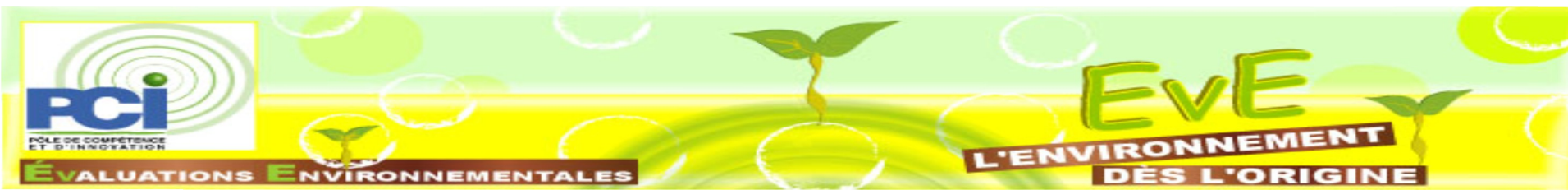


# *L'évaluation environnementale*

Septembre 2017

Jean-Marc VALET



# Plan de l'intervention

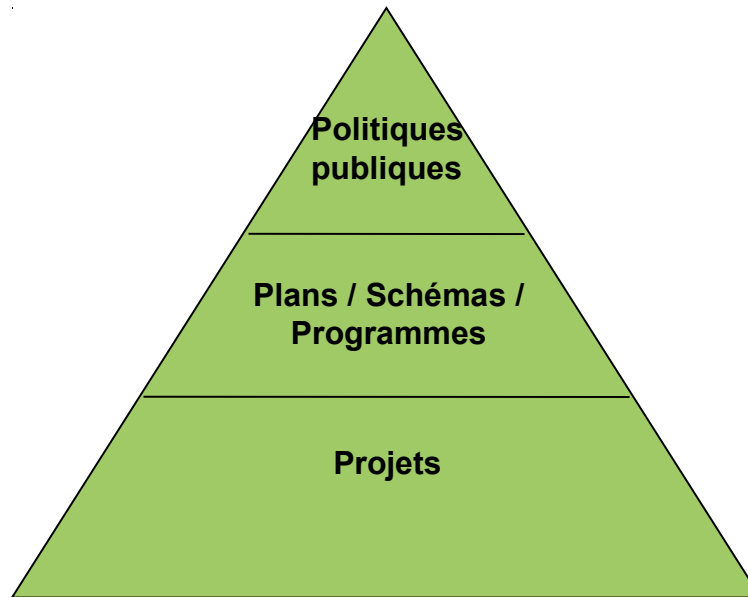
I. Généralités sur l'évaluation environnementale

II. Les différentes étapes de la démarche

# L'évaluation environnementale

## Une démarche (EE) appliquée à différents niveaux d'évaluation pour :

- Mieux intégrer les enjeux / préoccupations environnementales
- Éclairer l'autorité administrative sur la décision à prendre (dans le souci de la qualité environnementale)
- Informer le public et le faire participer à la prise de décision



⇒ Évaluation des politiques publiques

⇒ Évaluation environnementale stratégique (EES) ou évaluation environnementale des Plans/programmes

⇒ Étude d'impact sur l'environnement (EIE) ou évaluation environnementale des projets

