



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 25/10/2021

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants. Elle a rendu 9 avis lors de la session du mercredi 20 octobre 2021 et 1 avis lors d'une session complémentaire le vendredi 22 octobre 2021.

1. [Plan stratégique national de la politique agricole commune](#)
2. [Contrat de plan interrégional \(CPIER\) du bassin de la Loire 2021-2027](#)
3. [Contrat de plan État-Région \(CPER\) Hauts-de-France 2021-2027](#)
4. [Autoroute A7 – Complément du demi-diffuseur de Salon Nord à Salon-de-Provence \(13\) et sur la mise en compatibilité de son plan local d'urbanisme](#)
5. [Programme de coopération territoriale européenne Interreg Italie-France maritime 2021-2027](#)
6. [Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables \(S3REnR\) Auvergne-Rhône-Alpes](#)
7. [Adaptation des installations du technicentre de Villeneuve-Saint-Georges \(94\)](#)
8. [Zone d'aménagement concerté Littorale au sein de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée sur la commune de Marseille \(13\)](#)
9. [Zone d'aménagement concerté \(ZAC\) Parc Méridia \(06\)](#)
10. [Contrat de plan interrégional \(CPIER\) du Massif Central 2021-2027](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

Contact presse du ministère de la Transition écologique

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : presse@ecologie.gouv.fr

Service presse du CGEDD/AE

Karine Gal

Tél : 01 40 81 68 11

Mél : karine.gal@developpement-durable.gouv.fr

Bruno Hémon

Tél : 01 40 81 68 63

Mél : bruno.hemon@developpement-durable.gouv.fr

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage ou la personne responsable et sur la prise en compte de l'environnement par les projets, les plans ou les programmes. Ils visent à permettre d'améliorer leur conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Les avis ne leurs sont ni favorables, ni défavorables et ne portent pas sur leur opportunité.

Plan stratégique national de la politique agricole commune

Le plan stratégique national (PSN) de la politique agricole commune (Pac) mettra en œuvre un règlement européen, proposé par la Commission européenne en juin 2018 et non encore adopté. Il a pour objectif de préciser comment la France prévoit de mobiliser les instruments de la Pac (paiements directs, interventions sectorielles et développement rural) pour contribuer notamment à l'ambition du Pacte vert.

Ce PSN s'inscrit dans la continuité de la Pac en cours, en maintenant l'équilibre financier actuel entre les deux piliers¹, alors qu'une possibilité était offerte aux États membres, comme déjà au cours de la période précédente, de renforcer les aides conditionnées à des pratiques plus favorables à l'environnement (mesures agroenvironnementales et climatiques (MAEC) du deuxième pilier) par transfert de fonds du 1^{er} vers le 2^{ème} pilier.

Concernant le premier pilier, le PSN détermine les pratiques agricoles éligibles à « l'écorégime » nouvellement instauré par la Pac pour accompagner les agriculteurs sur la voie de la transition agroécologique. L'Ae relève l'absence de bilan quantitatif des effets de la Pac en cours.

Le constat de l'évaluation environnementale est celui d'un « infléchissement notable » des moyens du PSN visant à répondre aux grands enjeux de l'environnement par rapport à la précédente période de la Pac. Il fait toutefois état d'une grande incertitude sur les incidences environnementales de l'activité agricole et de la conviction selon laquelle la trajectoire tracée par le futur PSN ne rejoindra pas d'ici 2030 celle de la stratégie nationale bas carbone (SNBC)², celle du plan biodiversité, ni celle de la directive cadre sur l'eau (DCE). L'Ae, au vu des éléments fournis par le MAA, souscrit à ce constat.

L'évaluation environnementale présente des perspectives que le ministère de l'agriculture et de l'alimentation n'a, à ce stade, pas toutes saisies.

