

# Fiche 17

## L'ARTICULATION ENTRE LES ÉVALUATIONS DES DOCUMENTS D'URBANISME ET CELLES DES PROJETS, NOTAMMENT DANS LE CADRE DES PROCÉDURES D'ÉVOLUTION

**En application du principe de proportionnalité, l'évaluation d'un document d'urbanisme doit être affinée dès lors que son contenu se précise.** D'où la nécessité pour les PLU et cartes communales de conduire une évaluation approfondie des secteurs ouverts à l'urbanisation qui sont délimités avec précision, mais aussi de projets inscrits dans le PLU, notamment sous la forme d'emplacements réservés pour des équipements ou infrastructures, ainsi que d'UTN (unité touristique nouvelle) en zone de montagne. Si pour l'essentiel, le SCOT ne localise pas précisément les zones futures de développement, il peut parfois porter des projets bien identifiés, voire localisés précisément, d'équipements, infrastructures, zones d'activités et zones d'aménagement commercial, UTN (voir aussi les fiches 12 relatives aux SCOT et 18 pour les territoires de montagne). Le SCOT peut aussi définir des critères de localisation qui ont pour objet ou pour effet de limiter les impacts, par exemple avec des prescriptions sur la localisation des parcs photovoltaïques ou projets touristiques en dehors des réservoirs de biodiversité, etc.

### Voir fiche

13

Les spécificités de l'évaluation environnementale des PLU

### Voir fiche

18

Les spécificités des territoires littoraux et de montagne

**Plus un projet est décrit avec précision par le document d'urbanisme, plus son évaluation pourra être affinée.**

Toutefois, sauf cas particulier (voir ci-après le cas des procédures communes et coordonnées), l'objectif n'est pas de réaliser une évaluation du niveau de précision d'une évaluation environnementale de projet<sup>1</sup>. Il s'agit de vérifier que le type de projet attendu est compatible avec la sensibilité environnementale du secteur et avec les orientations que porte le document d'urbanisme pour sa préservation, en prenant en compte les incidences cumulées avec d'éventuels autres projets. Cela peut

nécessiter d'affiner la connaissance de l'état initial de l'environnement de ces secteurs et peut conduire à proposer des mesures d'insertion environnementale à introduire dans le DOO du SCOT ou dans les orientations d'aménagement et de programmation du PLU. Cela concerne tout type de projets, qu'ils soient ou non soumis ensuite à évaluation environnementale. Il s'agit aussi d'explicitier la recherche d'implantations alternatives lorsque des incidences non négligeables sont identifiées.

Le plus souvent les projets particuliers inscrits dans un document d'urbanisme sont portés par la collectivité qui l'élabore, mais il peut aussi s'agir de grands projets, notamment d'infrastructures qui s'imposent à lui, sans nécessairement qu'il en bénéficie directement. De tels projets doivent être pris en considération dans les perspectives d'évolution du territoire et l'évaluation environnementale. Il ne s'agit pas, là encore, de réaliser une évaluation de niveau projet ni de se substituer au maître d'ouvrage du projet concerné, mais il est important de travailler en concertation avec lui et de s'appuyer sur les études déjà conduites. Cela doit contribuer à assurer la cohérence entre, d'une part, le projet et les mesures d'insertion environnementale qu'il prévoit (et que l'évaluation du document d'urbanisme pourra rappeler) et, d'autre part, les dispositions prévues par le document d'urbanisme. Par exemple, pour un projet d'infrastructure, cela peut conduire à réfléchir à la localisation des zones de développement pour minimiser les nuisances sonores, à anticiper les incidences sur le trafic local, à définir les continuités écologiques à préserver ou restaurer en prenant en compte le projet, etc.

<sup>1</sup> Sauf dans certains cas très particuliers, tels qu'une OAP de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté (art. L. 151-7-1, L. 151-7-2 du code de l'urbanisme insérés par la loi ELAN).



### Ce que dit la jurisprudence

Le SCOT Le Havre Pointe de Caux Estuaire a été annulé notamment en raison de deux projets d'équipement que le SCOT juge nécessaire à la réalisation de ses objectifs, le prolongement du grand canal du Havre et un franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine, dont les conséquences sur deux sites Natura 2000 ont été insuffisamment étudiées. Cour Administrative d'appel de Douai. 19/04/2012, 11DA00229.

