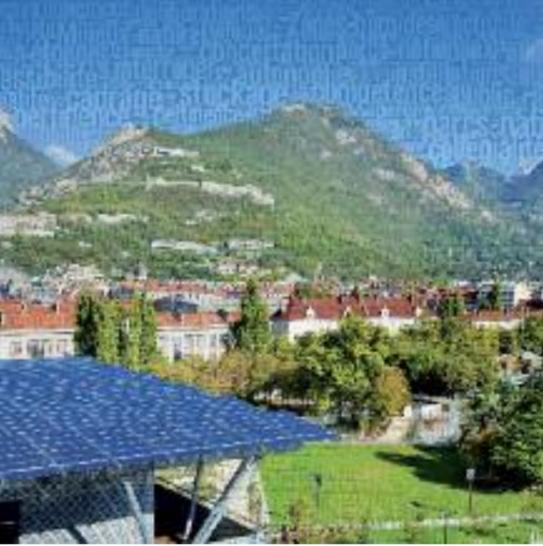
Ce troisième rapport annuel depuis la création de l'Autorité environnementale (Ae) correspond pour nous à sa première année de régime « permanent », avec une centaine d'avis rendus.

Avec la double préoccupation, permanente à l'Ae, d'une information claire et d'une expression collégiale, seront successivement présentés ici :

- le fonctionnement de l'Ae : son domaine de compétence, ses missions, sa composition, sa méthode de travail ;
- les enseignements que nous avons tirés ensemble de l'expérience acquise, et les questions posées au vu de dossiers couvrant les domaines les plus variés, du ferroviaire au nucléaire en passant par l'urbanisme et les pollutions agricoles ;
- six exemples extraits d'avis rendus en 2011 ;
- le tableau général des avis rendus, classés par nature de dossiers et par localisation géographique.

Avec tous mes collègues membres de l'Ae, je souhaite que nos réflexions contribuent à une amélioration progressive des méthodes d'évaluation environnementale et ainsi, à l'amélioration de la prise en compte des enjeux environnementaux dans les projets. Soucieux de ne pas outrepasser notre légitimité, nous cherchons en effet, aussi, à exercer complètement notre responsabilité de garant de la qualité environnementale des projets, des plans ou des programmes ou, si nécessaire, notre rôle de critique constructif en la matière.

Les modifications réglementaires apportées aux études d'impact par le décret du 29 décembre 2011 affecteront notre cadre d'intervention en 2012 et également le régime « permanent » évoqué plus haut. Pour en savoir plus, rendez-vous en continu sur le site internet de l'Ae !



01



02



03



04

01
Centrale solaire photovoltaïque d'un bâtiment à énergie positive (Grenoble).

02
Pont Saint-Jean et pont SNCF construit en 2008 face à la gare (Bordeaux).

03
Vue aérienne de l'archipel de Bréhat.

04
Logements HQE, opération de la ZAC des Vignes, immeuble plot (Servon-sur-Vilaine).



LE FONCTIONNEMENT DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

1 / COMPÉTENCES ET MISSIONS DE L'Ae

Certains projets, plans et programmes sont soumis à évaluation environnementale.

Cette évaluation est elle-même l'objet d'un avis, avis qui est fourni au public et au maître d'ouvrage avant décision administrative.

L'Ae a compétence pour donner un avis sur les évaluations environnementales des projets, des plans ou programmes soumis à une telle évaluation, dans les deux cas suivants :

- lorsque le ministre chargé de l'Environnement (actuellement, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement - MEDDTL) est l'autorité chargée, au titre de l'une de ses compétences ministérielles, de prendre la décision ou de la proposer au Gouvernement ;
- lorsque le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire du projet, du plan ou du programme 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.

Le cadre réglementaire d'exercice de l'Ae :

Les avis d'une « autorité compétente en matière d'environnement » sont établis en application de deux directives communautaires² transposées en droit français. Ces avis visent à améliorer la qualité des évaluations environnementales fournies par les pétitionnaires et la prise en compte de l'environnement dans les opérations soumises à avis. Leur caractère public, à un stade suffisamment précoce du processus de décision, vise 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.

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 dès leur émission, constituent sans doute les meilleures garanties en la matière de par la critique publique à laquelle ils sont exposés.

L'Ae a par ailleurs mis 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. Cette dernière disposition a été appliquée pour sept avis, concernant en tout six membres différents de l'Ae, en 2011.

Composée de membres permanents du CGEDD, actuellement au nombre de 13, et dans la limite du tiers de ses effectifs³ de personnalités qualifiées externes, actuellement au nombre de cinq, 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, 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'Ae a été sollicitée trois fois en 2011 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 débat public sur la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, permettant ainsi un meilleur éclairage sur les enjeux environnementaux du projet.

¹_cf. articles R.122-1-1 et R.122-19 du code de l'environnement, et article R.121-15 du code de l'urbanisme. ²_cf. directive 85/337/CEE dite « projets » abrogée 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 ».

³_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.

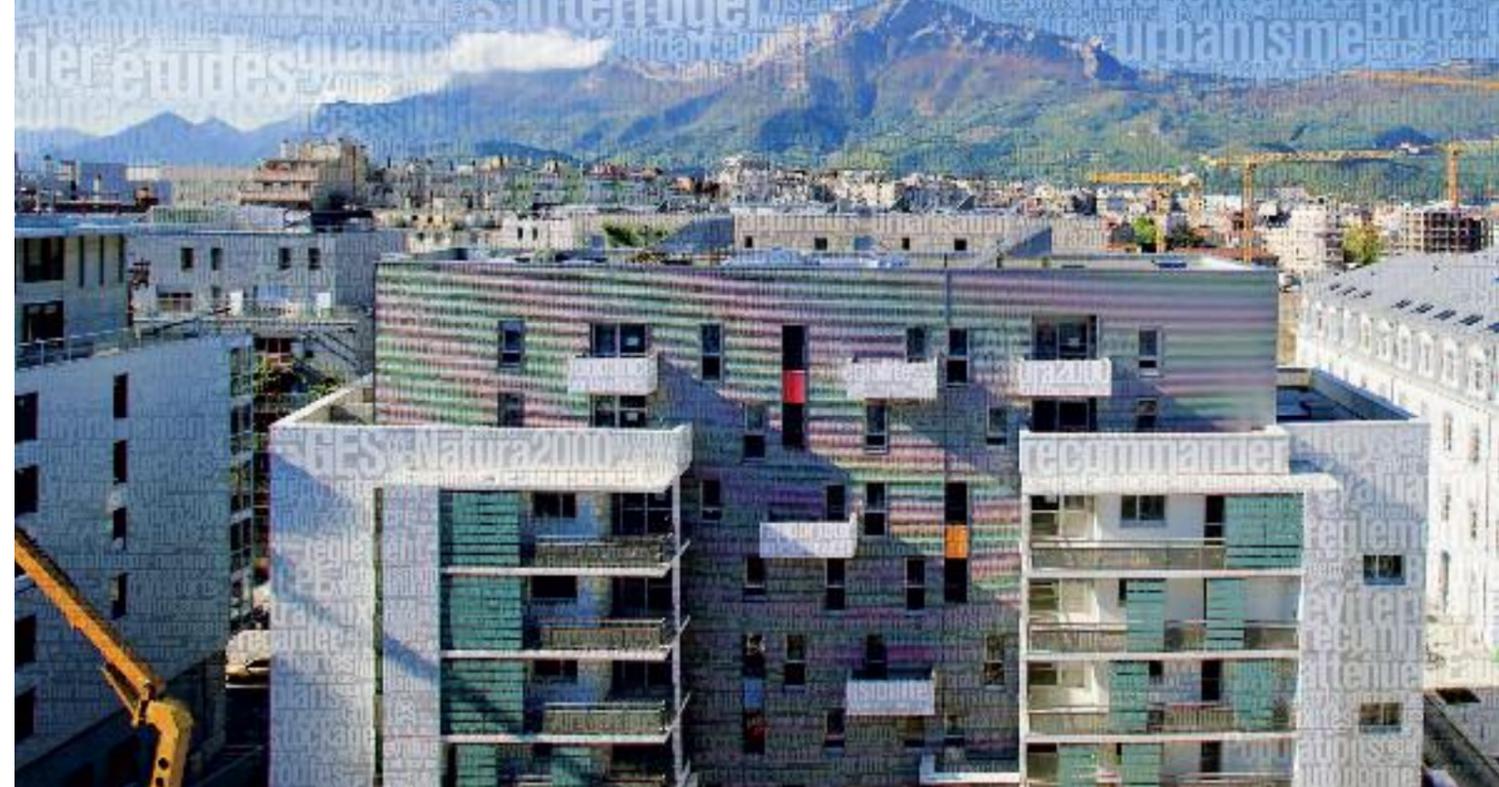


2 / LES MEMBRES DE L'Ae

La composition de l'Ae a évolué en 2011 avec le renouvellement et l'augmentation du nombre de ses membres. Elle comptait 18 membres au 31 décembre 2011.

Parmi les membres permanents du CGEDD, Guy Merrheim, arrivé à l'âge de la retraite, a quitté l'Ae en 2011, Bertrand Creuchet a démissionné, et trois nouveaux membres ont été nommés par arrêté du 31 octobre 2011 : Mauricette Steinfelder, Philippe Schmit et Alain Féménias.

Parmi les personnalités qualifiées extérieures au CGEDD, Marie-Christine Jaillet a donné sa démission et Gabriel Ullmann a été nommé membre de l'Ae par arrêté du 31 octobre 2011.



Les 13 membres permanents du CGEDD



Michel BADRÉ



Christian BARTHOD



Marc CAFFET



Denis CLÉMENT



Alain FÉMÉNIAS



Annick GUERBER LE GALL



Marie-Odile GUTH



Jean-Jacques LAFITTE



Philippe LAGAUTERIE



Dominique LEBRUN



Gilles ROUQUÈS



Philippe SCHMIT



Mauricette STEINFELDER

Les 5 membres désignés en tant que personnes qualifiées



François LETOURNEUX

Président de la commission des aires protégées du comité français de l'Union internationale pour la conservation de la nature (IUCN), 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, 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.



Jacques VERNIER

Maire de Douai, président du Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques, ancien président de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris), ancien président de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), ancien directeur de l'Agence de l'eau Artois-Picardie.



Hélène VESTUR

Conseiller d'État, rapporteur à la section des travaux publics du Conseil d'État, présidente de section à la Cour nationale du droit d'asile, administratrice de l'École nationale de la magistrature.