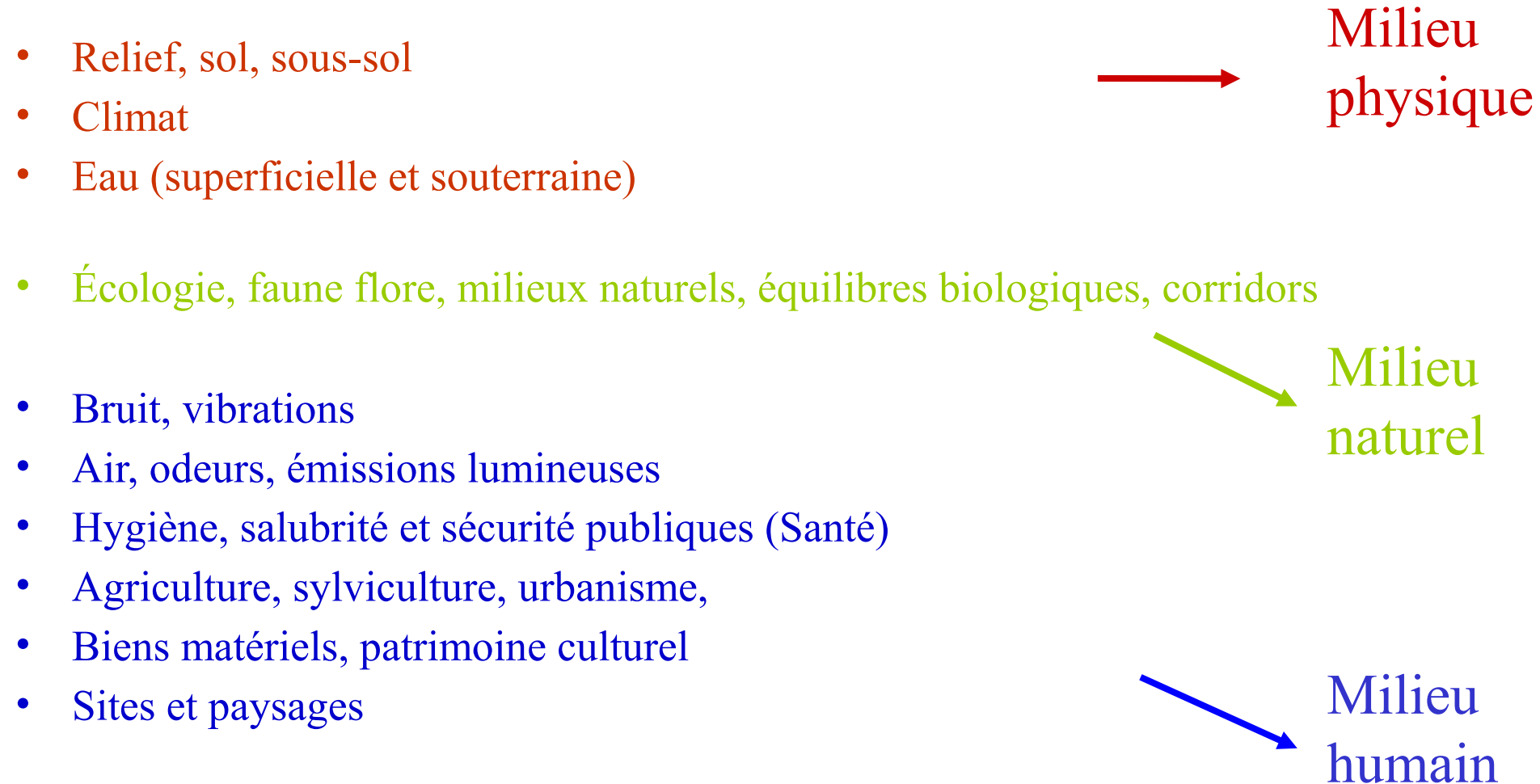
# L'évaluation environnementale

## Les grands principes de l'évaluation :

- **Responsabilité:** elle est de la responsabilité du maître d'ouvrage
- **Transparence:** consultation du public / communications des informations sur la décision / avis de l'autorité environnementale
- **Intégration/ itération :** elle contribue à la conception de l'objet évalué dans une démarche itérative d'optimisation
- **Globalité:** elle porte sur l'intégralité d'une opération
- **Vision systémique:** toutes les thématiques environnementales et leurs interactions
- **Proportionnalité:** son contenu est en relation avec l'importance de l'objet évalué et des incidences prévisibles sur l'environnement

