

PREFET DE LA REGION POITOU-CHARENTES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Poitou-Charentes

Service connaissance des territoires
et évaluation
Division évaluation environnementale

Nos réf. : SCTE/DEE – BG N° 1283

Affaire suivie par : **Boris GARNIER**

boris.garnier@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 05 49 55 64 84

Courriel : scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr

S:\SCTE-

DEE\dossiers_instruits\17\Infrastructures_yc_ports\Projets_locaux_infrastructure\RN_10_BEDENAC_CLERAC\avis_ae_c
g17_m10_clerac.odt

Poitiers, le 28 septembre 2012

**Avis de l'autorité administrative
compétente en matière d'environnement**

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009

Contexte du projet

Demandeur : Conseil Général de Charente-Maritime.

Intitulé du dossier : Nouvelle desserte de Clérac depuis l'échangeur du Jarcelet sur la RN 10.

Lieu de réalisation : Communes de Bédenac et de Clérac.

Nature de la décision : Déclaration d'utilité publique (DUP).

Autorité en charge de l'autorisation : Madame la Préfète de département.

Le dossier est-il soumis à enquête publique ? Oui.

Date de saisine de l'autorité environnementale : 10 août 2012.

Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : tacite au 18 septembre 2012.

Date de l'avis du Préfet de département : avis du 6 août 2012, reçu le 10 août 2012.

Contexte réglementaire

Les éléments détaillés relatifs au contexte réglementaire du présent avis sont reportés en annexe 2.

Conformément au décret n°2009-496 du 30 avril 2009, le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet.

Il est porté à la connaissance du public et du maître d'ouvrage et fait partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.

Analyse du contexte du projet

Le Conseil Général de Charente-Maritime a en projet la réalisation d'une nouvelle liaison entre la RN10 et la commune de Clérac. Elle serait située sur les communes de Bédénac et de Clérac, et constituée d'une voie nouvelle de 5,4 kilomètres et du recalibrage d'1 kilomètre d'une voie existante. Il s'agit donc d'un projet routier important.

Il s'insère dans un environnement dont la valeur écologique est connue : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique, et Floristique (ZNIEFF) de types 1 et 2 et sites Natura 2000. Ce territoire fait également l'objet de pressions importantes, compte tenu des activités existantes et à venir, notamment de la construction de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique¹ (LGV SEA) et des aménagements qui y sont liés (installations de chantier, alimentation électrique, rétablissements de voirie...).

Dans un tel contexte, la prise en compte des sensibilités écologiques liées à la faune, à la flore et aux habitats constitue un enjeu majeur pour ce projet routier d'une certaine envergure.

Qualité et pertinence de l'étude d'impact

La principale qualité de l'étude d'impact réside dans la mise en évidence de la démarche d'évitement, puis de réduction des impacts, qui semble avoir prévalu dans l'élaboration du projet.

Dans un premier temps, des impacts ont été évités par le choix d'un tracé tenant compte des apports de l'état initial de l'environnement, puis les impacts du projet sur l'environnement ont été réduits par des solutions techniques permettant, notamment, d'améliorer la transparence écologique de l'ouvrage.

Toutefois, les mesures compensatoires et leur modalités de mise en oeuvre gagneraient à être précisées.

Par ailleurs, l'aire d'étude retenue pour les investigations de terrain sur la faune, la flore et les milieux naturels apparaît trop restreinte, et l'appréhension des effets sur l'environnement de l'ensemble du programme de travaux et des autres projets en cours sur ce territoire est limitée au regard des enjeux.

Enfin, le dossier pourrait davantage étoffer la justification du projet.

Prise en compte de l'environnement par le projet

La mise en œuvre de la démarche d'évitement puis de réduction des impacts du projet a permis d'aboutir à un projet qui prend en compte les enjeux environnementaux.