01



02



03



04

01
La Seine
(Paris).

02
Parc National
du Mercantour,
le lac noir.

03
Dépense de lisier
en bord de champ
en vue de
son épandage.

04
Parvis de la Gare
Part-Dieu (Lyon).



3 / MÉTHODE DE TRAVAIL

Les projets d'avis ont été préparés dans la majorité des cas (75 sur 96) par deux rapporteurs, dans un cas (ITER) par trois rapporteurs et dans 20 cas par un seul rapporteur. Dans 14 cas, l'Ae a été amenée, conformément à une possibilité offerte par son règlement intérieur, à faire appel à des rapporteurs non membres délibérants de l'Ae : des membres de l'équipe permanente de l'Ae, des membres permanents du CGEDD ou des chargés de mission du commissariat général au Développement durable.

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 écrites 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 a systématiquement été mis sur le site internet de l'Ae⁴ et diffusé au pétitionnaire, et à l'autorité chargée d'instruire les dossiers au plus tard le lendemain de la séance d'élaboration de l'avis.

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

L'équipe permanente de l'Ae s'est par ailleurs structurée en 2011 et comprend, au 31 décembre 2011, quatre personnes : Armelle Dif, Nadia Fréry, François Vauglin et Véronique Wormser.

⁴ Lien internet : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=145

4 / SAISINES 2011

En 2011, le nombre de dossiers soumis à l'Ae a doublé.

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.

L'Ae a constaté, comme en 2009 et 2010, 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.

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

La moitié des dossiers est située en Île-de-France, Rhône-Alpes ou Provence - Alpes - Côte d'Azur. En revanche, très peu sont localisés en façade ouest et au centre de la France, et aucun dans certaines régions. Deux sont interrégionaux, un est national.

Le détail des 96 avis rendus est donné dans les tableaux et la carte situés page 30, par répartition thématique et par répartition géographique.



01



02



03



04



05

- 01 Pollution de l'eau et des milieux aquatiques, rivière eutrophisée.
- 02 Pylone de ligne haute-tension.
- 03 Parc National du Mercantour.
- 04 Construction de l'écoquartier, ZAC Claude-Barnard, Paris 19^e.
- 05 Ligne à grande vitesse, rame du TGV Est.

L'Ae EN 2011 : CONSTATS ET QUESTIONS

En 2011, l'Ae a examiné 97 dossiers, soit deux fois plus qu'en 2010 (48 dossiers), et quatre fois plus en rythme annuel qu'en 2009 (12 dossiers en un semestre). Le détail par thèmes et par régions en est donné page 30. Hormis un dossier retiré par le maître d'ouvrage et deux sur lesquels l'Ae n'avait pas compétence, elle a finalement délibéré sur :

- Cinq plans ou programmes : le programme national nitrates et quatre chartes de parcs nationaux ;
- Trois cadrages préalables de projets : une ligne à haute tension, une ZAC⁵ et un projet de mise à grand gabarit de la Seine sur une trentaine de kilomètres, le cadrage étant demandé en amont d'un débat public ;
- 86 projets.

Parmi ces derniers, les projets d'infrastructures de transport sont largement dominants, avec 60 dossiers dont 28 ferroviaires (1/3 du total des projets), 18 routiers, dix fluviaux et quatre portuaires. Seize dossiers portent sur des créations ou des aménagements de ZAC.

L'Ae a examiné quatre très gros dossiers d'installations nucléaires : le projet ITER⁶ à Cadarache, le projet d'EPR⁷ de Penly, la transformation pour passage au combustible « MOX⁸ » de deux tranches de la centrale du Blayais, et une étape du processus de mise à l'arrêt de l'installation d'enrichissement de l'uranium « Georges Besse I » à Tricastin.

On évoquera ici les questions que s'est posées l'Ae au fil de ses travaux, sa vision de la qualité des études d'impact, le suivi de ses avis, et quelques remarques sur les procédures actuelles.

1 / FIGURES IMPOSÉES, QUESTIONS LIBRES...

Les prescriptions réglementaires applicables aux études d'impact laissent à première vue peu de marge d'interprétation aux maîtres d'ouvrage dans la conduite de ces études. Pourtant, l'analyse des dossiers qui lui ont été soumis a conduit l'Ae à des questions ouvertes sur certaines de ces figures imposées.

L'Ae s'est ainsi interrogée en 2011 sur :

- les limites entre « projet » et « programme » ;
- les liens entre approche socio-économique et approche environnementale de l'évaluation ;
- l'analyse des solutions de substitution « raisonnablement envisageables » ;
- les questions de compensation.

Une réflexion particulière sur le bruit des infrastructures ferroviaires est par ailleurs présentée.

1.1 / Impacts cumulés, impacts induits, programme : où s'arrête l'analyse d'un projet ?

Il est souvent question dans les études d'impact d'examiner les impacts cumulés du projet avec d'autres. Ces impacts peuvent résulter de liens fonctionnels entre opérations d'un même programme⁹. Cela a ainsi conduit l'Ae à analyser l'étude d'impact du projet du Grand Stade de Lyon, alors que seul relevait de sa compétence le projet d'un échangeur routier de raccordement au réseau routier national, le stade lui-même, sous maîtrise d'ouvrage privée, donnant lieu à un avis de l'autorité environnementale locale...

Il peut s'agir aussi de la question, parfois délicate, des impacts cumulés entre projets voisins ou des impacts indirects induits par le projet. Cette dernière question a été soulevée par l'Ae à plusieurs reprises à l'occasion de projets routiers, notamment pour deux rocade urbaines, à propos des impacts de ces projets en matière d'urbanisation future, souvent mal appréhendés dans les études d'impact.

⁵ Zone d'aménagement concerté. ⁶ International Thermonuclear Experimental Reactor. ⁷ European Pressurized Reactor. ⁸ Mélange d'oxyde de plutonium et d'oxyde d'uranium.

⁹ Au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement (rédaction en vigueur jusqu'au 31 mai 2012) selon lequel : « Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».



01



02



03



04

01
Quai de la gare
de Calais.

02
Traitement des cultures
par pulvérisation.

03
Construction de
l'écoquartier, ZAC
Claude-Barnard,
Paris 19^e.

04
Signature des chartes
d'engagements
volontaires de réduction
des émissions de CO₂
dans le secteur
du transport routier
de voyageurs

L'examen du projet des accès français au tunnel ferroviaire international Lyon-Turin a donné lieu à une analyse de la nature des opérations qui lui étaient fonctionnellement liées. Le projet étant découpé en quatre phases dont deux seulement faisaient l'objet de la saisine, sa finalité (assurer simultanément le transport de trains de marchandises à grand gabarit, et de trains de voyageurs, depuis le contournement ferroviaire de Lyon jusqu'au tunnel franco-italien) a conduit l'Ae à demander que l'ensemble des équipements d'accès au projet (plate-forme de chargement des trains pour le fret, réaménagement des accès à la gare de la Part-Dieu pour les voyageurs) soient inclus dans le programme.

1.2/Quelle différence entre une « politique publique » et un « programme » ?

L'Ae s'est par ailleurs interrogée, à propos du « programme nitrates », dont le dossier lui était soumis en application de la directive communautaire « plans et programmes » et de son interprétation par la Commission européenne. Il s'agissait de faire le distinguo entre d'une part la définition et l'évaluation générale de politiques publiques pouvant donner lieu à des lois et règlements et, d'autre part l'évaluation environnementale des plans et programmes dans le cadre précis fixé par les textes communautaires et nationaux en vigueur. L'importance croissante de l'évaluation dans toutes les politiques publiques devrait conduire à approfondir ces réflexions.

En lien également, avec l'analyse globale de certaines politiques publiques, l'Ae s'est interrogée sur le projet Lyon-Turin, comme en 2010 sur le Grand Paris et le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), à propos de l'absence de cohérence visible entre l'objectif général de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre en 2050 et les effets prévisibles, toutes choses égales par ailleurs, de certains programmes ou très gros projets structurants dans le secteur des transports, qui, au mieux, sont plutôt sur une trajectoire de stabilité des émissions.

1.3/À quel stade évaluer l'impact d'une ZAC ?

L'Ae a été saisie en 2011 de nombreux dossiers concernant des créations de ZAC ou d'ouvrages à réaliser dans leur périmètre : une demande de cadrage préalable pour dossier de création de ZAC à Bordeaux, plusieurs dossiers de création accompagnés d'études d'impact de niveaux de précision très variables et plusieurs dossiers de réalisation de travaux de voiries ou de réseaux hydrauliques, au niveau de précision habituel des études d'impact de projets de travaux. L'Ae a constaté que la réglementation n'est pas toujours bien comprise par certains opérateurs, qui ne font pas la distinction entre :

- l'étude d'impact de la création de la ZAC et,
- les études d'impact éventuellement requises préalablement à la réalisation de certains travaux, ouvrages ou aménagements dans le périmètre de la ZAC, qui sont des évaluations environnementales de projet au sens de la directive 85/337, sachant qu'un même document peut comporter l'étude d'impact des deux phases.

Cette difficulté pourrait trouver son origine dans le fait que, si la création d'une ZAC est une décision portant approbation du programme global prévisionnel (cf. l'article R. 311-2 du code de l'urbanisme), la réglementation classe celle-ci dans la liste des projets de travaux, ouvrages et aménagements soumis à étude d'impact, au lieu de la classer dans la liste des plans et programmes que le code de l'environnement soumet à évaluation environnementale (article R 122-17 du code de l'environnement). L'Ae recommande de modifier la réglementation dans ce sens.

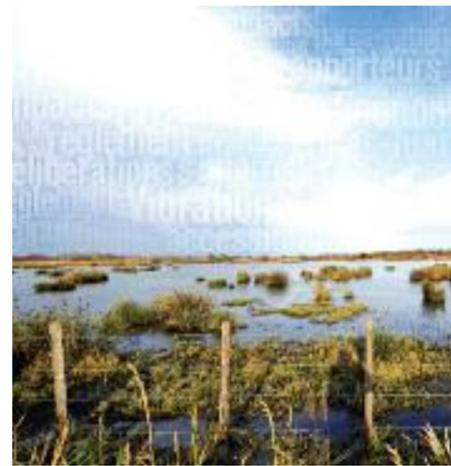
1.4/Évaluation socio-économique et évaluation environnementale : des approches concurrentes ou cohérentes ?

Le point 5 de l'article R.122-5-II du code de l'environnement : « Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement et la santé humaine, le projet présenté a été retenu ; » amène l'Ae à examiner des documents autres que l'étude d'impact notamment, pour les infrastructures de transport, l'évaluation socio-économique prescrite par la loi d'orientation sur les transports intérieurs¹⁰, jointe au dossier d'enquête publique. C'est là qu'on trouvera les calculs justifiant au plan économique la rentabilité du projet, sur la base de prévisions de trafic argumentées, qui doivent aussi être utilisées pour certains volets de l'étude d'impact (par exemple : justification des options retenues, mais aussi études de bruit).