# L'évaluation environnementale : késako ?

**Une démarche itérative et intégrée traitant de l'ensemble des thématiques environnementales**



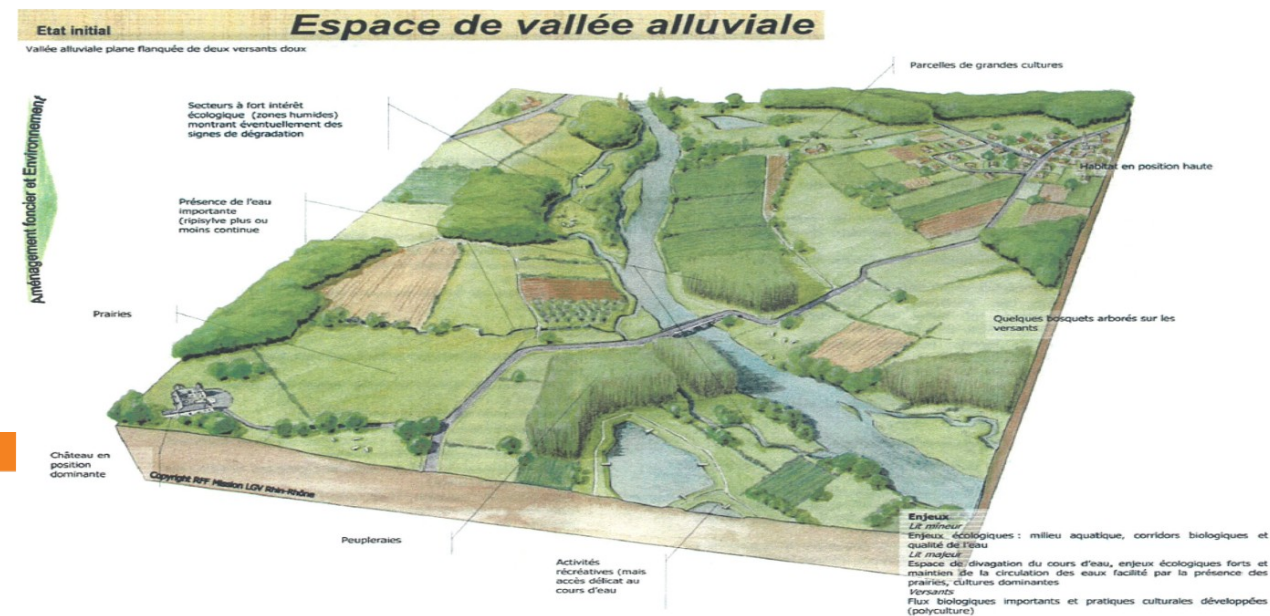
*L'interaction entre les facteurs visés précédemment*