Toutefois, une aire d'étude trop restreinte sur certaines thématiques, une appréhension limitée des effets de l'ensemble du programme de travaux et des autres pressions s'exerçant sur ce territoire, ainsi qu'un niveau de définition insuffisamment précis de l'ouvrage (particulièrement vis-à-vis des eaux pluviales) et des mesures compensatoires, nuisent à la démonstration complète, à ce stade, de la compatibilité du projet avec les enjeux environnementaux. Lors des prochaines phases, les dossiers de demandes d'autorisation devront intégrer ces enjeux avec un niveau de précision adapté.

¹ Voie ferrée adaptée à un trafic à grande vitesse, entre Tours et Bordeaux.

Cette analyse suit les indications données dans la circulaire du 3 septembre 2009.

1 CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET

Le Conseil Général de Charente-Maritime a en projet la réalisation d'une nouvelle liaison entre la RN10 et la commune de Clérac. Elle serait située sur les communes de Bédenac et de Clérac, et constituée d'une voie nouvelle de 5,4 kilomètres et du recalibrage d'1 kilomètre d'une voie existante.

Il s'agit donc d'un projet routier important qui s'insère dans un environnement largement boisé, légèrement vallonné, et marqué par la présence de quelques cours d'eau présentant de faibles débits. La valeur écologique du secteur est connue (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique, et Floristique –ZNIEFF– de types 1 et 2, sites Natura 2000). Enfin, ce territoire fait l'objet de pressions importantes, compte tenu des activités existantes et à venir, notamment de la construction de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique² (LGV SEA) et des aménagements qui y sont liés (installations de chantier, alimentation électrique, rétablissements de voirie...).

Dans un tel contexte, la prise en compte des sensibilités écologiques liées à la faune, à la flore et aux habitats constitue un enjeu majeur pour ce projet routier d'une certaine envergure.

2 QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

2.1 Caractère complet de l'étude d'impact

Le dossier indique (p.53) que l'étude d'impact a été établie en appliquant de façon anticipée le décret « étude d'impact » du 29 décembre 2011. Cette application anticipée de la réglementation applicable aux demandes déposées à partir du 1er juin 2012, alors que le dossier a été déposé le 26 février 2012, peut être soulignée favorablement, dans la mesure où le nouveau cadre réglementaire permet une meilleure prise en considération des enjeux environnementaux.

S'agissant d'une demande de DUP déposée avant le 1er juin 2012, le présent avis est toutefois émis au vu des dispositions applicables à la date de son dépôt.

Toutes les parties attendues de l'étude d'impact figurent dans le dossier de demande de DUP déposé par le Conseil Général de Charente-Maritime.

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est jointe au dossier (annexe). Elle prend en compte les sites « Landes de Montendre » et « Vallées du Lary et du Palais » désignés au titre de la directive « Habitats ».

2.2 Qualité et pertinence des informations apportées par l'étude d'impact

2.2.1 Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

Trois aires d'études sont présentées (p.61) : « éloignée », « rapprochée » et « restreinte » (ou « immédiate » p.60). L'aire d'étude rapprochée « correspond à la zone d'analyse de l'état initial de l'environnement » ; elle inclut opportunément la RN10, la RD145 au nord de Bédenac, et la RD158 du sud de Bédenac jusqu'au nord de Clérac. Elle paraît globalement adaptée à l'établissement de l'état initial.

2 Voie ferrée adaptée à un trafic à grande vitesse, entre Tours et Bordeaux.

Toutefois, les inventaires relatifs aux milieux naturels, à la faune et à la flore, ne sont réalisés que sur une partie de l'aire d'étude rapprochée, correspondant au tronçon sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général, ce qui peut constituer un écueil pour l'identification des enjeux environnementaux, leur prise en compte dans la conception du projet et l'analyse des effets sur l'environnement.

Un développement spécifique est consacré à la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur (POS) ou en projet (PLU) à Clérac. La circonstance que le projet de barreau routier soit localisé dans l'emplacement réservé de la LGV ne démontre pas, en-elle même, la compatibilité du barreau avec le POS ou le PLU. L'analyse figurant dans l'étude d'impact (p.92, 94 et 95) devrait prendre en compte les règlements applicables au terrain d'assiette du projet.

