

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 – AR - n°1310

Vos réf. :

Affaire suivie par : Aurélie RENOUST

aurelie.renoust@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 05 49 55 64 82

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

S:\SCTE-DEE\dossiers_instruits\16(Urbanisme)\Chateaubernard\ZAC_masCour_Bellevue\Realisation\AE-
ZAC_MasCourBellevue_nov2011.odt

Poitiers, le 08 décembre 2011

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

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009

Contexte du projet

Demandeur : Communauté de Communes de Cognac

Intitulé du dossier : Z.A.C. du Mas de la Cour / Bellevue – Dossier de réalisation

Lieu de réalisation : Commune de Châteaubernard

Nature de la décision : Zone d'Aménagement Concerté

Autorité en charge de l'autorisation : Communauté de Communes de Cognac

Le dossier est-il soumis à enquête publique ? Non

Date de saisine de l'autorité environnementale : 14 octobre 2011

Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : 10 novembre 2011

Date de l'avis du Préfet de département : Avis tacite

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

L'objet de l'aménagement est la réalisation d'un parc d'activités à vocation économique en entrée Est de l'agglomération de Cognac, en bordure de la déviation de la RN 141. La Communauté de Communes de Cognac a approuvé la création de cette Zone d'Aménagement Concerté par délibération du 18 décembre 2008.

Les terrains du projet représentent une superficie totale de 41,6 hectares. Ils sont scindés en deux entités distinctes réparties de part et d'autre de la voie de chemin de fer entre Saintes et Angoulême:

- le Mas de la Cour, au Sud, d'une superficie de 13,7 hectares, contiguë à la Zone d'Activités pré-existante du Fief de Roy et avec les zones d'habitation du centre de Châteaubernard,
- Bellevue, au Nord, d'une superficie de 27,9 hectares, en façade de la RN 141.

Essentiellement constitués d'espaces agricoles encore exploités ou en friche, ces terrains sont classés en zone constructible à vocation d'activités du Plan Local d'Urbanisme de Chateaubernard.

Les possibilités de construction sont estimées à 158 680 mètres carrés au global, 59 200 m² sur le secteur de Mas de la Cour, le solde sur Bellevue. Il est prévu que la quasi-totalité des activités industrielles et artisanales seront localisés sur le secteur du Mas de la Cour, le secteur de Bellevue accueillant les activités commerciales et tertiaires.

Compte tenu de la nature du projet et de sa situation, l'enjeu concernant les impacts sur la circulation est fort, ainsi que, dans une moindre mesure, la gestion des eaux pluviales et l'insertion paysagère, dans un contexte d'entrée de ville.

À sa création par délibération du 11 décembre 2008, la ZAC n'a pas fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, requis désormais par les textes. L'avis porte sur le dossier de réalisation : celui-ci intègre une réactualisation de l'étude d'impact qui figurait au dossier de création.

Qualité et pertinence de l'étude d'impact

D'une manière générale, l'étude d'impact comporte les différentes parties prévues par le code de l'environnement.

Elle traite de façon pertinente les thématiques propres au projet et à son environnement sur les plans de la gestion des eaux pluviales et du paysage.

Sur les aspects liés à la biodiversité, le raisonnement, relativement superficiel, aboutit à la conclusion vraisemblable d'une absence d'effet significatif. Il devra néanmoins être fourni une évaluation des incidences au titre de Natura 2000, qui permettra probablement d'aboutir rapidement à la même conclusion.

L'étude d'impact est enfin trop superficielle sur les aspects liés au trafic et ses effets induits (bruit, pollution atmosphérique) : cette carence est due à l'absence d'estimation de la circulation générée par le projet.

Prise en compte de l'environnement par le projet

Malgré quelques incertitudes liées aux imprécisions de l'état initial faune et flore, la prise en compte de l'environnement reste relativement proportionnée au projet et à ses enjeux, avec une attention particulière portée aux enjeux liés au traitement des eaux pluviales.

Néanmoins, l'étude d'impact laisse subsister une incertitude sur les effets liés au trafic routier, faute d'une estimation des déplacements générés par l'aménagement de la zone. Les conclusions restent

donc à étayer sur une bonne prise en considération des problématiques liées à l'air, au bruit et aux infrastructures routières, existantes et à venir.