Le choix du PSN d'une continuité des équilibres financiers entre les deux piliers, l'absence de territorialisation et la référence au dispositif « haute valeur environnemental (HVE) dont le cahier des charges n'est pas encore finalisé témoignent d'une absence de prise en compte au juste niveau des enjeux environnementaux auxquels le projet de PSN aurait dû apporter une réponse robuste et ambitieuse, à la hauteur des engagements nationaux et européens.

L'Ae recommande de rehausser le niveau d'ambition du PSN afin de placer la France sur la trajectoire qu'elle s'est fixée tant en matière de changement climatique que de qualité des eaux et de reconquête de la biodiversité. À cette fin, elle recommande :

- d'établir un bilan complet et quantifié des effets, au sens de l'efficacité de ses mesures, de la précédente Pac notamment sur l'environnement et la santé humaine, permettant de fonder les choix retenus pour le plan stratégique national ;
- de compléter l'analyse de l'articulation entre la Pac et les autres plans et programmes en s'intéressant également aux effets potentiellement négatifs de certaines de ses interventions sur l'atteinte des objectifs des différentes stratégies environnementales nationales ou européennes ;
- de fournir le nouveau référentiel du dispositif HVE avant la mise en consultation du PSN, de retenir pour le label révisé un niveau sanctionnant une réelle performance environnementale de l'ensemble de l'exploitation certifiée, et de s'assurer du caractère incitatif des aides en faveur d'une meilleure performance environnementale ;
- de territorialiser les enjeux et en conséquence les interventions du PSN,

¹ Le premier pilier, financé à 100 % par des fonds européens, porte les mesures de soutien aux marchés et aux revenus des exploitants agricoles. Le second, cofinancé par les États membres et les Régions, porte sur la politique de développement rural.

- de définir dans les meilleurs délais les mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation des incidences environnementales du PSN et de présenter le calendrier dans lequel elles seront mises en œuvre ;

Elle recommande enfin d'évaluer les effets d'un système assurantiel généralisé sur l'évolution des pratiques d'adaptation aux aléas climatiques.

Contrat de plan interrégional (CPIER) du bassin de la Loire 2021-2027

Le contrat de plan inter-régional (CPIER) du bassin de la Loire, porté par l'État et les Régions de ce bassin, constitue, avec l'axe interrégional Loire du programme opérationnel régional FEDER-FSE+ Centre-Val de Loire, le volet financier du cinquième plan Loire grandeur nature (PLGN). Il est doté de plus de 186 millions d'euros de crédits (hors contribution de la région Nouvelle Aquitaine), dont 80 millions d'euros de la part de l'État et 40,8 millions d'euros de la part de l'Agence de l'eau Loire-Bretagne (AELB). La remise en état des digues domaniales est programmée par anticipation du transfert de l'État aux collectivités de leur gestion en 2024. Les collectivités délèguent elles-mêmes ces compétences à l'Établissement public Loire.

Il y aura peu d'infrastructures nouvelles parmi les opérations envisagées, ce qui limite l'impact environnemental du CPIER. L'évaluation environnementale suit une démarche robuste et propose des solutions intéressantes, comme l'introduction de critères d'éco-conditionnalité, la mise en œuvre de mesures génériques d'évitement et de réduction et un plan de suivi. Elles devront être intégrées au CPIER, voire constituer un référentiel commun à l'ensemble du PLGN et s'inscrire dans le cadre d'un pilotage renforcé.

Le projet de CPIER pêche cependant par son manque de territorialisation et parfois, de transversalité sur des orientations d'aménagement dont les dividendes peuvent être multiples, entre lutte contre les inondations, amélioration de la ressource en eau et préservation de la biodiversité. Le volet sur la maîtrise de l'urbanisation en zone inondable pourrait être enrichi. Le rappel des choix historiques, citant les alternatives écartées par le passé, permettrait de mieux comprendre la stratégie Loire 2035.