¹⁰ Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI.



01



02



03



04

- 01 Aménagement d'une route départementale en zone humide.
- 02 Réserve naturelle nationale des Marais du Vigueirat
- 03 Réintroduction de bouquetins sur les massifs aux abords de Champagny-en-Vanoise.
- 04 Poste d'observation destiné à la prévention des incendies en forêt de Fontainebleau.

L'Ae ne peut pourtant pas manquer de relever ici qu'on intègre dans le calcul de rentabilité du projet, au titre de la prise en compte des externalités, une partie seulement des impacts environnementaux : un calcul de valorisation des émissions de CO₂ est intégré dans le bilan actualisé (dans certains cas, mais pas toujours, en tenant compte séparément des émissions pendant la phase de chantier puis des reports modaux en phase d'exploitation). En revanche, les atteintes à la biodiversité ne sont pas intégrées dans ce calcul et les paramètres retenus pour valoriser les gains de temps incluent implicitement des choix qui méritent, pour le moins, d'être débattus. L'évaluation socio-économique, fondée sur le calcul intégrateur d'un critère chiffré unique (taux de rentabilité ou valeur nette actualisée) repose donc sur des méthodes fondamentalement différentes de l'évaluation environnementale, fondée sur l'analyse du projet au regard d'un référentiel de qualité sans qu'il y ait calcul d'un indicateur de qualité unique.

Les réflexions engagées sur des méthodes d'évaluation complètes intégrant tous les critères de développement durable devraient, pour l'Ae, tenir compte des apports et des limites de ces méthodes existantes, très différentes dans leur approche.

Les limites méthodologiques de l'évaluation socio-économique pour des projets très complexes dans leur conception et leur échéancier ont aussi conduit l'Ae, dans le cas du projet des accès français au tunnel ferroviaire international Lyon-Turin, à s'interroger sur la fiabilité des informations données au public à partir d'une telle étude. Renvoyant à des constats assez proches faits en 2010 à propos du SNIT, elle recommande que ces méthodes d'évaluation soient clarifiées et explicitées dans les dossiers : elle rappelle en particulier que les méthodes de modélisation des trafics qui semblent le plus souvent utilisées s'appliquent à des projets « marginaux » par rapport aux réseaux existants, ce qui n'est pas le cas des très gros projets qui sont susceptibles de modifier les origines et destinations d'une part significative des trafics concernés (et dont c'est même souvent l'objet).

1.5/Quelles « solutions de substitution » ?

L'examen des variantes conduit à s'interroger sur les solutions de substitution qui sont vraiment « raisonnablement envisageables »¹¹. Ainsi pour une charte de parc national, qui a fait l'objet de négociations longues et plus ou moins complexes avec les acteurs locaux avant d'être présentée à l'Ae, les variantes ont-elles encore un sens ? L'Ae a estimé dans ce cas qu'une présentation claire des concertations menées sur les points sensibles, ce qui figurait dans les dossiers de certaines chartes qui lui ont été soumises, constituait une justification suffisante à l'absence de présentation de variantes, mais que cette présentation était nécessaire à la bonne information du public.

11_Terme de la directive 2001/42 CE, « plans et programmes », applicable en la matière.

L'existence ou non de solution alternative au parti retenu, lorsque celui-ci est à l'origine d'impacts dommageables, est un des trois critères d'appréciation imposé par la réglementation dans le cas d'incidences d'un projet sur le réseau Natura 2000. Ce critère d'apparence simple a conduit l'Ae, sur un dossier particulier, à se demander si une solution techniquement envisageable mais à un coût considérablement plus élevé devait être considérée ou non comme une solution alternative. Se pose là en effet la question de la limite entre l'appréciation sur la bonne prise en compte des enjeux environnementaux et le jugement en opportunité sur le projet. C'est l'un des points qui ont conduit l'Ae à recommander à propos du projet concerné une consultation de principe de la Commission européenne, en estimant qu'il s'agissait d'un problème de portée générale qui devait se poser dans d'autres pays.

1.6/Compenser avec quoi, compenser comment ?

La réglementation applicable aux projets comme aux plans et programmes fait obligation au pétitionnaire de décrire les impacts prévisibles de l'opération qu'il envisage, puis de définir les mesures prévues pour éviter, à défaut réduire et, pour ceux qui n'auraient pu être assez réduits, compenser ces impacts. Ce triptyque « éviter-réduire-compenser » fait l'objet de réflexions multiples de la part des maîtres d'ouvrage, des parties prenantes et de l'administration.

Trois questions inspirées directement par l'examen de quelques dossiers sensibles :

- La première, porte sur la qualification et la quantification des compensations à apporter à un impact identifié. Dans le domaine des milieux naturels, le principe voudrait que l'on s'attache à reconstituer au moins un équivalent des services écosystémiques affectés par le projet. L'expérience montre qu'aucun dossier examiné par l'Ae ne s'appuie sur un tel raisonnement, complexe il est vrai, dans l'état actuel des connaissances. Les études d'impact utilisent le plus souvent un raisonnement forfaitaire en équivalence de surface (X hectares reconstitués pour un hectare détruit, le forfait d'équivalence étant d'ailleurs par exemple fixé dans certains SDAGE¹², pour les zones humides). Il convient d'observer que ce raisonnement forfaitaire, simple et opérationnel, suppose cependant que l'on réfléchisse à la réelle plus-value écologique résultant de l'apport d'un terrain en compensation d'un projet, par rapport à ce qu'aurait été l'évolution de ce terrain hors processus de compensation (maintien en terrain agricole, friche, boisement spontané, etc.) : les services écosystémiques apportés n'auraient pas été nuls pour autant. Les garanties de pérennité de la compensation doivent également être examinées. L'analyse des apports en compensation suppose donc un examen soigneux, avant validation, d'autant plus qu'il est assez rare que la compensation corresponde à un véritable projet de restauration écologique.

12_Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.



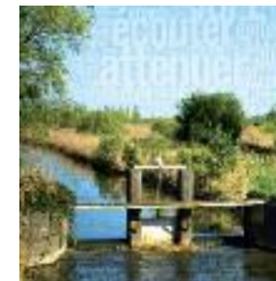
01



02



03



04

01 Plateforme multimodale du port du Havre, porte-conteneurs à quai.	02 Chantier LGV Rhin-Rhône : pose des voies sur les traverses.	03 Zone humide, marais du Bessin.	04 Vanne sur un cours d'eau.
---	---	--------------------------------------	---------------------------------

- La deuxième, porte sur le suivi dans le temps des différentes compensations apportées au titre de projets multiples concernant les mêmes territoires. Dans deux cas au moins en 2011 (plate-forme multimodale du port du Havre, et giratoire de Balata en Guyane), l'Ae a eu quelques difficultés à comprendre si les compensations envisagées par le maître d'ouvrage n'avaient pas déjà été gagées au titre de projets antérieurs, et quelle était la plus-value réelle qu'elles apportaient. La tenue par l'administration d'un registre géoréférencé des compensations, accessible à tous les maîtres d'ouvrage et au public, permettrait d'assurer un suivi des engagements pris. Ce besoin est particulièrement fort dans les secteurs de forte activité économique (zones portuaires, couloirs d'itinéraires de transport...) où de nombreux projets se côtoient ou se superposent.
- La troisième, porte sur la disponibilité des terrains susceptibles d'être apportés en compensation. La question a été explicitement posée par RFF¹³ à propos des compensations pour destruction de zones humides du projet des accès au tunnel ferroviaire international Lyon-Turin, mais elle s'est présentée en termes voisins pour la plate-forme du port du Havre et dans quelques autres cas.

Certains maîtres d'ouvrage ayant évoqué l'éventualité d'une expropriation, l'analyse de l'Ae est qu'il n'y a pas d'obstacle de principe à ce que la déclaration d'utilité publique d'un projet porte aussi sur la mise en œuvre des compensations rendues nécessaires par la réalisation de ce projet. Par exemple, cela peut être le cas de la reconstitution de zones humides selon les prescriptions d'un schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux. Mais il va de soi que l'une des conditions nécessaires est que le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique soit constitué dans cet objectif, notamment que la compensation y soit présentée, décrite et justifiée comme une composante du projet. L'Ae constate que c'est rarement le cas dans les dossiers qui lui sont soumis, les pièces prévues par l'article R. 11-3 du code d'expropriation pour cause d'utilité publique (telles que la notice explicative, le plan général des travaux, les principales caractéristiques du projet, l'appréciation sommaire des dépenses, etc.) ne tenant le plus souvent aucun compte de la compensation. L'Ae estime que pour lever les réticences de certains maîtres d'ouvrage, il serait utile que le Gouvernement saisisse le Conseil d'État d'une demande d'avis portant sur les modalités d'inclusion des espaces prévus pour la réalisation des mesures compensatoires dans le périmètre de la DUP¹⁴, notamment la justification du bien-fondé de la surface, de la localisation et des caractéristiques des espaces en cause.

13_Réseau ferré de France. 14_Déclaration d'utilité publique.

Compenser, dans le réseau Natura 2000 ?

On soulignera pour finir la spécificité sur ce point du dispositif Natura 2000 : la plupart des maîtres d'ouvrage semblent en effet ne pas faire de différence sur cette question des compensations entre le droit commun des études d'impact, rappelé ci-dessus, et le cas particulier de l'évaluation des incidences sur un site Natura 2000. L'Ae a eu l'occasion de rappeler dans deux cas emblématiques, la plate-forme du Havre et les accès au tunnel ferroviaire international Lyon-Turin, les particularités de cette réglementation.

La compensation, même s'il est rappelé qu'elle ne doit s'envisager qu'à défaut d'évitement ou de réduction, relève d'une logique simple pour les projets sans incidence sur le réseau Natura 2000 : elle vise à s'assurer que le projet, compensations comprises, ne contribue pas à dégrader le niveau global de la biodiversité. En revanche, dans le cas d'incidences possibles (directes ou indirectes) sur le réseau Natura 2000, le maître d'ouvrage doit démontrer l'absence d'impact significatif dommageable de son projet avant l'apport de toute compensation et non pas après. Il ne s'agit en effet pas seulement ici de maintenir le niveau global de biodiversité, mais de garantir la pérennité du réseau tel qu'il a été constitué. Dans le cas où de tels impacts existent avant compensation, le projet ne peut être autorisé que sous des conditions dérogatoires sévères : démonstration « des raisons impératives d'intérêt public majeur » le justifiant, absence de solution alternative, niveau de compensation satisfaisant pour garantir le maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000, information ou accord de la Commission européenne.