Pour les autres aspects, l'état initial de l'environnement est d'une qualité qui permet d'identifier les enjeux environnementaux liés à l'inscription du barreau routier dans ce site.

2.2.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement

Il est attendu de l'étude d'impact qu'elle analyse les effets de « l'ensemble du programme »³ de travaux sur l'environnement. Le projet dont le Conseil général demande la déclaration d'utilité publique porte sur le recalibrage d'1 kilomètre de voie existante et la construction d'une voie nouvelle de 5,4 kilomètres. Ce tronçon permettra une liaison directe entre la RN10 et la base maintenance de la LGV SEA, mais il ne permettra pas de rejoindre Clérac. Il est donc indissociable de la liaison prévue par COSEA⁴, entre la base maintenance et la RD 158 au nord de Clérac. Ainsi, ces deux projets, bien que portés par deux maîtres d'ouvrages différents, constituent une unité fonctionnelle et, par conséquent, un programme de travaux. L'étude d'impact figurant dans le dossier de demande de DUP qui fait l'objet du présent avis, doit donc analyser des effets de l'ensemble du programme de travaux qui permettra la liaison directe entre la RN10 (au « Jarculet ») et Clérac, en contournant Bédénac.

Une analyse des effets du programme est incluse dans le développement intitulé « *impacts cumulatifs* » (p.149 à 153). Cette partie intègre d'autres projets, portés par COSEA ou liés à la construction de la LGV (aménagement foncier). Elle est toutefois, non conclusive et trop succincte pour appréhender les effets du programme, ce qui nuit à la démonstration de l'acceptabilité du projet au vu des enjeux environnementaux, particulièrement, s'agissant de la faune, de la flore, et des habitats.

L'étude d'impact du projet routier indique d'ailleurs que l'étude d'impact de la LGV n'apporte pas d'éléments suffisants pour évaluer les impacts de certains travaux, particulièrement s'agissant de la liaison entre la base maintenance et la RD158 (p.152). Les autres études de la LGV (notamment, le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées ou encore l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000) ne semblent pas avoir été mobilisées. A défaut d'informations disponibles, comme signalé *supra* (point 2.2.1), l'aire d'étude sur la faune, la flore et les milieux naturels aurait dû être élargie à l'aire d'étude rapprochée.

Compte tenu de ce qui précède, l'attention du public est attirée sur le fait que les développements qui suivent concernent uniquement l'appréciation de la qualité de l'analyse des effets du projet sur l'environnement, pour la liaison entre la RN10 et la base maintenance de la LGV.

S'agissant de l'analyse des effets sur la faune, la flore et les milieux naturels, il est nécessaire de se reporter à un document séparé (« Volet faune, flore, milieux naturels »). Ceci nuit à la lisibilité du dossier, d'autant que le renvoi n'est pas explicite. Le dossier principal ne traite, lui, que de généralités sur les effets prévisibles des projets d'infrastructure linéaire (p.131-132).

3 R.122-3, c. env., en vigueur à la date de dépôt de la demande de DUP : « (...) IV 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 ».

4 COSEA : groupement d'entreprises chargé de la conception et de la construction de la LGV SEA.

La phase « travaux » sera particulièrement longue dans la mesure où le Conseil Général prévoit un usage exclusif du barreau par COSEA, avant que la voie ne soit terminée et ouverte à la circulation publique.

Les impacts liés à la phase « travaux » et la phase de fonctionnement paraissent globalement bien évalués. Les installations de chantiers et zones de stockage sont notamment prévues pour être localisées hors des secteurs les plus sensibles sur le plan écologique (p.189).

Cependant, la question des déplacements des engins entre les installations de chantier et les zones de stockage, d'une part, et le chantier, d'autre part, n'est pas appréhendée. Ils pourraient générer des impacts qu'il conviendra d'identifier pour les éviter.