PLU d'Ollières : Une évaluation environnementale d'un document d'urbanisme (révision d'un PLU pour créer, au sein de la zone naturelle ND de 3 324 ha, un secteur NDe de 80 ha pour l'éolien) n'a pas à comprendre des photomontages requis pour une étude d'impact d'un projet permettant d'apprécier l'impact visuel sur le paysage environnant des éoliennes dont la construction est envisagée. La circonstance que ces photomontages soient existants est sans incidences. Conseil d'État. 17/07/2013, Commune d'Ollières, n° 362022



### Les recommandations d'une MRAE pour la prise en compte des projets dans l'élaboration d'un PLU intercommunal (extrait de la note de cadrage)

« Concernant les projets à prendre en considération lors de l'élaboration du PLUi, notamment les projets portés par d'autres partenaires, la MRAE considère que plusieurs types de projets peuvent être distingués :

*1 - Les projets non encore engagés qui sont permis par les documents d'urbanisme actuellement en vigueur [...] ou motivent des mises en compatibilité devant aboutir avant l'arrêt du PLUi : La MRAE préconise (sauf abandon constaté) de traiter ces projets dans les perspectives d'évolution de l'environnement (partie de la démarche visant à montrer comment les enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial de l'environnement sont déjà protégés ou au contraire seraient altérés dans le cas où le PLUi ne serait pas approuvé à terme). Le rapport de présentation du PLUi peut se limiter à rappeler les justifications de ces projets en renvoyant aux évaluations environnementales réalisées lors de leur insertion dans les POS ou PLU tout en rappelant, voire en renforçant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation alors adoptées, de sorte qu'elles soient également reprises dans le PLUi. [...]*

*2 - Les projets qui seraient à intégrer au PLUi à l'initiative de l'État ou d'autres collectivités et dont l'opportunité ne relève pas de l'initiative de [la collectivité] (par exemple : projets d'intérêt général portés par l'État, demande d'inscription d'un emplacement réservé) : La MRAE considère qu'il serait paradoxal de demander à [la collectivité] de justifier au regard de critères environnementaux l'inscription dans son PLUi de projets indépendants de sa volonté. La MRAE préconise néanmoins d'intégrer dans le rapport de présentation une analyse de leurs incidences, en s'appuyant sur les éventuelles études d'impact afférentes à ces projets, au moins au titre des effets cumulés avec les autres incidences du PLUi. Cette analyse permettra au besoin de définir dans le PLUi (OAP, règlement) des dispositions pertinentes pour mettre en oeuvre les mesures de réduction et de compensation retenues.*

*3 - Les projets ou opérations ne relevant pas d'un document d'urbanisme du territoire [...] (exploitation d'une ligne de chemin de fer, projets de développement urbain jouxtant le territoire intercommunal, etc.) : La MRAE préconise que leurs incidences prévisibles soient intégrées dans les perspectives d'évolution de l'environnement, et que l'analyse des incidences du PLU présente les effets cumulés de ces opérations.*

*4 - Les projets qui relèvent d'un choix de [la collectivité] lors de l'élaboration du PLUi devront être traités dans l'analyse d'incidences et justifiés, notamment par rapport à des alternatives envisagées. »*