Pour le préfet et par délégation,
Pour le directeur régional et par délégation
Pour le chef du SCTE
L'adjointe, responsable de la Division
Evaluation Environnementale

Signé

Michaële Le Saout

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

1 CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET

L'objet de l'aménagement est la réalisation d'un parc d'activités à vocation économique en entrée Est de l'agglomération de Cognac, en bordure de la déviation de la RN 141. La Communauté de Communes de Cognac a approuvé la création de cette Zone d'Aménagement Concerté par délibération du 18 décembre 2008.

Les terrains du projet représentent une superficie totale de 41,6 hectares. Ils sont scindés en deux entités distinctes réparties de part et d'autre de la voie de chemin de fer entre Saintes et Angoulême:

- le Mas de la Cour, au Sud, d'une superficie de 13,7 hectares, contiguë à la Zone d'Activités pré-existante du Fief de Roy et avec les zones d'habitation du centre de Châteaubernard,
- Bellevue, au Nord, d'une superficie de 27,9 hectares, en façade de la RN 141.

Essentiellement constitués d'espaces agricoles encore exploités ou en friche, ces terrains sont classés en zone constructible à vocation d'activités du Plan Local d'Urbanisme de Chateaubernard.

Les possibilités de construction sont estimées à 158 680 mètres carrés au global, 59 200 m² sur le secteur de Mas de la Cour, le solde sur Bellevue. Il est prévu que la quasi-totalité des activités industrielles et artisanales seront localisés sur le secteur du Mas de la Cour, le secteur de Bellevue accueillant les activités commerciales et tertiaires.

Outre le développement d'activités économiques et le maintien de l'emploi, l'aménagement de cette ZAC va permettre de gérer les eaux pluviales de l'ensemble du secteur, mais aussi d'améliorer la sécurité routière grâce au recalibrage des voies, l'aménagement d'un giratoire sur la RD24, la création d'une voie de contournement à Bellevue. La recherche d'une démarque qualitative sur le plan de l'aménagement et de l'architecture fait également partie des objectifs affichés.

Compte tenu de la nature du projet et de sa situation, l'enjeu concernant les impacts sur la circulation est fort, ainsi que, dans une moindre mesure, la gestion des eaux pluviales et l'insertion paysagère, dans le contexte typique d'une entrée de ville.

2 QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

2.1 Caractère complet de l'étude d'impact

2.1.1 État initial :

L'état initial du site et de son environnement est présenté en seconde partie de l'étude d'impact (pages 10 à 49).

2.1.2 Analyse des effets :

Cette analyse figure en troisième partie de l'étude d'impact (pages 63 à 93).

2.1.3 Description des partis envisagés et raisons des choix retenus :

Les raisons du choix du site et la justification du parti d'aménagement sont exposées en seconde partie de l'étude d'impact (pages 52 à 62).

2.1.4 Mesures de suppression réduction et compensation :

Les mesures de suppression, réduction et compensation sont intégrées en troisième partie et associées à l'analyse des effets.

2.21.5 Résumé non technique :

Le résumé non technique figure en début de document, pages 5 à 9. Complet et détaillé ; il permet une bonne compréhension du projet par le public.

Conformément aux articles L.414-4 et R.414-19 et suivants du Code de l'Environnement, le dossier aurait dû intégrer une évaluation des incidences au titre de Natura 2000. Celle-ci ne figure pas au dossier. Compte tenu des caractéristiques du projet et de la présence du site Natura 2000 de la Vallée de la Charente entre Cognac et Angoulême, à plus de 900 mètres et sans connectivité fonctionnelle, une évaluation des incidences dite «préliminaire» semble suffire. Cette pièce, exigible réglementairement, devra figurer au dossier et, en tout état de cause, elle devra figurer dans les éventuelles procédures à venir, notamment au titre de la Loi sur l'eau.

Moyennant la production d'une évaluation des incidences au titre de Natura 2000, l'étude d'impact comportera les différentes parties réglementairement attendues au titre du code de l'environnement.

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

2.2.1 Caractère proportionné de l'étude d'impact et pertinence des méthodes adoptées et de leur justification

L'étude d'impact répond aux attendus réglementaires et est globalement proportionnée aux enjeux identifiés.