Enfin, le niveau de définition du projet ne permet pas de prendre en compte les effets négatifs liés à la mise en place des ouvrages de gestion des eaux pluviales : deux ouvrages sont évoqués dans le dossier, mais ils ne sont ni localisés, ni dimensionnés. Compte tenu de la sensibilité du site aux effets d'emprise (boisements, landes hygrophiles et mésophiles, cours d'eau et mares) l'étude d'impact devrait être complétée sur ce point, pour être proportionnée aux enjeux.

2.2.3 Justification du projet

L'objectif du projet est double (p.119). Il s'agit, d'une part, d'améliorer « *la desserte, depuis l'axe structurant que constitue la RN10, du site d'activités (entreprises AGS et SOTRIVAL) de Clérac* » et de réduire « *les nuisances imposées aux riverains du réseau routier* » ; et, d'autre part, d'un objectif « *moins prioritaire* » consistant à « *renforcer la desserte routière de la base travaux (...) et du chantier* » de la LGV SEA.

La justification du projet est principalement développée dans la « *Notice* » (pièce B du dossier). Compte tenu de l'ampleur du projet, il pourrait être attendu du Conseil Général (par exemple au moyen d'une enquête origine-destination) qu'il établisse l'origine du trafic routier qu'il entend reporter sur le nouveau barreau, avec plus de certitude que par l'énoncé « *une partie importante [du trafic routier sur la RD730 et DR158] provient sans doute de la RN10* » (p.19).

De même, les nuisances générées par le trafic actuel pourraient être davantage qualifiées. Elles devraient être mises en rapport avec le fait qu'actuellement, la circulation est « *fluide* » et que « *l'aire d'étude rapprochée est peu affectée par le risque d'accident sur les RD* » (p.112). D'autre part, il peut être relevé que remédier à certaines nuisances (par exemple, la vitesse excessive accroissant le risque d'accident- p 24) ne nécessite pas forcément de construire une nouvelle route.

Enfin, la transformation d'une base travaux de la LGV SEA en zone d'activité économique, qui participe de la justification du projet en ce qu'elle devrait s'accompagner d'un accroissement pérenne du trafic, n'est, à la date de rédaction du dossier, pas prévue par le projet de PLU de Clérac (p.19).

Quatre variantes de tracé ont été envisagées.

Le choix de la variante n°3 (voie nouvelle entre la RD145 et la base maintenance) est argumenté par des considérations économiques et d'atteinte des objectifs routiers (p.119 à 127). « *Les raisons pour lesquelles (...) du point de vue des préoccupations d'environnement, (...) le projet présenté a été retenu* »⁵ sont exposées, en quelques lignes (6 lignes p.121, pour la variante n°1, 10 lignes p.125 pour la variante n°2, rien pour la variante n°3), avec un niveau de précision qui n'est pas adapté aux enjeux environnementaux du territoire. Il faut, pour trouver ces éléments, se reporter à la « *Notice* » du projet (p.29 à 32). Le fait que ce renvoi soit explicite (p.130) permettra néanmoins au lecteur du dossier de prendre connaissance des raisons du choix effectué en faveur de la variante 3.

Dans un second temps, le tracé de la variante 3 a été optimisé, pour tenir compte des enjeux mis en évidence dans l'état initial relatif à la faune, la flore et les milieux naturels.

5 Art. R.122-3, c. env.

2.2.4 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

Le dossier met en avant l'effort d'optimisation du tracé réalisé par le Conseil Général pour tenir compte des enjeux identifiés dans l'état initial. Cette démarche d'évitement des impacts a été opportunément privilégiée. Elle constitue en effet un préalable aux mesures de réduction et de compensation des impacts.

Compte tenu de la durée de la phase « travaux », la mise en œuvre précoce des mesures de réduction des impacts est un point sur lequel le porteur de projet devrait préciser ses engagements. Ainsi, seuls des ouvrages de gestion des eaux (réseaux de collecte et ouvrages) opérationnels avant l'ouverture à la circulation de la voie aux engins de chantiers de la LGV peuvent permettre de maîtriser les effets du projet sur le réseau hydrographique. Il en est de même pour les ouvrages destinés à sécuriser la circulation de la faune de part et d'autre de la voie. Ces points sont insuffisamment développés dans l'étude.