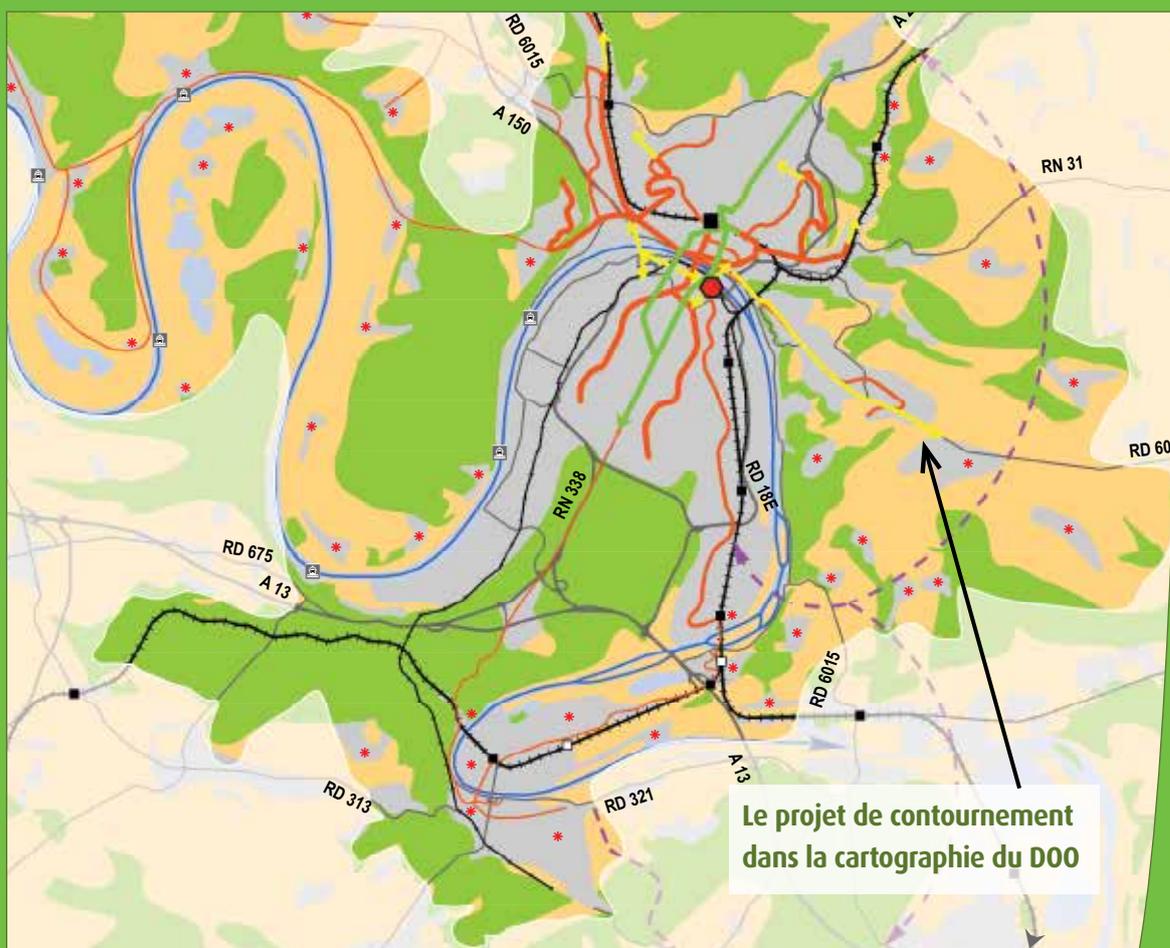


### SCOT de la Métropole de Rouen : L'intégration d'un projet de contournement routier porté par l'État

L'évaluation environnementale du SCOT comporte des zooms sur les grands projets inscrits au SCOT. Cela concerne notamment les zones d'activités économiques (ce point est développé dans la fiche 12 relative aux SCOT) et le projet de contournement Est de l'agglomération porté par l'État. Ce projet a pour objectif de drainer en dehors de l'agglomération une partie importante des trafics de transit et d'échanges qui aujourd'hui traversent sa partie centrale pour rallier les zones industrielles et portuaires, en particulier celui des poids-lourds. Initié de longue date, il était en phase de concertation et d'études dans la perspective de l'enquête publique au moment de l'élaboration du SCOT. Il présente des enjeux environnementaux très importants avec la proximité de sites Natura 2000 et de plusieurs captages pour l'alimentation en eau potable. Une collaboration étroite a eu lieu entre la DREAL Haute-Normandie portant le projet pour l'État et la Métropole pour inscrire ce projet dans le SCOT et prendre en compte ses incidences. L'analyse des incidences

restituée dans le rapport de présentation s'appuie sur les études menées en vue de l'enquête publique visant à déclarer d'utilité publique le projet (enquête qui a eu lieu après l'approbation du SCOT), complétées par une note produite par la DREAL sur la base de leur connaissance plus poussée des travaux en cours et non rendus publics. Le rapport de présentation du SCOT expose ainsi les raisons qui ont conduit au choix de la variante retenue et pour chaque thématique environnementale les principaux enjeux des secteurs concernés, les effets potentiels du projet et les principales mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives. Les mesures de réduction et de compensation sont par ailleurs intégrées dans le DOO du SCOT, ce qui leur donne un poids plus important.