# L'état initial

## Le diagnostic territorial et les enjeux : voir le territoire comme un système

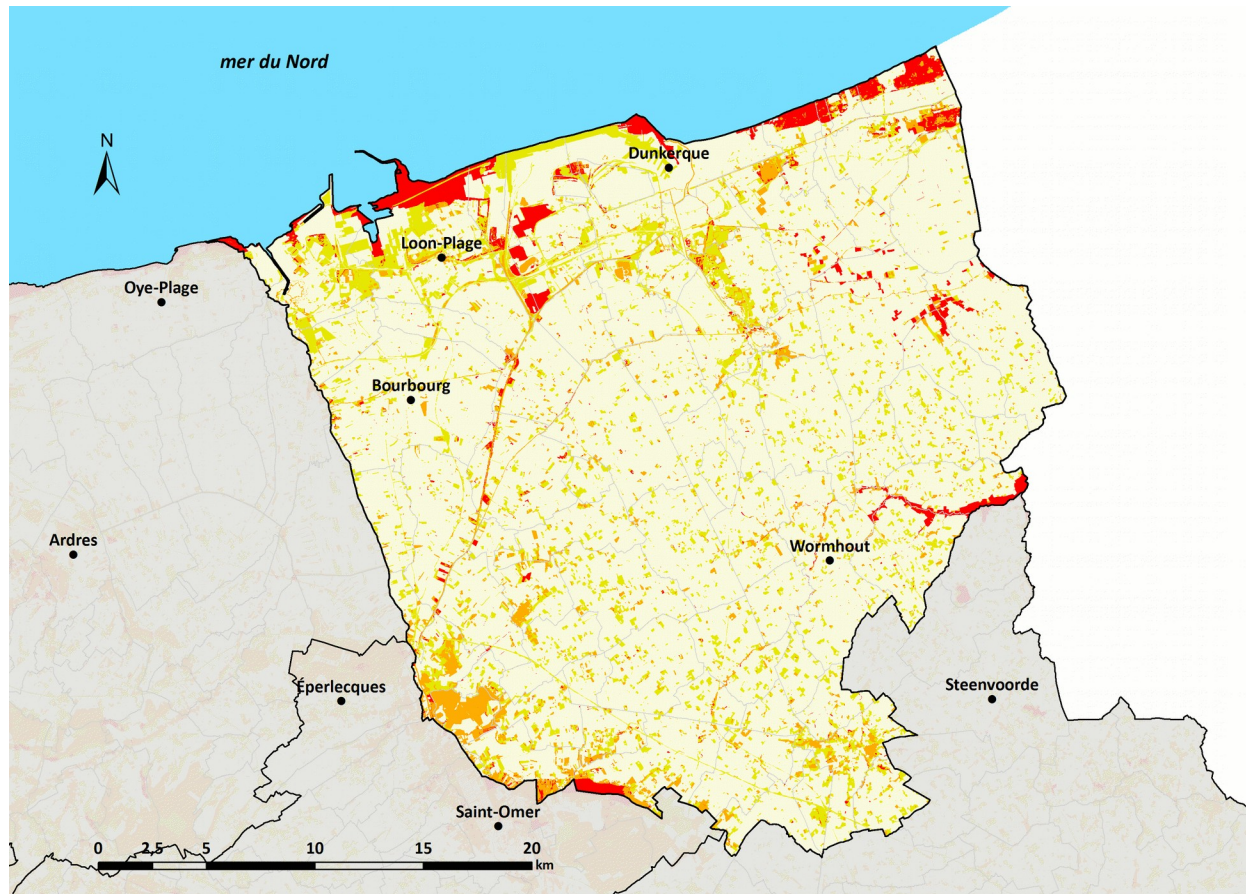
• L'état initial doit être :

- Réalisé le plus en amont possible (réflexion sur l'opportunité du projet, intégrer les zones protégées)
- Complet: tout le territoire / l'ensemble des composantes de l'environnement
- Hiérarchisé : au niveau des enjeux / approfondissement territoriaux ou thématiques pour les enjeux les plus forts
- Dynamique: pressions et évolutions









L'EE : une occasion de prendre en compte un état initial de qualité et une hiérarchisation correcte des enjeux naturels, à la bonne échelle



# Emergence de concepts/ scénarios : PDU d'Anemasse

Comparatif des différents concepts envisagés pour le mode automobile

Thématique	Concepts			
	Maillé-maillé	Maillé-peigne	Poche-maillé	Poche-peigne
				
Air, gaz à effet de serre	Emissions dans l'ensemble du secteur	Emissions et nuisances principalement dans le centre et à proximité des grands axes de la périphérie	Emissions et nuisances principalement en périphérie et à proximité des grands axes du centre	Emissions localisées près des grands axes Récupération d'espace au profit des modes actifs
Bruit	Nuisances dans l'ensemble du secteur			Limite les possibilités de transit
Energie	Réseau régulier de voies, parcours directs donc optimisation de la consommation d'énergie	Peu d'optimisation de la consommation d'énergie	Peu d'optimisation de la consommation d'énergie	Peu d'optimisation de la consommation d'énergie
Consommation d'espace	Perte d'espace dans l'ensemble du secteur	Faible perte d'espace au centre	Perte importante d'espace en périphérie	Possibilité d'adapter les tracés Récupération d'espace au profit des modes actifs
Paysage et patrimoine	Dégradation des secteurs les plus sensibles (centre-ville)	Dégradation des secteurs les plus sensibles (centre-ville)	Dégradation de la périphérie	Possibilité d'adapter les tracés et de préserver les secteurs sensibles
Milieu naturel	Impact des milieux naturels sur l'ensemble du secteur	Milieux naturels peu présent au centre, impact faible	Milieux naturels d'avantage présent en périphérie, impact fort	Possibilité d'adapter les tracés et de préserver les milieux naturels remarquables
Eau	Difficulté de gestion des eaux pluviales	Difficulté de gestion des eaux pluviales	Difficulté de gestion des eaux pluviales	Bonne gestion possible des eaux ruisselant sur les principaux axes routiers
Déchets	Pas d'évolution particulière	Pas d'évolution particulière	Pas d'évolution particulière	Pas d'évolution particulière
Risques	Absence de prise en compte des risques naturels et industriels	Adaptation des tracés périphérique aux risques	Adaptation des tracés du centre aux risques	Adaptation des tracés aux risques
Synthèse	Pas de prise en compte des particularités de l'espace	Peu d'évolutions	Peu d'évolutions	Adaptabilité du projet aux sensibilités identifiées