Les méthodes sont expliquées en pages 100 et 101. Concernant le milieu naturel, on regrette que la méthodologie ne précise pas le nombre et les dates des sorties effectuées ainsi que la méthode utilisée pour recenser la faune et la flore sur le site : il est donc impossible en l'état actuel du dossier de confirmer la pertinence de la méthode retenue.

2.2.2 Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

•Présentation de l'état initial de l'environnement :

L'état initial de la desserte autour du site aurait gagné à repérer les axes de circulations douces : ce repérage aurait permis d'étayer l'ambition du projet de favoriser ce mode de déplacement, qui ne peut être raisonné à la seule échelle de la ZAC.

L'état initial du milieu naturel est succinct, et se base sur le passé agricole du secteur pour conclure à de faibles potentialités écologiques. Néanmoins, la présence de quelques prairies et bosquets repérables sur la carte de l'occupation du sol fournie en page 27, pourrait être raisonnée comme autant de sites refuges de la biodiversité locale. Il aurait enfin été appréciable de replacer le site dans un contexte plus large, mettant en évidence l'absence de milieux permettant d'assurer une transition et une continuité écologique entre les secteurs urbanisés à l'Ouest, le plateau agricole et, à distance, la vallée de la Charente : le projet de ZAC et le parti d'aménagement retenu pouvant répondre à cet enjeu en mettant en œuvre de plantations visant à favoriser ce lien Nord-Sud.

En ce qui concerne l'hydrologie, le dossier mentionne à plusieurs reprises la sensibilité du milieu récepteur (sols très drainants et présence de karst), mais aussi la présence d'un problème récurrent de gestion quantitative des eaux pluviales. On note page 7 du résumé non technique l'existence d'un problème de qualité de ces eaux pluviales, chargées en hydrocarbures et métaux lourds. L'état initial aurait gagné à caractériser plus précisément cette pollution, et à en identifier l'origine. Cette

précision semble nécessaire pour conforter la pertinence des aménagements proposés (bassins de décantation et infiltration).

L'état initial sur la qualité de l'air, fourni page 17, ne fait état des données que jusqu'à 2006 : il mérite d'être réactualisé, les données fournies par ATMO Poitou-Charentes étant disponibles en ligne.

Le document fait référence en page 47 au périmètre de danger généré par l'existence de silos, au Nord-Ouest du secteur de Bellevue. Ce point, susceptible de contraindre l'aménagement du lot le plus proche, méritera de figurer sur un document cartographique, afin de démontrer la bonne prise en compte de ce risque dans le projet d'aménagement de la zone. De façon réciproque, la façon dont la ZAC contraindra les possibilités ultérieures d'évolution des silos aurait elle aussi mérité d'être abordée.

- **Articulation du projet avec les plans et programmes concernés :**

Le dossier analyse en détail l'articulation du projet avec le Plan Local d'Urbanisme dans la justification du projet et du parti d'aménagement.

Du fait de la présence d'une sensibilité avérée à la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales, l'articulation avec le SDAGE aurait mérité d'être plus détaillée. Les principaux objectifs du SDAGE en termes de gestion des eaux pluviales (débit de fuite maximal de 3L/s/ha) sont néanmoins rappelés.

2.2.3 Analyse des effets du projet sur l'environnement, Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

L'étude prend en compte les différents aspects du projet (y compris la période de travaux).

Par rapport aux enjeux du territoire, le dossier présente une analyse correcte des impacts potentiels du projet sur les différentes composantes environnementales. Certains points auraient néanmoins pu être précisés.

- **Phase travaux**

Cette phase fait l'objet d'une description détaillée (pages 64 à 68) ; les effets liés à cette phase sont bien identifiés et les différentes thématiques sont abordées : nuisances sonores, nuisances visuelles, nuisances dues aux vibrations, risque de pollution...

Afin de réduire les effets négatifs dus au chantier, des mesures à mettre en œuvre sont proposées.

Il est fait mention de l'intérêt de la démarche de « chantier vert » permettant de gérer les nuisances environnementales et les nuisances perçues par les individus.

Les effets potentiels sur la faune ne sont pas décrits, aucune mesure en phase travaux n'est donc prévue.