Enfin, le projet de CPIER et le PLGN se présentent trop comme une somme d'orientations stratégiques, sans information sur les actions qui vont être menées et sont déjà identifiées. Dès lors, son évaluation environnementale, même bien menée, ne peut analyser les incidences avec suffisamment de précision pour les quantifier, et proposer les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation les plus adaptées.

Contrat de plan État-Région (CPER) Hauts-de-France 2021-2027

Le projet de contrat de plan de la région Hauts-de-France est porté par l'État et la Région Hauts-de-France. Il est doté d'un volume de près de 1,9 milliard d'euros de crédits « contractualisés » non compris le volet « mobilité » non chiffré, auxquels peuvent être ajoutés 2,4 milliards d'euros de l'accord de partenariat pour la relance dans les Hauts-de-France et 703 millions d'euros de crédits État « valorisés ».

Comme pour ceux des autres régions, la valeur ajoutée du CPER des Hauts-de-France semble résider dans la définition d'objectifs communs précis et dans la faculté de tous les partenaires financiers, y compris la Métropole européenne de Lille, la Communauté d'agglomération Amiens métropole et les cinq conseils départementaux, à mettre leurs contributions en cohérence avec ces objectifs.

L'évaluation environnementale présente des qualités (synthèse de l'état initial, méthode d'analyse de cohérence des crédits programmés avec les priorités environnementales, mise en évidence de points de vigilance, recommandations pour des mesures d'évitement et de réduction). Elle reste cependant insuffisamment précise sur divers sujets (émissions de gaz à effet de serre, caractère positif des incidences de certaines actions notamment d'investissement, incidences négatives).

La valeur ajoutée environnementale du CPER dépendra essentiellement de la capacité à traduire concrètement les enseignements de l'évaluation environnementale dans un référentiel d'éco-conditionnalité du CPER et de ses documents d'application. Elle dépendra également du renforcement des objectifs et des moyens relatifs à certains enjeux environnementaux (biodiversité, protection et restauration des milieux naturels et des continuités écologiques, adaptation au changement climatique).

L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale par un bilan analytique des précédents CPER Nord-Pas-de-Calais et Picardie et d'identifier les principales évolutions en termes de moyens consacrés.

L'Ae recommande également d'actualiser l'évaluation environnementale pour prendre en compte les priorités arrêtées en ce qui concerne le volet « mobilité » restant à négocier, notamment pour ce qui concerne l'analyse des incidences Natura 2000, d'engager une politique volontariste en faveur des milieux naturels, en particulier des zones humides et de compléter l'évaluation environnementale avec un bilan des émissions de CO2.

Autoroute A7 – Complément du demi-diffuseur de Salon Nord à Salon-de-Provence (13) et sur la mise en compatibilité de son plan local d'urbanisme

Les échanges entre l'autoroute A7 et l'agglomération de Salon-de-Provence (13) sont actuellement organisés par un demi-diffuseur. Le projet présenté par Autoroutes du sud de la France (ASF) vise à le compléter, avec pour objectif de réduire la congestion, la pollution et le nombre d'accidents dans le centre-ville.

L'étude d'impact est clairement présentée. Elle résulte de la synthèse d'études détaillées. Toutefois, la principale d'entre elles, l'étude de trafic, dont les résultats sont déterminants pour de nombreuses incidences (pollution de l'air, bruit, congestion, évaluation socio-économique, etc.), n'est pas jointe. Il conviendra d'y remédier en présentant une analyse de la situation, des besoins et solutions pour développer covoiturage et transports collectifs. Elle indique retenir les variantes les mieux-disantes pour l'environnement, ce qui n'est pas le cas alors que le choix de la variante est la mesure la plus importante en matière d'évitement et de réduction des impacts. L'Ae recommande de reprendre leur analyse ou, selon le parti pris affiché par le dossier, de retenir les variantes qui affectent le moins l'environnement.

Le dossier présente d'importantes insuffisances notamment en ce qui concerne les conclusions de l'étude acoustique à reprendre en profondeur, les deux points noirs de bruit existants qu'il convient de traiter et l'étude « air et santé » à reprendre au niveau I.