Le SCOT approuvé en 2015, a ensuite été mis en compatibilité dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet de contournement de Rouen en 2017. Le SCOT ayant déjà largement intégré le projet et ses incidences, la mise en compatibilité n'a eu que peu d'impacts sur son contenu et son évaluation environnementale.



Suite page suivante



Les mesures inscrites dans le DOO en vue de l'insertion du projet (source : DOO)

### C. Permettre la réalisation des équipements et des grands projets d'infrastructure

Deux projets routiers concernent directement le territoire : le contournement Est / liaison A28-A13 et le contournement Est d'Elbeuf. Ces grandes infrastructures de déplacement sont des projets majeurs pour le territoire, mais aussi pour les territoires voisins. Ces projets routiers sont conçus dans une logique de gestion économe du foncier ; les emprises nécessaires devant répondre au besoin d'exploitation.

En outre, il est nécessaire de minimiser l'impact des grandes infrastructures sur les exploitations agricoles en reconstituant le potentiel de production et en maintenant le fonctionnement de celles-ci (par la mise en réserve des surfaces agricoles qui pourront leur être affectées : des stocks fonciers devront être constitués aussi rapidement que possible pour mettre en œuvre ces mesures compensatoires). Il faudra également prévoir des aménagements spécifiques et des réserves foncières pour lutter contre le risque d'impact sur les enjeux écologiques et la trame verte et bleue.

Pour réduire les incidences des projets sur l'environnement, les mesures à prévoir sont les suivantes :

- Réduire l'impact surfacique sur les habitats naturels ainsi que la destruction d'espèces végétales en concevant et en adaptant au mieux l'emprise définitive de l'infrastructure ainsi que les zones de chantier,
- Recourir aux viaducs afin de traverser les vallées, de réduire significativement l'impact surfacique sur les zones humides, et de limiter le risque d'inondation,
- Reconstituer les lisières forestières impactées,
- Compenser les habitats naturels qui auront été détruits par la création d'habitats à fonctionnalité équivalente et dans la continuité, au possible, d'habitats déjà existants,
- Mettre en place un réseau d'assainissement performant afin de limiter les incidences sur les habitats humides et aquatiques, et les ressources en eau,
- Aménager des passages à faunes de manière préférentielle au droit des principales continuités écologiques identifiées, afin de garantir la perméabilité écologique de l'infrastructure,
- Réduire les nuisances sonores,
- Réduire les effets de coupure dans la traversée de milieux ouverts, par exemple en privilégiant un passage en déblai ou en réduisant / modelant la pente des remblais
- Assurer l'intégration paysagère des abords de l'infrastructure, des échangeurs et des aménagements connexes (bassins d'assainissement, protections sonores).

#### Voir fiche

13

Les spécificités de l'évaluation environnementale des PLU

Voir également l'exemple du PLU de Moulineaux pour l'intégration d'un grand projet de zone portuaire développé dans la fiche 13 relative aux PLU.

## L'évolution des documents d'urbanisme pour intégrer un projet particulier

Au-delà de leur révision, l'évolution des documents d'urbanisme, les PLU en particulier, est souvent motivée par l'intégration d'un projet nouveau. Selon les cas, elle est réalisée par une procédure de modification ou de mise en compatibilité du document dans le cadre d'une déclaration de projet ou d'une déclaration d'utilité publique, voire d'une procédure intégrée.

Voir fiche

1

Le champ d'application de l'évaluation environnementale



**La procédure intégrée** est prévue dans plusieurs domaines :

- 1° Pour le logement (PIL, art. L. 300-6-1 1° et art. R. 300-15 à R. 300-27, circulaire du 18 mars 2015, BO MEDDE-MLETR n° 2015-06 du 10 avril 2015),
- 2° pour l'immobilier d'entreprise (PIIE, art. L. 300-6-1 2°, circulaire du 14 octobre 2016, Bulletin officiel de l'administration centrale, ministère de l'économie et des finances, n° 2016-11 du 5 novembre 2016),
- 3° pour la réalisation d'une grande opération d'urbanisme (PIGOU, art. L. 300-6-1 3°),
- 4° pour la réalisation d'une opération de revitalisation de territoire (PIORT, art. L. 300-6-1 4°),
- 5° pour les UTN (PIUTN, art. 74 bis de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985),
- 6° pour les jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 (PIJOP, art. 12 de la loi n° 2018-202 du 26 mars 2018),
- 7° pour la réalisation des opérations d'extension ou de construction d'établissements pénitentiaires (PIEP, art. 90 de la loi n° 2019-222 du 23 mars 2019).