- **Trafic routier - circulation :**

L'étude d'impact évoque à plusieurs reprises la difficulté de quantifier la circulation routière induite par le parc d'activités, « du fait que la nature et le volume de toutes les activités n'est pas définie » (page 70). Il s'agit là d'une lacune de l'étude, qui entraîne un défaut d'appréciation des effets du projet sur la qualité de l'air, mais aussi sur le bruit. De plus, cette absence d'estimation ne permet pas d'étayer l'affirmation en page 8 selon laquelle « le réseau viaire a la capacité de recevoir un trafic supplémentaire », et « le projet aura un effet négligeable du trafic sur le réseau viaire ». Il conviendrait a minima de se baser sur le dimensionnement des voiries prévues, pour estimer le flux entrant et sortant. Par ailleurs, l'effet des aménagements prévus, avec deux giratoires de part et d'autre de la voie ferrée, aurait mérité d'être évalué, notamment en cas de fonctionnement du passage à niveau : des encombrements en période de pointe sont à prévoir.

Le projet intègre la prise en compte de modes de déplacement doux : outre la présence de trois lignes de bus, il est prévu la mise en place de cheminements piétons et cycles. On ne pourra néanmoins considérer que la problématique des déplacements doux sera prise en compte qu'après que la question de la liaison avec les cheminements existants aura été résolue. La liaison de ces voies douces avec les quartiers d'habitat alentour mériterait notamment d'être développée.

- Biodiversité :

Du fait de l'imprécision de l'état initial sur les milieux naturels, les impacts sur la faune et la flore ne peuvent être définis de façon satisfaisante. Il aurait de plus été pertinent de prendre en considération la problématique des espèces envahissantes, dont la prolifération est facilitée à l'occasion des chantiers de terrassement.

- Aspects paysagers :

L'aménagement de la ZAC modifiera le paysage actuel en de la zone. Le projet intègre les préoccupations paysagères en apportant un traitement qualitatif de l'aspect paysager du site, à la fois vis-à-vis des secteurs déjà urbanisés (pourtour de la zone), et sur l'aménagement interne de la ZAC. Le traitement paysager de la zone est en lien direct avec la gestion des eaux pluviales (création de noues, zones d'étalement des eaux pluviales).

Il convient de noter qu'une partie des aménagements paysagers est prévue au sein de l'emprise du périmètre d'étude de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 141. La cohérence entre les deux projets s'appuie sur une concertation préalable avec le service en charge des infrastructures de la DREAL, dont le compte-rendu est joint en annexe.

La réflexion paysagère s'appuie de façon appréciable sur des aménagements existants pour illustrer les propositions. La réflexion a porté sur un choix d'espèces adaptées au milieu, ainsi que sur l'insertion du projet, en proposant la réutilisation des pierres extraites du site pour créer des éléments d'assise ou d'infranchissabilité. On apprécie le choix d'un entretien extensif de la végétation, le choix d'espèces végétales majoritairement locales, malgré quelques espèces introduites. La répartition au sein de la zone des nombreuses palettes végétales fournies en annexe 6 n'est néanmoins pas précisée.

Enfin, aucun élément n'est donné quand à l'intégration paysagère des bâtiments. Quelques éléments de cahier des charges visant à respecter une harmonie des différentes façades auraient a minima été utiles.

- Eaux pluviales :

Compte tenu d'un état actuel dégradé, de la nature du projet et de sa situation, l'enjeu concernant la gestion des eaux pluviales est fort. Le projet a déjà fait l'objet d'une autorisation au titre de la Loi sur l'eau. L'étude hydraulique a été actualisée à l'occasion de ce dossier de réalisation. Elle figure en pages 75 et suivantes.

L'aménagement de la zone va engendrer l'imperméabilisation d'une surface importante, avec une augmentation du volume d'eau de ruissellement. Le projet prévoit, à ce titre, la mise en œuvre de différentes mesures pour la gestion des eaux pluviales, reposant sur la mise en place de bassins végétalisés de rétention et d'infiltration, localisés le long des voiries.

Les mesures prévues pour la gestion des eaux pluviales semblent adaptées au projet et au contexte. Il aurait néanmoins été pertinent de proposer une mesure visant à limiter à la source les pollutions pré-existantes (cf. point 2.2).