L'Ae recommande de ne pas aménager d'installation de chantier dans le site Natura 2000 ni dans les périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable, de mieux justifier et reconsidérer si nécessaire les niveaux d'enjeux des espèces affectées par le projet, et de tenir compte de la dynamique de leurs populations avant de conclure sur le niveau des incidences résiduelles. D'autres recommandations concernent la mesure de compensation envisagée.

Enfin, l'Ae recommande de prolonger la durée du suivi des plantations à au moins une dizaine d'années et d'engager la démarche « éviter, réduire, compenser » sur le cumul des incidences avec d'autres projets, en particulier sur la consommation d'espaces agricoles et forestiers.

Programme de coopération territoriale européenne Interreg Italie-France maritime 2021-2027

Le programme de coopération transfrontalière Interreg Italie-France maritime 2021-2027 s'inscrit dans le cadre de la politique de cohésion de l'Union européenne, principale politique d'investissement de celle-ci. Il concerne les Provinces de Sardaigne, de Ligurie et une partie de la Province de Toscane, ainsi que la Corse et les départements du Var et des Alpes-Maritimes en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il prend principalement en compte les problématiques des zones marines, côtières et insulaires en renforçant la coopération transfrontalière entre les régions du programme.

La période 2021-2027 du programme bénéficiera d'un financement de l'ordre de 200 millions d'euros, en léger retrait par rapport à la période 2014-2020, principalement apporté par le fonds européen de développement régional. Mis en œuvre par le biais d'appels à projets, il ne permet pas réellement d'orienter et de focaliser les financements sur ses principales priorités stratégiques, en cohérence avec l'objectif de concilier les activités industrielles et touristiques avec la protection des milieux exceptionnels exposés au changement climatique. Il s'inscrit pour l'essentiel dans la continuité du programme précédent, sans avoir tiré tous les enseignements de la période 2014-2020.

L'évaluation environnementale du programme est très qualitative et générale et renvoie presque systématiquement à l'évaluation environnementale des projets à financer, ce qui ne permet pas d'aborder aisément ses effets sur l'environnement. Les milieux marins devraient être mieux analysés et pris en compte, de façon cohérente avec les enjeux (ou « descripteurs ») de la directive cadre stratégique sur les milieux marins. L'état initial devrait également être complété en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et les risques naturels.

L'évaluation environnementale ne prévoit pas de mesure d'évitement ni de réduction. Pour limiter les effets sur l'environnement, l'Ae recommande de prévoir des critères d'éco-conditionnalité pour tous les

projets, notamment ceux qui ne feront pas l'objet d'une évaluation environnementale. Elle recommande de définir des cibles quantifiées pour les indicateurs retenus.

Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR) Auvergne-Rhône-Alpes

Le schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR) Auvergne-Rhône Alpes définit les conditions de développement et de renforcement des réseaux publics électriques pour permettre le raccordement des énergies renouvelables. Il détermine la quote-part régionale, payée par les producteurs qui demandent un raccordement au réseau pour une installation d'énergie renouvelable, qui devra ensuite être approuvée par le préfet de région. Il envisage notamment la création de 17 nouveaux postes et la construction d'environ 90 kilomètres de nouvelles liaisons, essentiellement souterraines.

Dans son avis sur le cadrage préalable des S3REnR, l'Ae a formulé des observations concernant l'analyse des nouvelles installations sur le réseau électrique et des incidences indirectes liées aux installations de production. Elle constate que l'analyse des incidences du S3REnR Auvergne-Rhône Alpes prend en compte une partie de ces remarques. Certains points doivent encore être approfondis, notamment en ce qui concerne l'état initial et l'analyse des incidences des installations de production qui ne tiennent pas suffisamment compte des spécificités du territoire. Il conviendra par ailleurs de préciser dans quelle mesure le S3REnR contribue à l'atteinte des objectifs nationaux et régionaux en termes d'énergies renouvelables.