 Evolution positive

 Peu d'évolution

 Evolution négative



# L'analyse des incidences

**L'analyse des incidences : Analyse des effets probables de la mise en œuvre du plan / programme / projet sur l'environnement :**

- Incidences directes (peuvent être distantes dans l'espace et le temps)
- Incidences indirectes : en chaîne, induites
- Incidences temporaires
- Incidences permanentes
- Incidences cumulatives (au sein du même plan/programme, projets ou entre plans/programmes, projets d'incidences similaires)

**Permet un autre angle de lecture du projet / plan / programme**

**Permet d'identifier d'éventuelles incohérences ou blocages**

# Les mesures ERC « éviter, réduire, compenser »

## Supprimer ou réduire les impacts : les mesures

- Les mesures de suppression :
  - sont intégrées dans le plan / projet (choix d'orientation, choix technologiques ou d'implantation, conditionnement environnemental)
- Les mesures de réduction :
  - sont mises en œuvre dès lors qu'un impact négatif ne peut être totalement supprimés
  - visent à atténuer les impacts négatifs sur le lieu et au moment où ils se développent
- Les mesures de compensation :
  - apportent une contrepartie aux effets dommageables non supprimés et non réduits,
  - sont justifiées par un impact direct ou indirect,
  - s'exercent dans le même domaine que celui touché par le projet,
  - et sont financées par le maître d'ouvrage



# Les mesures ERC « éviter, réduire, compenser »

**Sinon compenser :**


• Les mesures de compensation :

- apportent une contrepartie aux effets dommageables non supprimés et non réduits,
- sont justifiées par un impact direct ou indirect,
- s'exercent dans le même domaine que celui touché par le projet,
- et sont financées par le maître d'ouvrage