De plus, un entretien régulier et adapté devra être effectué : ses modalités auraient mérité de figurer dans le détail des mesures de réduction d'impact. .

- Eaux usées :

Le projet prévoit le raccordement de la zone au réseau d'assainissement public. La charge estimée à terme est de l'ordre de 2200 équivalents habitants. Le dossier fournit les éléments permettant de confirmer que la capacité de traitement résiduelle de la station d'épuration permet de traiter ces effluents.

- Bruit :

L'impact sonore de la ZAC sera essentiellement dû au trafic automobile engendré par les activités. Faute d'estimation du trafic prévisionnel, cet impact ne peut être quantifié. Il est néanmoins prévu une baisse globale des nuisances sonores pour les riverains, du fait de la mise en place d'une voie de contournement du hameau de Bellevue, et de la requalification de la rue de la Trache en simple voie de desserte (elle supporte actuellement un trafic de plus de 2300 véhicules par jour). Les

aménagements paysagers (espaces tampon, végétalisation, merlon protégeant le hameau de Bellevue) participeront à l'atténuation des nuisances sonores.

- **Énergie :**

Le dossier de réalisation aurait dû intégrer un « volet énergétique » qui permettant de dresser un état des potentiels de développement des énergies renouvelables sur le site. Cette première approche aurait permis de déterminer la possibilité de mettre en place certains aménagements sur les futures constructions (solaire thermique, solaire photovoltaïque...).

Une réflexion approfondie sur l'éclairage nocturne de la zone aurait été intéressante, dans une optique de gestion raisonnée de l'énergie, et non pas seulement comme prévu en page 92 pour « impacter visuellement le secteur depuis la RN141 » - cette notion d'« impact visuel » restant à préciser.

2.2.4 Justification du projet

La cohérence du projet avec le PLU et le schéma d'urbanisme commercial de la communauté de communes de Cognac font l'objet d'un développement pages 52 et suivantes. Le parti d'aménagement retenu suit les orientations d'aménagement définies dans le cadre du PLU. Le cahier de plans joint au dossier de réalisation et à l'étude d'impact prévoit néanmoins un second parti d'aménagement, dans le cadre d'une future modification du PLU. Non étudié en tant que tel dans l'étude d'impact, ce second parti ne semble pas toutefois remettre fondamentalement en cause ses conclusions.

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

S'il est fait mention de l'intérêt de certaines démarches permettant d'optimiser l'insertion de la phase chantier dans son entourage (démarche HQE ou chantier vert), l'étude d'impact ne prévoit pas de faire figurer ces points au futur dossier de consultation des entreprises. Cette disposition aurait pourtant pu permettre d'assurer un lien fort avec la phase opérationnelle du projet. Il en est de même pour l'intégration paysagère des bâtiments ou la production d'énergies renouvelables.

Une réflexion relative aux périodes de réalisation des travaux aurait permis de réduire les nuisances vis à vis de la faune sauvage, permettant ainsi de prendre en considération une biodiversité qui, bien que commune, n'en reste pas moins sensible : prévoir les phases de décapage du sol et de coupe des arbres en-dehors de la période allant de mars à août permet d'éviter de détruire des nids ou des jeunes.

La prise en compte des espèces envahissantes aurait pu justifier des mesures préventives, comme la limitation des durées de mise à nu des sols, une couverture des remblais s'ils sont amenés à rester en place, et une végétalisation des terrains dès que possible.

On note page 101 le recours à une mission d'assistance environnementale ayant pour objet de minimiser l'influence du projet de ZAC et de préconiser des aménagements pour atteindre un impact neutre du projet sur la faune et la flore. Cette mesure semble intéressante, néanmoins il est à regretter que cette démarche n'ait pas été menée dans le cadre de l'étude d'impact.

Par ailleurs, le manque de précisions sur la circulation routière induite par cette zone ne permet pas d'étayer les conclusions sur la capacité des infrastructures actuelles à supporter une augmentation de trafic. Ce point est d'autant plus important dans un contexte où la mise à 2x2 voies de la RN 141 à proximité est envisagée, avec des ouvrages de desserte à proximité directe de la ZAC.

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 environnementale¹ 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".

¹ 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.