L'Ae recommande d'articuler les objectifs de développement des EnR électriques retenus avec ceux prévus dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet), la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et les plans climat air énergie territoriaux (PCAET). Elle recommande de justifier le choix des secteurs pris en considération pour la localisation des nouvelles installations de production. D'autres recommandations portent sur des compléments à apporter à l'état initial et à l'analyse des incidences sur l'environnement des projets sur le réseau électrique et des nouvelles installations de production.

Enfin, l'Ae recommande de fournir des précisions concernant les procédures auxquelles seront soumis les projets du S3REnR en termes d'analyse des incidences environnementales, notamment dans le cas des trois sites Natura 2000 pour lesquels des incidences potentielles ont été identifiées.

Adaptation des installations du technicentre de Villeneuve-Saint-Georges (94)

Le projet de technicentre Villeneuve Demain à Villeneuve-Saint-Georges (94) est porté par SNCF Voyageurs et SNCF Réseau. Il vise à moderniser les installations existantes de maintenance du matériel roulant pour leur permettre d'accueillir les nouvelles rames qui circuleront sur les lignes D et R du réseau ferré francilien. L'étude d'impact est claire, détaillée et documentée sur ces trois premiers aspects, moins précise sur les émissions de gaz à effet de serre et l'accessibilité du site.

L'Ae recommande d'indiquer les dernières évaluations de l'état de la masse d'eau correspondant à la Seine au droit du site et les objectifs visés pour cette masse d'eau, d'augmenter dans la mesure du possible la surface des espaces plantés et de tenir compte de ce paramètre dans le jugement des offres dans le cadre du dialogue compétitif.

L'Ae recommande aussi de préciser les exigences de performance énergétique et environnementale qui s'appliquent aux bâtiments, les niveaux de performance prévus et de produire un bilan des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques en phase travaux et en phase exploitation des bâtiments et aménagements.

L'Ae recommande également de favoriser l'accès au site par des modes de transport minimisant les émissions de gaz à effet de serre, de faciliter les stationnements sécurisés des vélos, et de prévoir une réflexion du type plan de déplacement d'entreprise pour encourager cette évolution.

Enfin, l'Ae recommande d'apporter une information plus précise sur les trafics et la gestion des déchets générés par les travaux de l'aménagement du quartier des Troènes à Choisy-le-Roi.

Zac Littorale au sein de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée sur la commune de Marseille (13)

La zone d'aménagement concerté (Zac) Littorale s'étend sur 54 hectares, le long de la façade maritime du Grand port maritime de Marseille (13) au niveau des quartiers des Crottes, de la Cabucelle, d'Arcenc et du Canet. Elle constitue la première phase de l'extension Euromed II de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, aménagement urbain sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée qui accompagne l'évolution des activités portuaires dans la baie de Marseille. L'avis de l'Ae est sollicité dans le cadre d'un sursis à statuer, prononcé par la Cour administrative d'appel de Marseille.

La Zac prend place dans un espace urbain artificialisé dégradé, peu peuplé et hétérogène, enclavé par plusieurs infrastructures urbaines (emprise portuaire, axes routiers et autoroutiers), anciennement industriel et dont l'activité commerciale est dominée par un marché aux puces informel. Sa mise en service est échelonnée entre 2016 et 2027. Elle prévoit la construction de plus de 700 000 m² de surface de plancher.

Le périmètre de la Zac ne correspond que partiellement au projet et n'inclut ni les infrastructures qui la bordent, ni le quartier des Crottes.

Les objectifs ambitieux de la Zac paraissent en décalage avec le contexte: la remise à plat des infrastructures qui l'enclavent, l'A 55 notamment, est en effet une condition *sine qua non* pour réaliser un quartier à vivre dans le respect de la santé humaine.