On a vu plus haut les questions de principe ainsi posées, quant à l'absence de solution alternative. La garantie de la qualité des compensations en pose d'autres, elles aussi délicates. Mais le principe de base de cette réglementation est le maintien de la cohérence du réseau, ce qui exclut qu'on porte atteinte de manière significative à des sites Natura 2000, même lorsque ces atteintes sont compensées par ailleurs, en dehors des cas très limités où les conditions exigeantes prévues par la directive sont réunies.

1.7/Le bruit des infrastructures ferroviaires: quelle prise en compte ?

Le bruit constitue, pour les infrastructures ferroviaires et routières, un enjeu environnemental majeur pour les riverains. L'examen de certains dossiers a conduit l'Ae à constater sur ce sujet une contradiction sur un point sensible entre la réglementation, qui s'impose à tous et en particulier aux maîtres d'ouvrage, et une circulaire ministérielle¹⁵ sur la prise en compte du bruit des infrastructures ferroviaires. Cette dernière ajoute à la réglementation des conditions restrictives en ce qui concerne la zone dans laquelle s'appliquent les seuils réglementaires de niveau sonore à ne pas dépasser, selon la nature des projets. Cela justifie pour l'Ae une révision rapide de la circulaire pour la mettre en cohérence avec la réglementation.

15_ Instruction relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires existantes jointe à la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire.



01



02



03



04



05

- 01 Quai de gare de Courbevoie sous la neige.
- 02 Cheminée d'une centrale nucléaire.
- 03 Pulvérisation et traitement des cultures.
- 04 Site classé, falaises, champs de blés et Seine.
- 05 Punaise arlequin sur une fleur de carotte sauvage.

2 / QUALITÉ DES ÉTUDES D'IMPACT ET QUALITÉ DES PROJETS : MÊME COMBAT ?

S'il est rare de voir une très bonne étude d'impact d'un projet prenant très mal en compte les enjeux environnementaux, au contraire et c'est assez fréquent, l'Ae a souvent examiné des projets dont elle a pu estimer que les impacts environnementaux étaient correctement pris en compte, mais dont l'étude d'impact était de mauvaise qualité.

2.1 / Des études lisibles ?

On observera d'abord ici que les études d'impact sont très souvent des documents difficiles à lire pour des non-spécialistes, et même parfois pour des spécialistes. Les raisons en sont multiples : le volume des études (six classeurs format A4 de plusieurs centaines de pages chacun pour l'EPR de Penly, environ 1 500 pages en format A3 pour les accès au tunnel ferroviaire international Lyon-Turin...), la complexité objective de certains dossiers (installations nucléaires, programme nitrates), le souci des maîtres d'ouvrage de se protéger au mieux contre les risques de recours contentieux, les procédures multiples plus ou moins imbriquées et traitées dans les mêmes dossiers (études d'impact, loi sur l'eau, espèces protégées, études de danger ou de maîtrise des risques...).

Quelques maîtres d'ouvrage réussissent cependant à présenter des documents d'une grande clarté, même sur des sujets très complexes : on citera ici dans des domaines très différents le dossier de l'installation Georges Besse 1 présenté par Eurodif et celui de la charte du parc national du Mercantour. Dans bien d'autres cas, des défauts de pure forme pourraient laisser supposer une assez grande indifférence des auteurs à l'égard du public, auquel s'adressent pourtant les dossiers : l'absence manifeste de relecture des documents fournis au maître d'ouvrage par son bureau d'études, les cartes et croquis sans légende ou illisibles, les sommaires incohérents, la fourniture d'études annexes ou de développements surabondants mais sans rapport direct avec les spécificités et les enjeux du projet sont malheureusement fréquents.

Sur le fond, l'Ae constate surtout une grande difficulté à hiérarchiser les enjeux : les études d'impact suivent en général assez scrupuleusement le plan imposé par la réglementation, mais sans permettre d'apprécier facilement ce qui est très important et ce qui l'est moins parmi les enjeux environnementaux. Elle est consciente que ses avis, fondés sur les seules sources disponibles, s'en ressentent et présentent donc parfois le même défaut.

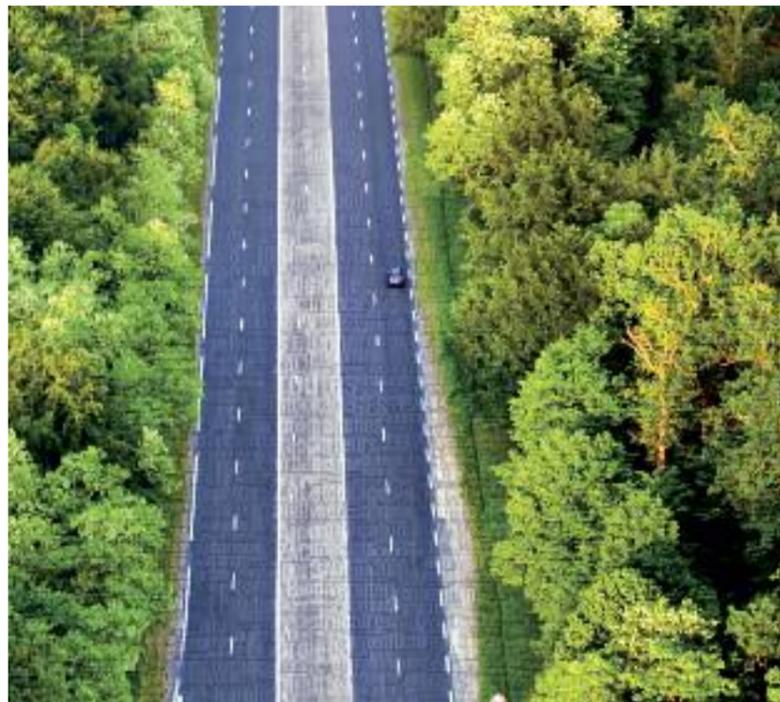
2.2 / Des résultats disponibles à temps ?

Le degré d'approfondissement des analyses du maître d'ouvrage au stade de l'étude d'impact (avant enquête publique et DUP) apparaît par ailleurs très variable et parfois insuffisant pour une bonne appréciation des impacts du projet et des mesures nécessaires à sa maîtrise. Répondant à cette critique qui lui avait été faite par l'Ae pour le dossier des accès au tunnel ferroviaire international Lyon-Turin, le maître d'ouvrage a indiqué dans son mémoire en réponse que les études plus précises ne seraient conduites qu'après la DUP. Le maître d'ouvrage motivait sa position, dans le cas particulier, par le coût des études en cause, mais la bonne information du public et des autorités chargées de décider de l'utilité publique du projet s'en trouvait inévitablement amoindrie. En particulier, l'utilité publique, qui est une condition de la légalité d'un projet, résulte d'un bilan positif entre les avantages et les inconvénients potentiels de ce projet. Elle ne peut pas être appréciée si une part significative des impacts environnementaux potentiellement importants du projet n'est pas connue parce que les études qui permettraient de les décrire sont repoussées à un stade postérieur à la DUP.

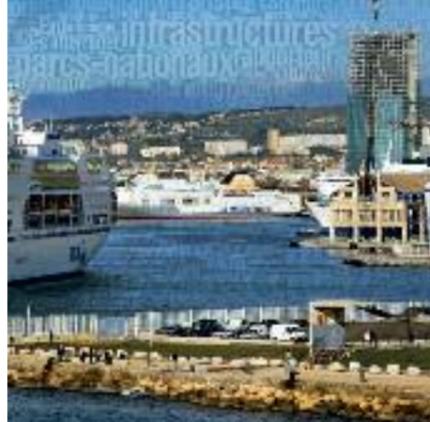
Ce sujet rejoint celui, fréquemment rencontré par l'Ae dans les dossiers qu'elle a examinés, du report de certaines procédures (notamment l'autorisation au titre de la loi sur l'eau, quand elle est nécessaire) à une date postérieure à la DUP. L'Ae a été amenée à rappeler dans de tels cas que l'existence de procédures spécifiques à certains domaines n'exonérait pas le maître d'ouvrage de fournir, au titre de l'étude d'impact, les renseignements nécessaires à l'appréciation des conséquences du projet.

L'examen des dossiers relatifs aux installations nucléaires a conduit l'Ae à constater une difficulté de nature assez semblable, due cette fois au calendrier des procédures : la validation par l'Autorité de sécurité nucléaire (ASN) des scénarios d'accident à prendre en considération dans l'étude de maîtrise des risques, et donc dans la détermination des impacts environnementaux en situation accidentelle et pas seulement en situation d'exploitation normale, n'est faite qu'après l'enquête publique. Le public (comme l'Ae elle-même au vu du dossier du maître d'ouvrage) ne peut ainsi disposer d'une information complète sur la validité des hypothèses de scénarios accidentels et de leur maîtrise.

Au vu de son expérience actuelle, l'Ae ne peut qu'insister sur la nécessité d'une meilleure prise en compte du souci d'informer complètement le public sur les enjeux des projets : cela suppose une réelle hiérarchisation des thèmes traités, une proportionnalité des analyses aux enjeux et une mise en forme qui soit réellement accessible. Force est de constater que les études d'impact en sont parfois assez loin.



01



03



02



04

01 Forêt de Fontainebleau, vue aérienne : une route 2x2 voies traversant la forêt.

02 TGV Thalys près de Senlis

03 port autonome de Marseille.

04 Calanques de Marseille.



3 / DES AVIS DE L'Ae, ET APRÈS ?

Rien n'oblige le maître d'ouvrage, ni l'autorité chargée d'instruire le dossier, à suivre les recommandations de l'Ae, ni même à l'informer des suites qu'ils leur donnent. Cependant, la structuration progressive déjà signalée en 2010 d'un retour d'information de la part des maîtres d'ouvrage sur les suites données aux avis rendus par l'Ae s'est confirmée en 2011.

Trois dossiers sur lesquels l'Ae avait rendu un premier avis comportant des critiques significatives ont donné lieu en 2011, à l'initiative du maître d'ouvrage, à une deuxième saisine sur un dossier sensiblement amélioré (un projet routier, un projet portuaire, une création de ZAC). Deux autres dossiers au moins, à la connaissance de l'Ae, vont aussi lui être à nouveau soumis en 2012.

Dans des cas où les recommandations de l'Ae ne conduisent pas à des remises en cause profondes du dossier justifiant une nouvelle saisine, mais à des modifications plus mineures, de nombreux maîtres d'ouvrage ont adopté la pratique d'établir et de joindre au dossier d'enquête publique un mémoire décrivant les modifications qu'ils souhaitent apporter au dossier. Parmi les cas connus de l'Ae, on citera ici les mémoires très détaillés ainsi établis par EDF pour l'EPR de Penly et pour le changement de combustible de deux tranches de la centrale du Blayais, par RFF pour les accès français au tunnel ferroviaire international Lyon-Turin et par le GIP des Calanques pour la charte du futur parc national des Calanques. L'Ae estime que cette pratique est cohérente avec le double objectif d'améliorer le projet et de faciliter l'information du public, et qu'elle doit donc être encouragée.