# La démarche ERC : SGPM La Rochelle

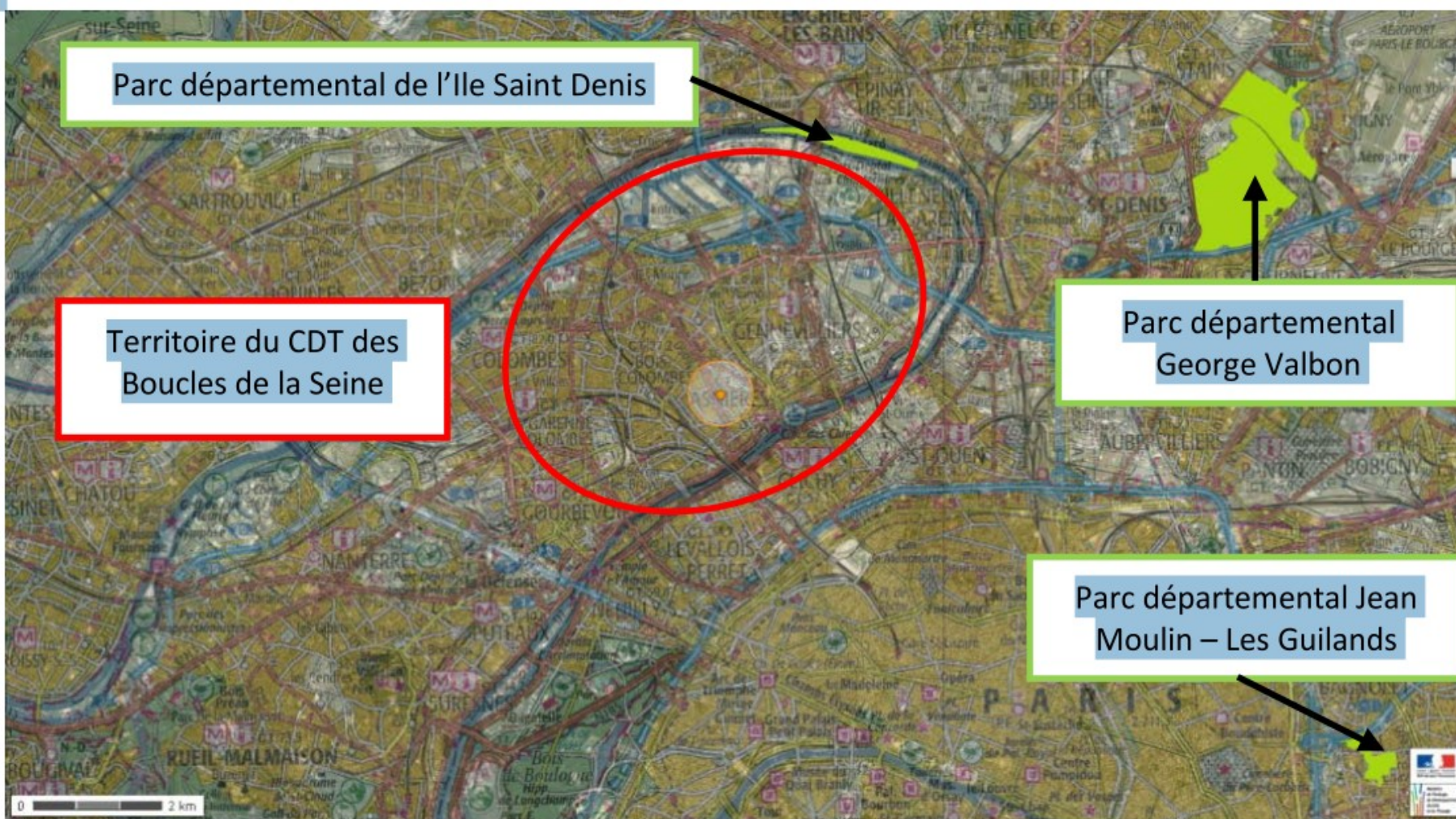
Dimension environnementale	Sensibilité initiale	Effet global du ps	Effets négatifs du projet stratégique	Mesures ERC envisagées par le Grand Port Maritime de La Rochelle dans le cadre de la mise en œuvre du projet stratégique 2014 - 2019	
				Mesures d'Evitement	Mesures de Réduction
<p>Qualité des masses d'eaux souterraines et côtières</p> 	Très sensible	Indirect positif	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Risque potentiel de dégradation, voire de contamination du milieu portuaire et marin lors de la phase de travaux pour certains aménagements,</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o A1 : Réaliser le nouveau quai de l'Anse St Marc et l'attribuer à un opérateur privé ;</li> <li>o A10 : Développer les capacités nautiques (déroctage)</li> </ul> </li> <li>- <b>Augmentation accrue du risque de pollution diffuse, accidentelle et locale du milieu portuaire et marin, du fait du développement des activités et trafic maritime afférent, potentiellement sources de pollution, en cas de dysfonctionnement :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o A3 : Poursuivre le développement de filières spécialisées et de construction navale ;</li> <li>o A6 : Développer des filières spécialisées et particulièrement adaptées au port ;</li> <li>o A10 : Développer les capacités nautiques ;</li> <li>o A28 : Développer une offre de cabotage dans un objectif de report modal)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Eviter les risques de pollution par les hydrocarbures, en cas d'avaries / incidents sur les navires, en encourageant l'accueil de bateaux plus écologiques (changement de carburant au profit du Gaz Naturel Liquéfié) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Action n°18 « Se positionner sur les services de soutage et de distribution de GNL »,</li> </ul> </li> <li>- <b>Etablissement d'un bonus – malus en faveur des pratiques environnementales :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o A38 : Simplifier, moderniser et verdir le modèle de tarification,</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise en compte de l'ensemble des aspects du développement durable (thématique : respect du milieu marin) avec la mise en place dès 2015, d'une grille d'analyse socio-économique et environnementale, <b>Action 7 « Concevoir les projets dans une logique de développement durable »,</b></li> <li>- Optimisation et mutualisation des outils de travail commun avec la place portuaire (charte de développement durable), pour une meilleure maîtrise des impacts sur l'environnement, <b>Action 17 « Mettre en place des objectifs et outils d'amélioration communs entre les acteurs de la place portuaire »,</b></li> <li>- Prévention de la pollution et coordination de la lutte contre la pollution, <b>Action 35 « Mise en place d'un service de trafic maritime »</b></li> <li>- Contribution à