Selon les cas, le projet en question est lui-même soumis à évaluation environnementale au titre du code de l'environnement (étude d'impact) ou non, et quand elle est requise, cette évaluation du projet peut être réalisée avant ou après l'évolution du document d'urbanisme.

Lorsque, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique (DUP) ou d'une déclaration de projet (DP), une procédure de mise en compatibilité d'un document d'urbanisme est mise en œuvre, l'étude d'impact du projet doit, en principe, être jointe à la première demande d'autorisation (approche « projet »), sauf si la procédure commune est mise en œuvre (voir infra). Dans la mesure où la mise en compatibilité du document d'urbanisme est nécessaire pour permettre la réalisation du projet, il est recommandé, lorsqu'elle est requise, de réaliser l'étude d'impact du projet dès le stade de la procédure de mise en compatibilité et de la porter à la connaissance de la personne publique responsable de la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

**Toutefois, si elle doit bien sûr s'appuyer sur l'évaluation environnementale du projet lorsqu'elle existe, l'évaluation environnementale de la mise**

**en compatibilité ou modification du document d'urbanisme ne peut être la simple reprise de l'étude d'impact du projet.** Il faut notamment s'attacher aux points suivants :

- ▼ resituer le projet dans le territoire du PLU dans sa globalité,
- ▼ expliquer les choix de localisation du projet, notamment au regard de l'environnement,
- ▼ analyser les incidences sur le secteur de projet, mais aussi plus globalement sur le territoire et le document d'urbanisme (cohérence avec les orientations du PADD, impact éventuel du changement de zonage sur l'équilibre général, notamment en termes de consommation d'espace, possibilité de compenser l'éventuelle ouverture à l'urbanisation nécessaire pour le projet par la réduction d'une zone AU d'un autre secteur),
- ▼ intégrer dans le règlement graphique ou écrit du PLU ou une OAP dédiée, les mesures d'évitement, réduction, compensation du projet qui relèvent du champ de l'urbanisme,

Suite page suivante

- ▼ analyser les incidences des éventuelles évolutions du règlement sur l'ensemble des secteurs concernés au-delà de celui du projet (s'il ne fait pas l'objet d'un sous-zonage spécifique),
- ▼ vérifier que la prise en compte ou compatibilité avec les documents cadre est toujours assurée,
- ▼ prendre en compte les effets cumulés sur l'environnement de projets successifs,
- ▼ prévoir un suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du document d'urbanisme, afin d'identifier notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et d'être en mesure d'engager les actions correctrices appropriées<sup>2</sup>.

**La question des effets cumulés est un point d'attention particulièrement important pour ces procédures.** Les mises en compatibilité de PLU dans le cadre d'une déclaration de projet sont en effet très fréquentes et il faut être attentif au fait que si les incidences de chaque projet, pris individuellement, ne sont pas significatives, elles peuvent le devenir en prenant en compte l'ensemble des mises en compatibilité successives d'un même document. L'enjeu est d'autant plus important pour les PLU intercommunaux, qu'il s'agisse de mises en compatibilité ou modifications successives, ou lors de modifications comportant de très nombreux sujets ou projets.



### Mise en compatibilité du PLU de Saint Pierre (Réunion) : une évaluation réalisée systématiquement aux échelles ville/PLU et projet

La mise en compatibilité du PLU est liée à la déclaration de projet pour l'extension du site de stockage des déchets arrivant à saturation. Il concerne une surface de 13 ha zonée A dans le PLU, et devant évoluer en zone urbaine pour permettre l'aménagement. Le projet est porté par ILEVA, syndicat de traitement et valorisation des déchets. La mise en compatibilité est soumise à une évaluation environnementale systématique, dans la mesure où elle emporte les mêmes effets qu'une révision et concerne une commune littorale (art. R. 104-10). Les enjeux principaux du projet sont la consommation de foncier agricole, l'insertion paysagère et la préservation des ressources en eau (proximité de la nappe alluviale alimentant en eau potable une partie de la commune, proximité du littoral).