Les retours d'information sur la prise en compte des avis de l'Ae par le public, notamment à l'occasion des enquêtes publiques, ne sont pas actuellement organisés. L'Ae examine pour l'heure les moyens de développer ses contacts avec les commissaires enquêteurs. Une information et un suivi sur la prise en compte des avis de l'Ae dans les décisions administratives d'autorisation des projets seraient également utiles : certaines dispositions du décret du 29 décembre 2011 sur les études d'impact en matière de suivi des décisions prises devraient y contribuer.

4 / QUELQUES QUESTIONS DE PROCÉDURE

L'inventaire des avis rendus en 2011, intéressant et exigeant pour l'Ae de par sa diversité, conduit cependant à quelques questions sur les procédures suivies :

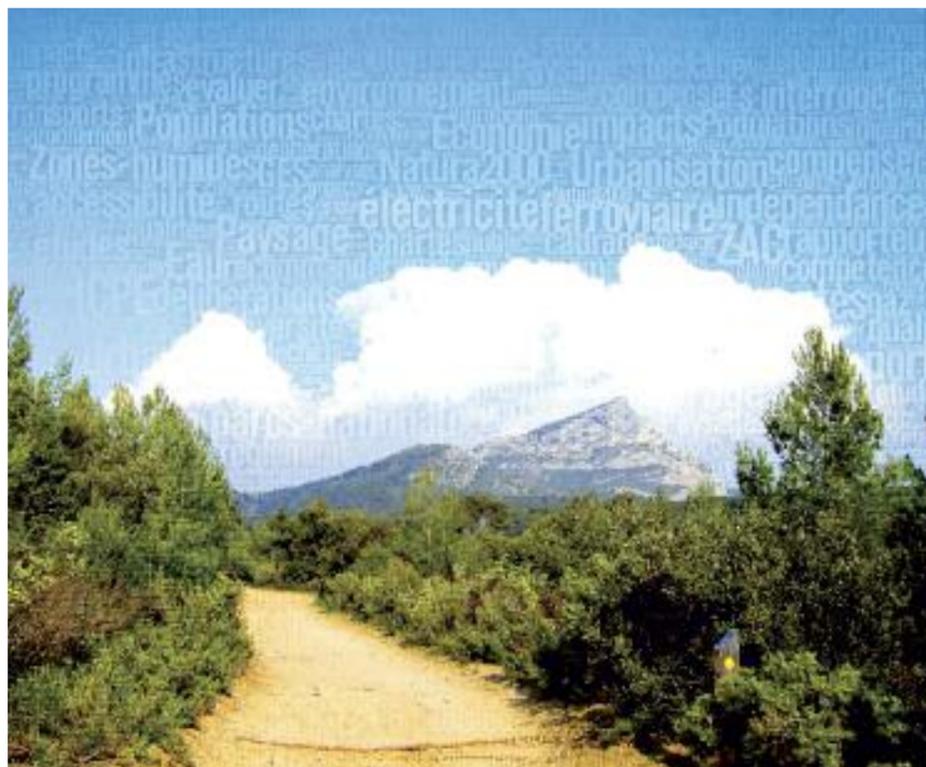
4.1 / La compétence d'autorité environnementale

- Au moins huit de ces projets, à la connaissance de l'Ae, ont donné lieu à un autre avis d'autorité environnementale locale (préfet de région), pour le même projet dans des cas de maîtrise d'ouvrage partagée, ou dans d'autres cas pour des opérations fonctionnellement liées dans le même programme. Cette procédure, difficile à expliquer au public, va heureusement disparaître à partir du 1^{er} juin 2012¹⁶, un seul avis étant requis pour tous les dossiers donnant lieu à la même étude d'impact.
- La différence de taille des dossiers examinés par l'Ae, en particulier en matière d'infrastructures de transport (allant du dossier des accès français au tunnel ferroviaire international Lyon-Turin, d'un coût de 7 milliards d'euros, jusqu'à des opérations ponctuelles très proches du seuil minimum réglementaire actuel de 1,9 million d'euros), peut conduire à s'interroger sur la pertinence des règles de compétence de l'Ae en la matière. Le critère conduisant à faire examiner par l'Ae du CGEDD, dans des conditions d'indépendance par rapport au ministre chargé des Transports, tous les dossiers présentés par des établissements sous sa tutelle paraît devoir être maintenu tant que l'autorité environnementale locale est assurée par les préfets. Une évolution réglementaire conduisant à mettre en place localement, comme c'est le cas au niveau national, une autorité environnementale sans lien de dépendance hiérarchique avec le pétitionnaire ou sa tutelle permettrait une répartition des projets entre le niveau national et le niveau local plus pertinente. Répartition qui se ferait en fonction de leurs caractéristiques et de leurs enjeux et non pas en fonction de la nature du maître d'ouvrage et de l'autorité chargée de prendre la décision. Pour l'Ae, ce point qui nécessiterait une modification réglementaire mérite examen.

¹⁶ En application du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011.



01



02



03



04

- 01 Ile Royale, Guyane.
- 02 Espace réglementé, montagne Sainte-victoire depuis un sentier.
- 03 Travaux d'aménagement du tramway à Dijon.
- 04 Porte-conteneur à qual.

4.2/Le cadrage préalable

Les demandes de cadrage préalable répondent à des besoins très divers : éclairage sur les enjeux environnementaux à l'occasion d'un débat public ou simple sécurisation du maître d'ouvrage. Confrontée à d'autres demandes de cadrage dont l'objet ne lui semblait pas clair, l'Ae a été amenée à rappeler que sa saisine sur un projet de cadrage ne peut, pour elle, relever que de deux cas de figure :

- soit le maître d'ouvrage prépare lui-même une proposition de cadrage qu'il soumet à l'autorité compétente pour approuver le projet, cette dernière devant alors demander son avis à l'Autorité environnementale avant de statuer sur cette proposition ;
- soit le maître d'ouvrage demande un cadrage préalable à l'autorité compétente pour approuver le projet, laquelle établit alors une proposition de cadrage sur laquelle l'Autorité environnementale donne un avis avant que l'autorité compétente ne finalise le cadrage préalable et ne le porte à la connaissance du maître d'ouvrage.

L'Ae a dû en effet confirmer à d'assez nombreuses reprises qu'elle ne pouvait être en position de coproduction de l'étude d'impact avec le maître d'ouvrage, ce qui serait contraire à son rôle de garant de la qualité de cette étude.

4.3/Plans et programmes

- En matière de plans et programmes, l'Ae a été amenée en 2011 à relever que l'absence de documents de programmation soumis à évaluation en matière d'infrastructure énergétique, comme en matière d'investissements portuaires, nuisait à la cohérence des arguments présentés dans les études d'impact de projets pour justifier les choix retenus : ces choix relèvent en effet le plus souvent de démarches globales dépassant le cadre particulier du projet.
- Enfin, sans faire preuve à cet endroit d'une grande originalité, l'Ae s'est interrogée sur la liste des plans et programmes soumis à son avis. Alors que la liste des projets assujettis à étude d'impact était stabilisée dans le code de l'environnement, et va l'être à nouveau sous une forme assez voisine grâce au décret du 29 décembre 2011 déjà cité, la liste des plans et programmes soumis à évaluation, assez disparate, connaît des adjonctions réglementaires fréquentes, au coup par coup, ce qui la rend assez peu lisible. Le programme nitrates, comme les chartes des parcs nationaux ont ainsi été soumis à l'Ae en 2011 à la suite de décrets spécifiques signés juste avant la saisine de l'Ae. Il en avait été de même en 2009 et 2010, la saisine de l'Ae sur le schéma minier de Guyane, le réseau de transport du Grand Paris et le SNIT résultant dans chaque cas d'un texte législatif ou réglementaire spécifique.



LES AVIS RENDUS EN 2011

1/TABLEAU DE SYNTHÈSE

N° Ae	DÉPARTEMENT	RÉGION	INTITULÉ DU DOSSIER	DATE DE L'AVIS
PLANS ET PROGRAMMES				
2011-49		National	Évaluation environnementale du programme nitrates	12/10/11
2011-52	13	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Évaluation environnementale de la charte du parc national des Calanques	28/09/11
2011-57	05	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Évaluation environnementale de la charte du parc national des Écrins	26/10/11
2011-65	06	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Évaluation environnementale de la charte du parc national du Mercantour	26/10/11
2011-70	65 et 64	Midi-Pyrénées et Aquitaine	Évaluation environnementale de la charte du parc national des Pyrénées	21/12/11
CADRAGES PRÉALABLES				
2011-58	33	Aquitaine	ZAC Saint-Jean-Belcier à Bordeaux/OIN Bordeaux Euratlantique	09/11/11
2011-56	77 et 10	Champagne-Ardenne et Île-de-France	Mise à grand gabarit du canal Bray-sur-Seine/Nogent-sur-Seine	09/11/11
2011-13	42 et 43	Auvergne et Rhône-Alpes	Reconstruction de la ligne à 225 kV sur l'axe Le Puy-en-Velay/Saint-Étienne à double circuit en aérien (dit projet Deux-Loires)	27/04/11
PROJETS AMÉNAGEMENT				
2010-55	95	Île-de-France	Aménagement de la ZAC du parc d'activités des Écouardes à Taverny	09/02/11
2010-56	95	Île-de-France	Création de ZAC dans le centre-ville de Fosses	09/02/11
2010-58	95	Île-de-France	Extension de la ZAC multisite de Gonesse	09/02/11
2010-59	94	Île-de-France	Création d'une ZAC multisite dans le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges	23/02/11
2010-62	77	Île-de-France	Réalisation du bassin de rétention BEP 9A sur les communes de Bailly-Romainvilliers-Serris	23/02/11
2010-68	91	Île-de-France	Aménagement de la ZAC Montagne des Glaises à Corbeil-Essonnes	23/03/11
2010-69	13	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Aménagement des darses sur l'esplanade du J4 à Marseille	23/03/11
2011-03	38	Rhône-Alpes	Projet de ZAC « écoquartier de Champoulant »	13/04/11
2011-11	38	Rhône-Alpes	ZAC Parc des énergies renouvelables à Bourgoin-Jallieu	27/04/11
2011-37	78	Île-de-France	Création de la ZAC État « Hauts de Rangipport » à Gargenville	28/09/11
2011-38	78	Île-de-France	Création de la ZAC État « Cœur de Ville » à Bonnières-sur-Seine	28/09/11
2011-46	91	Île-de-France	Création de la ZAC « La Clé de Saint-Pierre » à Saint-Pierre-du-Perray	12/10/11