Malgré l'optimisation du tracé et la mise en œuvre de moyens significatifs, notamment pour assurer la transparence écologique de la route, des impacts demeurent.

Le porteur de projet s'engage à des mesures pour compenser les impacts s'agissant des exploitations forestières. D'autres mesures compensatoires sont envisagées dans le « *Volet faune, flore et milieux naturels* » (p.184-185) : il s'agit d'acquérir des terrains, ou de passer des conventions avec leurs propriétaires, pour mettre en œuvre des modes de gestion garantissant la préservation de milieux patrimoniaux. Ces mesures correspondent à des intentions, mais elles ne constituent pas des engagements formels. Elles devraient être plus précisément décrites et leur articulation avec la procédure de demande de dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées devrait être davantage explicitée. Ce point nécessite une attention supérieure à celle dont il semble avoir fait l'objet.

2.2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est positionné au début de l'étude d'impact (p.54-58). Il est concis et la démarche d'évitement, de réduction et de suppression des impacts qui a prévalu dans la conception du projet est clairement exposée. Complété par des illustrations (notamment des cartes des enjeux environnementaux, des variantes étudiées et des mesures de réduction des impacts), il serait tout à fait accessible à un lectorat non spécialiste.

L'analyse détaillée du dossier de demande de DUP met en évidence les qualités et les limites de l'étude d'impact.

Parmi les premières, la principale est la mise en œuvre d'une démarche d'évitement des impacts, par le choix d'un tracé tenant compte des apports de l'état initial de l'environnement, puis d'une démarche de réduction des impacts, par des solutions techniques permettant notamment d'améliorer la transparence écologique de l'ouvrage. Le fait que l'étude d'impact conclue honnêtement à l'existence d'impacts résiduels peut également être souligné positivement.

Toutefois, les mesures compensatoires et l'engagement du Conseil Général de Charente-Maritime à les réaliser gagneraient à être précisés.

A l'analyse, l'aire d'étude retenue pour les investigations de terrain sur la faune, la flore et les milieux naturels apparaît trop restreinte. De plus, l'appréhension des effets sur l'environnement de l'ensemble du programme de travaux et des autres projets en cours sur ce territoire est très limitée au regard des enjeux. Enfin, le dossier pourrait davantage asseoir la justification du projet.

3 ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

Compte tenu de la richesse écologique du site et des caractéristiques de l'ouvrage projeté, les enjeux environnementaux sont majeurs sur les aspects liés à l'eau, à la faune, à la flore et aux milieux naturels.

Les impacts les plus significatifs paraissent avoir été évités ou réduits grâce à une démarche intégrant les enjeux environnementaux tout au long de la conception du projet. D'autre part, le Conseil Général s'est donné les moyens financiers de prévoir la réalisation d'ouvrages améliorant la transparence écologique de son projet.

S'agissant spécifiquement des effets sur les sites Natura 2000, les conclusions de l'évaluation des incidences vont dans le sens de l'absence d'impact significatif, une fois les mesures d'évitement et de réduction des impacts prises en compte.

La définition précise des moyens mis en oeuvre pour maîtriser des effets sur l'eau est renvoyée au dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Pour le traitement des impacts résiduels sur la faune et la flore, la définition des mesures compensatoires, ainsi que les modalités de leur mise en oeuvre, sont renvoyées à la procédure de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées. Dans le cadre de cette procédure, le Conseil Général de Charente-Maritime devra exposer les raisons impératives d'intérêt public majeur qui le conduisent à réaliser ce projet, et démontrer l'absence de solution alternative satisfaisante.

Ainsi, au stade auquel l'Autorité environnementale est amenée à se prononcer sur ce projet, les informations contenues dans les dossiers ne permettent pas de conclure avec certitude sur l'acceptabilité du projet sur le plan écologique. Dans la poursuite de l'élaboration de ce projet, une attention soutenue devra donc être portée à ces sujets pour garantir, *in fine*, un niveau de préservation de l'environnement adapté.