La restitution de l'évaluation environnementale est intégrée dans la notice de déclaration de projet, qui constitue une pièce du dossier de mise en compatibilité du PLU (avec le zonage et règlement intégrant les évolutions, et le PADD comprenant les changements liés au projet).

L'état initial de l'environnement comporte pour chaque thématique une approche à deux échelles : celle de la commune de St-Pierre et celle du secteur du projet, en dépassant au besoin les limites administratives de la ville de Saint-Pierre par exemple en matière de milieux naturels et de perceptions paysagères, etc. Les enjeux sont identifiés à l'échelle du projet et hiérarchisés. L'analyse des incidences rend également compte pour chaque thème d'une lecture à l'échelle du PLU (évolution du zonage) et à l'échelle du projet :

- ▼ analyse des incidences de l'évolution du zonage par extension de la zone U4d (« dé » pour déchets) dédiée au projet aux dépens de la zone agricole (zone A au PLU) réduite,
- ▼ analyse des incidences spécifiques de la création du site de stockage,
- ▼ analyse des incidences cumulées en lien notamment avec de grands aménagements existants situés à proximité (plate-forme aéroportuaire et ZAC).

Des mesures de réduction des incidences négatives (milieux naturels, paysage, ressources en eau) ont été proposées par l'évaluation, visant le projet et n'ayant pas donné lieu à modification dans le PLU.

Suite page suivante

<sup>2</sup> Art. 10 de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, transposé dans le code de l'urbanisme (voir notamment les art. R. 141-2 5°, R. 151-3 6° et R. 161-3 6°, pour les SCOT, PLU et cartes communales) et dans le code de l'environnement (art. R. 122-20 II 7°). Il s'agit ici d'une différence notable avec la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, qui ne prévoit pas cette obligation (voir le contenu de l'étude d'impact d'un projet défini à l'art. R. 122-5 du code de l'environnement).



Extrait de la restitution de l'analyse des incidences et des mesures (source : notice de la déclaration de projet)

#### 5.4.2 INTÉGRATION PAYSAGÈRE

##### Incidences liées à la modification du PLU

Le changement de destination d'une zone initialement agricole au profit d'une zone constructible pouvant accueillir des infrastructures de traitement de déchets aura pour conséquence une fermeture des vues sur le littoral depuis les hauteurs de la ville, et à l'inverse depuis le sentier du littoral vers les hauts. Les vues et perspectives remarquables de la zone peuvent potentiellement évoluer.

L'aménagement du site conduira à la destruction, partielle ou totale, d'espaces agricoles et d'andains, éléments façonnant le paysage de la commune. Toutefois, outre la présence d'espaces agricoles, une part importante du site est aujourd'hui occupée par des carrières, qui ont déjà contribué à bouleverser le paysage « originel » du secteur, en créant une variation forte et brutale de la topographie entre des parcelles voisines, parcelles qui plus est « mises à nu » et dont la qualité paysagère est par conséquent très réduite. L'impact de la destruction de ces milieux sur la valeur paysagère du site sera donc limité.

##### Incidences spécifiques de la création d'une ISDND

La création d'une nouvelle ISDND est susceptible d'impacter de manière négative la qualité des vues, en particulier depuis le littoral sur les terres, et depuis la RN1 vers le littoral. L'aménagement du site va en effet se traduire par une élévation des terrains, à l'image du « mont artificiel » créé par l'installation de stockage existante. L'impact est toutefois à relativiser puisque la nouvelle installation sera située à proximité immédiate de celle existante, créant ainsi une élévation des terrains cohérente avec le paysage existant.

Cette modification des perceptions visuelles du littoral depuis les hauteurs de la ville, affecte également les vues perçues depuis les monuments historiques (l'usine de Pierrefonds, la chapelle du Rosaire, l'église de Saint-Louis...). Le site de projet n'intersecte toutefois pas le périmètre de protection de l'usine Pierrefonds, monument inscrit le plus proche.