N° Ae	DÉPARTEMENT	RÉGION	INTITULÉ DU DOSSIER	DATE DE L'AVIS
2011-48	94	Île-de-France	Création de la ZAC du Triangle des meuniers à Chevilly-Larue	26/10/11
2011-53	91	Île-de-France	ZAC du quartier de l'École polytechnique (X) sur les communes de Saclay et Palaiseau	09/11/11
2011-55	Guyane	Dom Tom	ZAC de l'écoquartier Vidal à Rémire-Montjoly	09/11/11
2011-71	13	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Aménagement de l'esplanade du J4 et de la promenade Louis Brauquier à Marseille	21/12/11

DOMAINE FERROVIAIRE

2010-51	44	Pays de la Loire	Création d'une voie d'évitement en gare de Chantenay – projet abandonné	26/01/11
2010-54	78	Île-de-France	Aménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers	26/01/11
2010-60	-	Île-de-France	Modernisation de la ligne D du RER	23/02/11
2010-64	67	Alsace	Ligne ferroviaire Mulhouse-Neuenburg	09/03/11
2010-65	34	Languedoc-Roussillon	Pôle d'échanges multimodal SNCF Montpellier-Saint-Roch	23/02/11
2010-70	50	Basse-Normandie	Modernisation de la section de ligne Folligny-Avranches	23/03/11
2011-10	57	Lorraine	Réactivation du passage souterrain « départ » de la gare de Metz-Ville	27/04/11
2011-19	74	Rhône-Alpes	Prolongement du projet CEVA : ligne Cornavin-Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) et gare d'Annemasse	25/05/11
2011-20	57	Lorraine	Aménagement du nœud ferroviaire de Metz	08/06/11
2011-23	94	Île-de-France	Liaison Massy-Valenton ; phase 1 : aménagement secteur est entre Pont-de-Rungis et Valenton	22/06/11
2011-24	69	Rhône-Alpes	Mise en accessibilité de la gare de Villefranche-sur-Saône	08/06/11
2011-25	34	Languedoc-Roussillon	Création d'une origine terminus en gares de Sète et Lunel	22/06/11
2011-27	69	Rhône-Alpes	Projet du pôle d'échanges multimodal d'Oulins-la-Saulaie	20/07/11
2011-30	37	Centre	Modernisation ligne ferroviaire Bretigny/La Membrolle-sur-Choisille	20/07/11
2011-32	30	Languedoc-Roussillon	Aménagement du point de raccordement ferroviaire de Saint-Césaire	06/07/11
2011-34	25	Franche-Comté	Aménagement de deux haltes ferroviaires sur la ligne Besançon-Devecey	20/07/11
2011-40	74	Rhône-Alpes	Suppression du PN 46 de Sallanches	28/09/11
2011-43	01	Rhône-Alpes	Création d'une passerelle métallique et aménagement des quais en gare de Montluel	14/09/11
2011-44	29	Bretagne	Amélioration de la desserte ferroviaire Brest-Quimper	12/10/11
2011-50	19	Limousin	Pôle d'échanges multimodal de la gare de Brive-la-Gaillarde	26/10/11
2011-51	06	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Amélioration de la capacité de la ligne Cannes-Grasse	23/11/11
2011-54	84	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Avignon-Sorgues-Carpentras	26/10/11
2011-60	92	Île-de-France	Prolongement ligne 4 Mairie de Montrouge – Bagneux	23/11/11
2011-62	26	Rhône-Alpes	RFF – déblai LGV Eure et Vaunaveys-la-Rochette	23/11/11
2011-67	78	Île-de-France	Projet EOLE : projet de prolongement du RER E à l'ouest	21/12/11
2011-68	13	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Raccordement ferroviaire de Mourepiane	21/12/11
2011-73	93	Île-de-France	Désaturation de la ligne 13 et prolongement ligne 14 du métro	23/11/11
2011-75	73 - 38 et 01	Rhône-Alpes	Liaison RFF Lyon-Turin accès français au tunnel	07/12/11

FLUVIAL

2010-52	89	Bourgogne	Modernisation du barrage de Villeneuve-sur-Yonne	12/01/11
2010-53	89	Bourgogne	Modernisation du barrage de Saint-Bond à Sens et Paron	12/01/11
2010-57	92	Île-de-France	Création d'une zone d'escales à passagers sur le port d'Issy-les-Moulineaux	09/02/11
2011-01	52	Champagne-Ardenne	Confortement du barrage réservoir de la Liez attaché à l'alimentation du canal entre Champagne et Bourgogne	09/03/11
2011-15	68	Alsace	Projet d'utilisation du barrage agricole de Breisach pour la rétention des crues du Rhin	11/05/11
2011-21	08	Champagne-Ardenne	Projet d'élargissement de la porte de garde de Givet	08/06/11

N° Ae	DÉPARTEMENT	RÉGION	INTITULÉ DU DOSSIER	DATE DE L'AVIS
2011-26	70	Franche-Comté	Reconstruction du barrage d'Apremont	06/07/11
2011-41	69	Rhône-Alpes	Pose de fibres optiques dans la Saône dans le cadre du plan InfoSaône	14/09/11
2011-45	69	Rhône-Alpes	Allongement du sas de l'écluse de Rochetaillée-sur-Saône	12/10/11

INSTALLATIONS NUCLÉAIRES DE BASE

2010-67	13	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Projet ITER	23/03/11
2011-06	76	Haute-Normandie	Troisième tranche nucléaire sur le site de Penly (Penly 3)	13/04/11
2011-31	33	Aquitaine	Création d'une INB n° 10 tranches 3 et 4 du CNPE (Centre nucléaire de production d'électricité), moxage (introduction de combustible MOX) du Blayais	20/07/11
2011-42	26	Rhône-Alpes	Modification demandée par Eurodif de l'INB n° 93 Georges Besse I	28/09/11

DOMAINE PORTUAIRE

2011-04	76	Haute-Normandie	Chantier multimodal dans la zone industrialo-portuaire du Havre – 1 ^{er} avis	13/04/11
2011-22	Réunion	Dom Tom	Travaux de protection contre la houle du littoral ouest du Port Ouest au droit du magasin 10 sur la commune du Port à la Réunion	08/06/11
2011-36	59	Nord - Pas-de-Calais	Demande autorisation de renouvellement de permis d'immersion pour les opérations de dragages d'entretien au Grand Port maritime de Dunkerque (GPMD)	14/09/11
2011-39	76	Haute-Normandie	Chantier multimodal dans la zone industrialo-portuaire du Havre – GPMH (Grand Port maritime du Havre) – 2 ^e avis	31/08/11
2011-69	Guyane	Dom Tom	Reconstruction du terminal pétrolier du port de Dégrad des Cannes	21/12/11

DOMAINE ROUTIER

2010-49	88	Lorraine	Aménagement de la RN 66 entre Remiremont et le col de Bussang – Déviation de Ferdrupt, de Ramonchamp, du Thillot et de Fresse-sur-Moselle appelée déviation du Thillot	12/01/11
2010-61	88	Lorraine	Aménagement de l'échangeur RN 57/RD 420 sur les territoires des communes de Jeuxey et d'Épinal	23/02/11
2010-63	34	Languedoc-Roussillon	Réalisation de l'aire de repos du Bosc sur l'A 75	09/03/11
2010-66	71	Bourgogne	RCEA – RN 80 – Aménagement entre Cortelin et Droux	09/03/11
2011-05	66	Languedoc-Roussillon	RN 116 - Déviation de Joncet – Commune de Serdynya	13/04/11
2011-07	89	Bourgogne	Contournement Sud d'Auxerre	13/04/11
2011-08	19	Limousin	Doublement de la RD 9 en Corrèze	13/04/11
2011-16	48	Languedoc-Roussillon	Rocade ouest de Mende	11/05/11
2011-17	69	Rhône-Alpes	Projet d'aménagement de l'Échangeur 7 sur la rocade est menant au Grand Stade olympique lyonnais à Décines-Charpieu	13/04/11
2011-18	79	Poitou-Charentes	Remembrement dans le cadre de la Mise à 2 x 2 voies de la RN 149 entre Cholet et Bressuire	25/05/11
2011-35	Guyane	Dom Tom	Aménagement du giratoire de Balata – 1 ^{er} avis	14/09/11
2011-47	59	Nord - Pas-de-Calais	Requalification environnementale de la section Vendeville-Seclin de l'autoroute A 1	26/10/11
2011-59	Réunion	Dom Tom	Route du littoral	12/10/11
2011-61	05	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Rocade de Gap	23/11/11
2011-63	13	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Déviation de Miramas	07/12/11
2011-64	67	Alsace	Aménagement d'aires de repos sur l'A 35 à Saint-Pierre et Stotzheim	23/11/11
2011-66	69	Rhône-Alpes	Échangeurs A 450/A 7	23/11/11
2011-72	57	Lorraine	Réalisation d'écrans acoustiques sur l'autoroute A 4 sur le territoire de la commune de Hombourg-Haut	24/10/11
2011-78	Guyane	Dom Tom	Aménagement du giratoire de Balata – 2 ^e avis	21/12/11

N° Ae	DÉPARTEMENT	RÉGION	INTITULÉ DU DOSSIER	DATE DE L'AVIS
-------	-------------	--------	---------------------	----------------