L'Ae recommande principalement de reprendre l'étude d'impact à l'échelle d'un périmètre de projet fonctionnel, de la compléter avant l'enquête publique pour éclairer le public sur les enjeux d'aménagement et de santé publique (étude trafic, étude « air et santé », émissions de gaz à effet de serre, prise en compte des risques, correspondance avec les documents d'urbanisme, analyse des écoulements de l'eau et des exutoires, compatibilité avec le plan local d'urbanisme intercommunal...). L'Ae recommande en outre de reconsidérer certaines caractéristiques du projet pour les mettre en cohérence avec les objectifs affichés: largeur et revêtement des voiries, vitesses pratiquées, cheminements piétons, diversification des énergies renouvelables, gestion des déchets, végétalisation par la mise en place d'une trame herbacée, arbustive et arborée dans l'ensemble de la Zac.

Zone d'aménagement concerté (ZAC) Parc Méridia (06)

Le quartier du parc Méridia, sur la commune de Nice (06) est un site fortement enclavé, bordé par le Var et des infrastructures de transport routier qui lui sont toutes parallèles. Le projet de Zac Parc Méridia prévoit un quartier mixte, incluant 5 450 logements sur une surface de 60 ha. Il constitue une transition dans l'aménagement de la basse vallée du Var, entre la densité urbaine au sud et des espaces moins denses et agricoles au nord. Il s'inscrit dans l'opération d'intérêt national (OIN) de la plaine du Var (10 000 ha). Mise en œuvre par l'EPA, cette OIN a déjà vu émerger en son sein trois autres Zac à proximité.

L'étude d'impact porte sur la création de la Zac. Une quantité significative de données et d'analyses y figurent. Son actualisation est impérative dans le dossier qui sera présenté à l'appui de la procédure de réalisation de la Zac, pour pouvoir appréhender l'enveloppe probable des incidences pour les principaux enjeux environnementaux du projet. Elle devra alors définir les mesures nécessaires pour garantir l'absence de risque résiduel, pour la sécurité et la santé humaine, avant toute implantation de nouveaux occupants.

Les trois principales recommandations de l'Ae portent sur le risque inondation, la qualité de l'air du secteur, l'exposition au bruit des populations et leurs incidences potentiellement cumulées sur la santé humaine.

L'analyse de la résilience du territoire de la Zac au risque d'inondation devrait inclure un objectif de réduction de la vulnérabilité comme l'y enjoint le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée, pour pouvoir confirmer les implantations de populations et d'activités nouvelles. En outre, le projet prévu ne présente pas de mesure compensatoire à la hauteur du risque encouru. L'Ae recommande donc de démontrer la fonctionnalité des compensations prévues et de garantir l'aménagement d'accès hors d'eau, pour les piétons et pour les véhicules, ainsi que le fonctionnement jusqu'à la crue centennale des différents réseaux.

Concernant la qualité de l'air, la zone d'étude est classée sensible par le schéma régional climat-air-énergie PACA. Face à l'influence directe d'axes routiers importants sur la pollution de l'air de la Zac, il

est attendu que l'étude concernant la pollution atmosphérique sur l'ensemble du périmètre soit plus exigeante que celle actuellement proposée. En conséquence, les mesures d'évitement et de réduction éventuellement nécessaires, en particulier en termes de programmation, devront être prises lors des phases de réalisation de la Zac.

L'exposition au bruit du périmètre de la Zac est importante et les futurs bâtiments et habitations prévus principalement le long des infrastructures routières, particulièrement exposés. L'Ae recommande de définir des mesures d'évitement et de réduction pour garantir que les nouveaux logements et équipements publics seront exposés à des niveaux de bruit inférieurs aux seuils autorisés.

Contrat de plan interrégional (CPIER) du Massif Central 2021-2027

L'Ae ne rendra pas d'avis sur ce dossier faute de moyens suffisants pour l'examiner.

Désinscription ici