##### Incidences négatives cumulées

Avec la création de la ZAC de Pierrefonds en 2012, l'aérodrome de Pierrefonds situé à l'est du projet, le projet de la ZAC de Pierrefonds aérodrome et l'extension du CTVD, le site, autrefois occupé par des espaces naturels et agricoles, est de plus en plus artificialisé et perd ainsi son caractère « vert ». Cette perte est d'autant plus préjudiciable au regard de la position du secteur sur la côte littorale sauvage. Pour autant, étendre les surfaces de l'actuel CTVD sera moins impactante, en termes d'insertion paysagère, que de créer un nouveau projet d'ISDND sur une partie du territoire encore peu urbanisé. Le regroupement de ces différentes zones d'activités économiques permet ainsi de limiter l'effet cumulé de plusieurs projets monumentaux modifiant les lignes et perceptions paysagères en plusieurs points du territoire.

##### Mesures de réduction des incidences négatives :

L'impact de l'aménagement du site sera atténué par un travail d'intégration paysagère des installations : création d'un écran végétal à l'entrée du site, côté route nationale. La modification des perceptions du site depuis les hauteurs de la commune sera principalement due à un changement de couleur et un relief plus important.

La réforme de l'évaluation environnementale de 2016 (ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 et décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes) avait notamment pour objet **d'améliorer l'articulation entre l'évaluation environnementale des projets et des plans et programmes**. Elle a pour cela introduit les **procédures communes et coordonnées d'évaluation**

**environnementale**, permettant de réaliser une procédure unique d'évaluation environnementale valant pour un plan ou programme et pour un projet (art. L. 122-13, L. 122-14, R. 122-25 à R. 122-27 du code de l'environnement). L'article R. 104-34 du code de l'urbanisme précise que cette procédure unique peut être appliquée aux documents d'urbanisme. Il peut être fait recours à cette procédure unique dans les trois cas de figure ci-dessous :

	Objet de la procédure	Autorité environnementale (AE)
<b>Procédure commune</b> art. L. 122-13 et R. 122-25 du code de l'environnement	<p><b>L'élaboration ou l'évolution d'un plan programme soumis à évaluation est concomitante à celle d'un projet également soumis à évaluation</b></p> <p>Le rapport environnemental du plan / programme peut valoir étude d'impact du projet réalisé dans son périmètre</p> <p>Le plan / programme et le projet font l'objet de procédures communes de consultation de l'Autorité environnementale (AE) et de participation du public</p> <p>Condition : le rapport environnemental doit contenir les éléments exigés au titre de l'étude d'impact du projet</p>	<p>AE unique = AE plan</p> <p>Si l'AE du CGEDD est AE du projet, elle est l'AE unique</p> <p>Saisie par la personne publique responsable du plan programme</p>
<b>Procédure coordonnée</b> art. L.122-13 et R. 122-25 du code de l'environnement	<p><b>Projet prévu par un plan ou programme</b></p> <p>Le porteur de projet peut réutiliser l'évaluation réalisée au titre du plan programme</p> <p>L'AE du projet détermine si le rapport sur les incidences environnementales du plan / programme peut ou non valoir étude d'impact du projet : si l'AE estime que le rapport d'incidences sur le plan programme comprend suffisamment d'éléments au titre du projet, le porteur du projet est dispensé de conduire une nouvelle procédure de participation du public. Dans le cas contraire, le porteur de projet doit réaliser une évaluation au titre du projet et une procédure de participation du public</p>	<p>AE du projet</p>
<b>Procédure commune</b> art. L.122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement et art. R. 104-34 alinéa 2 du code de l'urbanisme	<p><b>Une procédure de mise en compatibilité d'un document d'urbanisme ou de modification d'un plan / programme, soumise à évaluation, est menée pour permettre la réalisation d'un projet également soumis à évaluation</b></p> <p>L'étude d'impact du projet tient lieu du rapport sur les incidences environnementales de la MEC ou de la modification</p> <p>Le projet et la procédure d'évolution du plan font l'objet d'une procédure commune d'évaluation et de participation du public</p> <p>Conditions : l'étude d'impact du projet doit contenir l'ensemble des éléments requis au titre du rapport environnemental du plan programme</p>	<p>AE unique = AE du projet</p> <p>Si l'AE du CGEDD est AE du plan elle est l'AE unique</p> <p>Saisie par le maître d'ouvrage du projet</p>