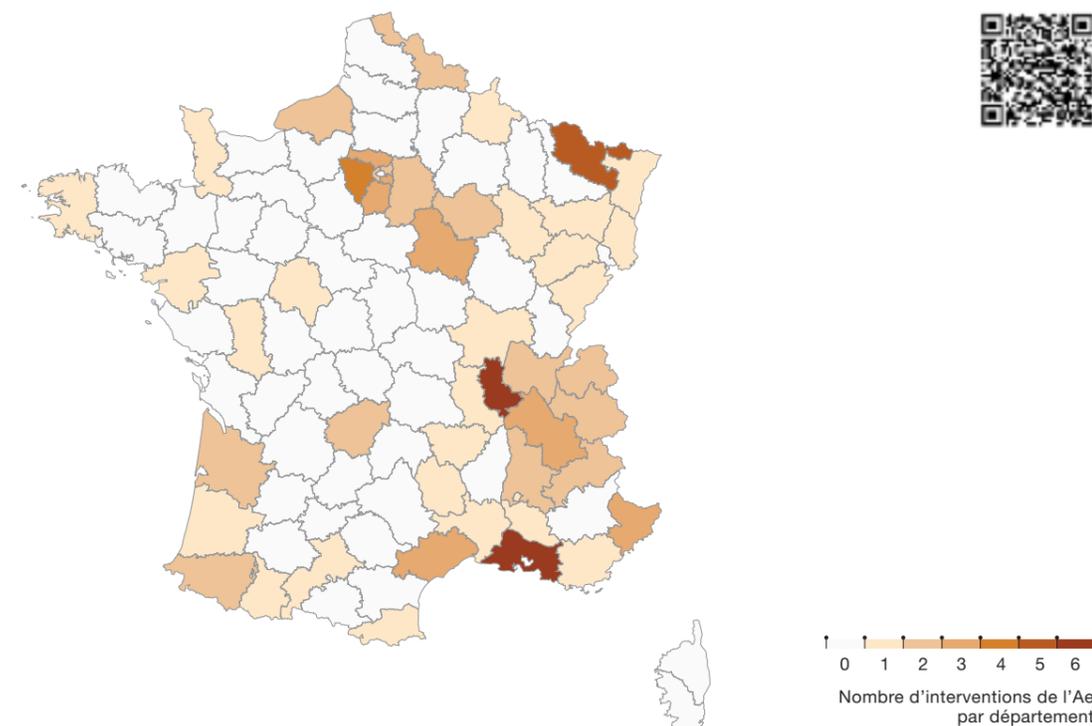
TRANSPORT D'ÉNERGIE

2011-02	57	Lorraine	Construction d'une liaison électrique souterraine de Neuhoef au poste RTE de Sarreguemines	23/03/11
2011-09	40 et 64	Aquitaine	Canalisation de transport de gaz dite « artère du Béarn »	23/03/11
2011-12	93	Île-de-France	Travaux de modification des lignes électriques à 225 kV Plaisance-Romainville et Romainville-Villevaudé Z Galère	27/04/11
2011-14	06 et 83	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Travaux de construction de trois liaisons électriques souterraines à 225 kV entre Boutre et Trans – entre Briançon et Fréjus – entre Briançon et La Bocca (Var et Alpes-Maritimes) Est région PACA	11/05/11
2011-28	57	Lorraine	Liaisons électriques souterraines RTE 400 kV Buschbach-Neuhoef	06/07/11
2011-29	73	Rhône-Alpes	Lignes électriques souterraines 400 kV Savoie-Piémont	22/06/11

AUTRES DOMAINES

2010-48	31	Midi-Pyrénées	Projet d'installation de réfrigération sur le site de la DSNA-DTI (Direction des services de la navigation aérienne – Direction de la technique et de l'innovation) à Toulouse	12/01/11
2011-33	10	Champagne-Ardenne	Projet d'installation d'un CSTFA (Centre de stockage de déchets radioactifs de très faible activité) – ANDRA à Morvillers	20/07/11

CARTE DES AVIS RENDUS SUR LE TERRITOIRE, EN 2011



À titre d'exemples de dossiers analysés par l'Ae, six avis particuliers sont décrits ci-après : le projet ferroviaire de Mourepiane, la ZAC de l'École polytechnique, le port du Havre, le projet d'Eurodif, la route littorale à la Réunion, et le programme nitrates.



N° 2011-68

Base de données CGEDD n° 008018-01

Projet de raccordement ferroviaire de Mourepiane

Afin de favoriser le report du transport de marchandises de la route vers la voie ferrée, Réseau ferré de France (RFF) a décidé de permettre aux convois de fret ferroviaire de rejoindre le Grand Port maritime de Marseille (GPMM).

Ce projet nécessite la remise en état du raccordement ferroviaire dit « de Mourepiane » situé à proximité du GPMM. Ce raccordement utilise une ancienne voie ferrée et son tunnel, désaffectés depuis les années 90, sur laquelle il faudra remplacer les rails, remettre en place la signalisation et les caténaires, restaurer les ouvrages hydrauliques et mettre en place des protections acoustiques.

Ce projet est situé dans un quartier où la SNCF et RFF ont déjà rencontré à plusieurs reprises de graves difficultés : l'état de dégradation de la voie après le vol de tous les câbles accessibles, les dépôts de matériaux divers, l'existence d'un remblai installé par la SNCF pour empêcher les attaques de train (sans omettre le récit fait aux rapporteurs d'un vol de locomotive), comme les dispositions envisagées dans une étude paysagère pour la protection de la voie et la conception des murs antibruit en donnent une certaine idée.

Dans une étude d'impact courte, dont la lisibilité et la qualité ont été soulignées, la prise en compte de l'environnement par le projet porte essentiellement sur son enjeu majeur, le bruit.

Toutefois sur ce projet comme sur d'autres, la zone d'étude du bruit n'était pas adaptée. Limitée au seul tronçon remis en service, l'Ae a recommandé de l'étendre à l'ensemble des secteurs qui sera affecté par l'amplification sonore due au trafic consécutif à la réouverture du raccordement de Mourepiane.

Sur ce projet, l'Ae a recommandé de traiter dans l'étude d'impact la question des vibrations émises par la circulation des trains et la gêne susceptible d'affecter les habitants.

L'évaluation des nuisances sonores pendant les travaux et la prise en compte des consommations énergétiques et des émissions de gaz polluants ou à effet de serre pendant la phase chantier et celles découlant de l'exploitation du raccordement ont été des compléments au dossier que l'Ae a recommandé de fournir au public.



N° 2011-53

Base de données CGEDD n° 007941-01



Projet de ZAC du quartier de l'École polytechnique à Palaiseau et Saclay (91)

L'Établissement public Paris-Saclay (EPPS) a été missionné pour mettre en œuvre le projet d'intérêt national de pôle scientifique et technologique défini par la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010. Le dossier présenté à l'Ae concerne une opération intégrée au périmètre de cette opération d'intérêt national. Il s'agit d'un projet de ZAC conçu à la fois sur la densification du domaine existant de l'École polytechnique et sur son insertion dans un quartier plus vaste. Le secteur accueillera ainsi 30 000 personnes en 2025 contre 5 400 aujourd'hui. Il sera desservi, à terme, par le métro Grand Paris Express qui traversera le site (tronçon aérien).

L'Ae étudie régulièrement des projets de ZAC et celui-ci représente par son ampleur (surface, installations) un dossier classique. L'Ae a recommandé qu'il soit complété, notamment dans les deux domaines présentés ci-après.

Aménagement et transports :

L'implantation d'une gare du futur métro Grand Paris Express pour desservir l'École polytechnique et le reste de la ZAC est annoncée. Pour que l'étude d'impact du projet et de ses conséquences sur l'environnement soit exhaustive, il est nécessaire de tenir compte du tracé de la ligne et de l'implantation précise de la gare d'une part, du bruit généré par ces équipements d'autre part. On conçoit aisément que les spécificités du projet dépendront de ces éléments techniques, même si le maître d'ouvrage n'en a pas forcément la maîtrise : organisation spatiale des pôles de la ZAC, protections contre les nuisances sonores, contraintes liées à la mise en sécurité de la voie, etc.

L'Ae a recommandé au maître d'ouvrage de porter ces éléments au dossier : ils ne s'y trouvaient pas.

Aménagement et espace naturel :

Le secteur concerné inclut une parcelle de forêt domaniale de 33 ha qui appartient à l'État. Or trois points ont été soulignés :

- 1- la loi du Grand Paris du 3 juin 2010 exclut les forêts domaniales des terrains que l'État peut transférer, en pleine propriété et à titre gratuit, à l'EPPS ;
- 2- la préservation de l'espace forestier est l'un des objectifs assignés à l'opération d'intérêt national (OIN) ;
- 3- la nécessité d'inclure cette parcelle dans le périmètre de la ZAC n'est pas expliquée clairement dans le dossier.

L'Ae a donc recommandé de justifier la nécessité d'incorporer à la ZAC ces terrains forestiers.



N° 2011-04

Base de données CGEDD n° 007586-01



N° 2011-39

Base de données CGEDD n° 007876-01

Projet de plate-forme multimodale du port du Havre

Le projet soumis à l'avis de l'Ae par le Grand Port maritime du Havre (GPMH) portait sur l'aménagement d'une plate-forme de 110 hectares, raccordée à la voie d'eau et aux voiries routières et ferroviaires, et destinée à la manutention et au regroupement des marchandises entre le port et leur prise en charge par les opérateurs de transports fluviaux ou ferroviaires.

Un premier dossier, soumis à l'Ae en janvier 2011, l'avait amenée à faire dans un avis du 13 avril 2011 d'assez nombreuses recommandations portant sur l'articulation du projet avec les autres opérations voisines, sur les compléments à apporter à l'état des lieux, sur la présentation des variantes possibles, et sur les compensations aux atteintes à la biodiversité.

Mais la question principale posée par l'Ae dans cet avis concernait les incidences du projet sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 de l'estuaire de la Seine, caractérisé par sa richesse ornithologique. L'Ae estimait que l'absence d'effet dommageable du projet sur ce site, affirmée dans le dossier, n'était pas démontrée. Elle recommandait de faire appel sur ce point à l'expertise d'un organisme scientifique reconnu.

Un deuxième dossier, modifié, a ainsi été soumis à l'Ae en juillet 2011, après réalisation par le Muséum national d'histoire naturelle de l'expertise préconisée dans le premier avis. Le projet lui-même avait par ailleurs été modifié, par l'adjonction d'une surface d'une centaine d'hectares de terrains à préserver au titre des mesures compensatoires.

L'Ae a ainsi constaté dans son nouvel avis du 31 août 2011 portant sur ce projet que plusieurs de ses recommandations initiales avaient été suivies. Elle a cependant à nouveau souligné certaines fragilités du dossier, portant en particulier sur le caractère peu clair des décisions de compensation déjà prises, ou des mesures compensatoires nouvelles proposées : dans un secteur géographique contraint servant d'assiette à de nombreux projets, l'absence de suivi cohérent des décisions de compensation relatives à tous ces projets en menace en effet la crédibilité.

Elle a par ailleurs estimé que dans l'état où il lui était soumis, le dossier n'apportait pas la preuve de l'absence d'impact significatif dommageable sur le site Natura 2000 voisin, avant prise en compte des mesures de compensation. Elle a donc recommandé à l'autorité administrative chargée d'autoriser le projet d'appliquer la procédure prévue dans ce cas par la loi¹⁷ : vérification de l'intérêt public majeur du projet et de l'absence de solution alternative, engagement sur des mesures de compensation efficaces concernant ces impacts particuliers, et information de la Commission européenne.

¹⁷ Article L.414-4 VII du code de l'environnement.