Conclusion générale

Le dossier tend à démontrer que la démarche d'évitement puis de réduction des impacts du projet sur l'environnement a été mise en oeuvre. Des moyens financiers significatifs sont prévus pour améliorer l'insertion du projet dans son environnement.

Toutefois, une aire d'étude trop restreinte sur certaines thématiques, une appréhension limitée des effets de l'ensemble du programme de travaux et des autres pressions s'exerçant sur ce territoire, ainsi qu'un niveau insuffisant de définition de l'ouvrage (particulièrement vis-à-vis des eaux pluviales) et des mesures compensatoires, nuisent à la démonstration complète, à ce stade, de la compatibilité du projet avec les enjeux environnementaux. Ce point devra faire l'objet d'une attention particulière, de la part du maître d'ouvrage, lors des phases ultérieures d'autorisation (aux titres de la loi sur l'eau et des espèces protégées), et devra être pris en compte dans l'examen de ces demandes.

Pour le Préfet et par délégation,
la DREAL

Signé

Anne-Emmanuelle OUVRARD

1. Cadre général :

La réglementation sur les études d'impact existe en France depuis la première grande loi de protection de l'environnement de 1976. Ses principes anticipaient les dispositions prises au niveau européen par la directive européenne 85-337 CEE du 27 juin 1985 modifiée, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Il manquait cependant jusqu'ici à la transposition complète de cette directive, la désignation d'une "autorité environnementale" compétente pour donner un avis sur le projet et l'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage, cet avis devant rendre compte à l'autorité en charge de la décision d'autorisation et au public de la démarche d'évaluation et d'adaptation environnementales mise en œuvre par le porteur de projet.

Le décret n°2009-496 du 30 avril 2009 cité en référence, complétant ce dispositif réglementaire, désigne le préfet de région comme autorité administrative compétente en matière d'environnement pour les projets soumis à étude d'impact dont l'autorisation relève du niveau local.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement et des articles R.122-1 et suivants modifiés par le décret sus-visé, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation transmet, pour avis, le dossier comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement.

Cette dernière rend son avis dans un délai de deux mois maximum après avoir consulté *"au titre de leurs attributions dans le domaine de l'environnement les préfets des départements sur le territoire desquels est situé le projet..."*.

L'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement est transmis à *"l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage, ou de l'aménagement projetés"*. Cette dernière transmet l'avis au pétitionnaire et publie l'avis sur son site internet. L'avis est joint au dossier d'enquête publique, lorsqu'il y a lieu.

2. L'"avis de l'autorité environnementale" : objectifs et caractéristiques

Ainsi qu'indiqué dans la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale⁶ prise en application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 (extraits des pages 6 et 7) :

"l'avis émis au titre de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet conformément à l'article 6 §1 de la directive 85/337 (avis sur "la demande d'autorisation").

Il comporte : une analyse du contexte du projet, une analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient et une analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet, notamment la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.

L'avis de l'autorité environnementale vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux [...] L'avis de l'autorité environnementale est un des éléments dont l'autorité compétente pour prendre la décision d'autoriser ou d'approuver le projet tient compte pour prendre sa décision. Elle transmet cet avis au maître d'ouvrage : le dispositif repose sur la responsabilisation du maître d'ouvrage, sur son obligation de transparence et de justification de ses choix".

⁶ Circulaire du 3 septembre 2009 du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, référencée NOR : DEVD0917293C

3. Contenu de l'étude d'impact

L'article R.122.-3 du Code de l'environnement précise :

I. - Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

II. - L'étude d'impact présente successivement :

1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;

2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

3° 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 projet présenté a été retenu ;

4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;

5° Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ;

6° Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

III. - Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

IV. - 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.

V. - Des arrêtés interministériels peuvent préciser pour certaines catégories d'ouvrages le contenu des dispositions qui précèdent.