N° 2011-59

Base de données CGEDD n° 007393-01

Projet de nouvelle route du littoral de la Réunion

La « route du littoral » à la Réunion relie Saint-Denis - la ville préfecture - à l'ouest de l'île. C'est un axe économique stratégique sur lequel circulent 55 000 véhicules par jour, sur 2 x 2 voies. Cette route est située au pied d'une falaise littorale haute de 100 à 200 m, sujette à des éboulements récurrents et dangereux qui conduisent régulièrement à des fermetures partielles ou totales de la circulation.

L'Ae était saisie sur le projet d'une nouvelle infrastructure de transport s'éloignant de la falaise, longue de 12,6 km, entre Saint-Denis et La Possession, et composée de 2 x 3 voies comprenant 2 voies spécifiques à un transport en commun en site propre (TCSP). La construction est prévue pour moitié sous forme d'un viaduc en mer ancré sur les fonds marins en pente douce dans cette partie de la côte, et pour moitié sous forme d'un élargissement conséquent de l'espace situé en pied de falaise (« digue »).

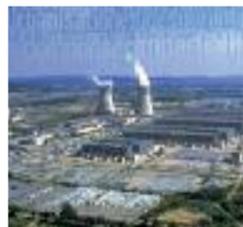
D'un coût estimé à 1,66 milliard d'euros, ce projet d'ampleur porté par la Région est issu de réflexions conduites depuis 1994 sur le remplacement de la route actuelle et de la décision prise en juin 2010 d'intégrer dans le projet l'espace nécessaire à un TCSP utilisable par des bus et susceptible d'accueillir par la suite un transport guidé.

Afin de mieux prendre en compte l'évolution prévisible de la demande de déplacement à moyen terme sur cet itinéraire déjà très congestionné, l'Ae a recommandé en premier lieu d'accorder une place plus importante au TCSP dans l'étude d'impact et de présenter une comparaison des différents partis d'aménagement possibles pour un ensemble route/TCSP. Elle a de même recommandé d'intégrer dès à présent une appréciation des impacts de l'aménagement des entrées de villes (Saint-Denis et La Possession).

La question importante des matériaux de construction a été abordée : le projet « viaduc + digue » nécessite 10 M de m³, une variante à « deux viaducs » 6,4 M de m³. L'Ae a rappelé qu'il y avait lieu d'inclure dans l'étude d'impact l'analyse de leur extraction et de leur transport.

D'autres recommandations ont porté sur l'approfondissement du choix entre les deux principales variantes précitées, sur la justification de la vitesse de référence de circulation des véhicules – élevée – retenue pour les caractéristiques de l'ouvrage, et sur le réexamen du projet au droit du site sensible de La Grande Chaloupe (porte du parc national et de l'espace inscrit au patrimoine mondial).

Enfin, l'Ae a recommandé d'approfondir les impacts du projet sur l'évolution du trait de côte, de compléter les mesures de réduction et de compensation des impacts du projet sur la falaise (qui est un milieu naturel exceptionnel et fragile) et sur le milieu marin. Elle a enfin suggéré la mise en place d'un comité de suivi environnemental.



N° 2011-42

Base de données CGEDD n° 007879-01

Demande de modification de l'exploitation de l'installation nucléaire de base (INB) n° 93 « Georges Besse I »

Le dossier présenté à l'avis de l'Ae concernait la demande de modification du décret d'autorisation de création de l'installation nucléaire de base (INB) n° 93 « Georges Besse I », usine d'enrichissement d'uranium exploitée par Eurodif-Production, filiale d'Areva, sur le site nucléaire du Tricastin (Drôme et Vaucluse).

Il s'agit essentiellement d'opérations liées à la fin de vie de l'usine « Georges Besse I », mais aussi de l'amélioration de la maîtrise des impacts environnementaux du fonctionnement passé, actuel et futur de l'usine. Plus secondairement (en termes d'impacts environnementaux), il concerne la mutualisation des moyens sur la plate-forme Areva sur le site du Tricastin, et la modification du périmètre de l'INB n° 93. L'opération, qui débutera en février 2013 pour 2-3 ans, est une étape préalable indispensable au début du démantèlement de l'installation.

Sans beaucoup de précédents à cette échelle dans le monde, cette opération vise à récupérer le maximum des 320 tonnes environ d'uranium qui restent dans les « cascades d'enrichissement ». Elle innove par un procédé de mise à l'air destiné à minimiser les rejets.

Dans l'état actuel de l'étude d'impact, avant validation par l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) des options techniques proposées, les impacts sur l'environnement de cette opération sont a priori limités : soit du fait de la réduction prépondérante des prélèvements et rejets lors de l'arrêt de production, soit du fait de nouveaux rejets limités et temporaires. Les rejets chimiques (trichloréthylène TCE, perchloréthylène PCE, fluorures, chlorures, bore, uranium) représentent un enjeu plus important que les rejets radiologiques.

L'Ae a rendu son avis au vu de l'étude d'impact et de l'étude de maîtrise des risques, avant émission de l'avis de l'ASN. Certains éléments de ce dernier sont pourtant déterminants dans les domaines traités dans l'avis de l'Ae, notamment en matière de santé et d'impacts environnementaux des scénarios accidentels « enveloppes ».

L'Ae a notamment recommandé de :

- prendre en compte dans l'évaluation environnementale l'ensemble des opérations de ce programme, mentionnées dans le dossier, mais insuffisamment traitées, plus techniquement de réexaminer le contour du « programme d'opérations » ;
- développer une approche plus pédagogique et méthodique de toutes les étapes faisant passer l'usine « Georges Besse I » d'un fonctionnement en production à la phase de démantèlement, afin de mieux préciser les « limites » du présent projet ;
- mieux présenter dans l'étude d'impact les expériences auxquelles le maître d'ouvrage a eu accès ou qu'il a menées pour valider les process prévus, et mieux identifier les phases pour lesquelles il demeure des incertitudes ;
- préciser, dans toute la mesure du possible, la part relative de la contribution de l'installation nucléaire de base (INB) n° 93 aux émissions et rejets du site du Tricastin qui abrite de nombreuses INB dont les émissions ou rejets portent pour une large partie sur les mêmes substances et s'additionnent donc ;
- mieux justifier les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le choix d'un démantèlement immédiat et certaines options techniques ont été ou seront retenus ;
- faire figurer tous les éléments nécessaires à la formalisation de son plan de surveillance dans le chapitre « Moyens de surveillance et de contrôle » de son étude d'impact, afin de permettre que le plan de surveillance prescrit en 2005 puisse être enfin approuvé par les autorités compétentes, avant le démarrage de l'opération ;
- compléter l'étude de maîtrise des risques, notamment par une description plus précise des facteurs d'origine externe et des risques naturels.



N° 2011-49

Base de données CGEDD n° 007928-01

Programme national nitrates

La Commission européenne a mis en demeure la France de mettre en œuvre la directive 91/676, dite « nitrates » qui vise à réduire la pollution des eaux par les nitrates d'origine agricole. En réponse, la France prépare un nouveau « programme d'actions nitrates » composé de deux volets, un « programme national », socle réglementaire national, et des « programmes régionaux » permettant des adaptations locales.

L'avis de l'Ae portait sur un premier projet d'arrêté interministériel pris en application du récent décret n° 2011-1257 du 10 octobre 2011, présentant la première partie du programme national. Un nouvel avis de l'Ae interviendra lors de la préparation d'un second arrêté qui complétera ce programme national.

L'Ae a recommandé de saisir l'opportunité de cette future saisine pour compléter le rapport d'évaluation environnementale, notamment en quantifiant les effets directs et indirects des mesures envisagées et en présentant les mesures d'accompagnement et de contrôle nécessaires à leur mise en œuvre. Elle a également recommandé que le programme fasse l'objet d'une évaluation spécifique à l'échelle de chaque bassin, avec une attention particulière aux estuaires et au milieu marin, l'échelle des régions administratives fixée pour les programmes régionaux pouvant être inadaptée.

La directive nitrates fixe à 170 kg/ha/an le plafond d'épandage d'azote issu des effluents d'élevage afin de réduire la pollution des eaux par les nitrates d'origine agricole. Pour atteindre les objectifs de la directive (moins de 50 mg/l de nitrates dans les eaux, prévention de l'eutrophisation), le nouveau programme français est principalement fondé sur l'obligation de « fertilisation équilibrée » : tout agriculteur en zone vulnérable doit raisonner sa fertilisation pour chaque îlot cultural et par type de culture.

L'Ae a considéré que cette notion, a priori favorable à l'environnement, est toutefois complexe à mettre en œuvre et sera difficile à contrôler.

Dans le nouveau programme, l'Ae a relevé des mesures susceptibles d'avoir un impact environnemental, direct ou indirect, fortement négatif. Parmi celles-ci :

- 1- Le remplacement des seules surfaces épandables prises en compte jusqu'ici par la totalité de la surface agricole utile (SAU) de l'exploitation, pour la vérification du respect du plafond de 170 kg/ha/an cité plus haut. Outre le relèvement général des possibilités d'épandage qu'il apporte, ce changement pourrait conduire à des épandages excessifs sur les surfaces en céréales des exploitations hors sols, alors même que les surfertilisations de ces cultures se répercutent directement sur les milieux aquatiques.
- 2- Le relèvement et la modulation des références employées pour évaluer la production forfaitaire annuelle d'azote organique des vaches laitières, dans le calcul de ce même plafond. La modulation est défavorable aux éleveurs en systèmes intensifs de bovins laitiers à l'herbe qui pourraient être enclins à réduire la part d'herbe dans leur exploitation au profit des cultures (maïs, fourrage) et à retourner des prairies permanentes alors que leur préservation constitue un enjeu particulièrement important pour l'eau, la biodiversité et le paysage.

L'Ae a relevé enfin des mesures a priori favorables à l'environnement ; par exemple : la définition des règles de calcul des volumes des ouvrages de stockage des effluents d'élevage et la réduction des périodes d'épandage des fertilisants pour tenir compte des risques de lessivage des nitrates en fin d'hiver.

ANNEXE TABLE DES SIGLES ET ACRONYMES

Ae Autorité environnementale	DUP déclaration d'utilité publique	POS plan d'occupation des sols
ANDRA Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs	FNE France Nature Environnement	RFF Réseau ferré de France
CEA Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives	FRAPNA Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature	RN route nationale
CFAL contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	ICPE installation classée pour la protection de l'environnement	SAR schéma d'aménagement régional
CGEDD conseil général de l'Environnement et du Développement durable	INB installation nucléaire de base	SNIT schéma national des infrastructures de transport
CNPN Conseil national de la protection de la nature	LGV ligne à grande vitesse	TER train express régional
DTA directive territoriale d'aménagement	MEDDTL ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement	TERGV train express régional à grande vitesse
	PLU plan local d'urbanisme	ZAC zone d'aménagement concerté