l'amélioration de la qualité de l'eau et du milieu marin en installant une unité de traitement et de valorisation à terre des sédiments de dragage à la Repentie, épargnant d'autant le site du Lavardin, <b>Action 32 « Installer une unité de traitement des sédiments de dragage de la Repentie »,</b></li> <li>- Mise en place d'un service de traitement des effluents de navires, <b>Action n°33 « Poursuivre l'amélioration de la performance environnementale »,</b></li> <li>- Poursuite et renouvellement du plan de management environnemental (certification ISO 14001), <b>Action n°33 « Poursuivre l'amélioration de la performance environnementale »,</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Poursuivre le traitement permanent et efficace des eaux de ruissellement issues de l'activité de réparation navale (PRCN), (engagement 26 de la charte de développement durable),</li> <li>o Augmenter, sur la durée, la proportion de surfaces imperméabilisées bénéficiant d'un traitement de leurs eaux de ruissellement avant rejet, (engagement 27 de la charte de développement durable),</li> <li>o Renouvellement et amélioration des moyens de lutte antipollution disponibles sur le port (barrages anti-pollution, absorbants, etc.), (engagement 29 de la charte de développement durable),</li> <li>o Déployer les meilleures pratiques de dragage reconnues par une certification environnement et sécurité spécifiques (ISM) (engagement 30 de la charte de développement durable),</li> <li>o Développer l'emploi de produits biodégradables pour l'entretien des navires, (engagement 31 de la charte de développement durable),</li> </ul> </li> <li>- Accompagnement de la place portuaire dans la prise en compte des enjeux de développement durable, <b>Action n°33 « Poursuivre l'amélioration de la performance environnementale »,</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Mise en œuvre d'une charte de développement durable étendue à la place portuaire, pour une meilleure maîtrise des impacts sur la qualité des milieux,</li> </ul> </li> <li>- Mesures de réduction de la production et du déplacement des Matières en Suspension (MES) en phase travaux (isolement des sites sur lesquels se déroulent les opérations, et/ou emplois de techniques et engins adaptés pour limiter la formation de panache turbide).</li> </ul>

# Les effets cumulés : port de la Rochelle

Ambitions / Défis / Actions retenues dans le projet stratégique													EFFETS GLOBAUX CUMULES PAR ACTION
Ambition 1	A1 : Réaliser le nouveau quai l'Anse St Marc et l'attribuer à un opérateur privé												
	A2 : Ouvrir et commercialiser de nouveaux espaces à haute valeur ajoutée												
	A3 : Poursuivre le développement de filières spécialisées sur le Pôle de Réparation Navale (PRCN)												
	A5 : Connecter la Repentie à l'Anse St Marc pour développer son potentiel portuaire												
	A6 : Développer des filières spécialisées et particulièrement adaptées au port												
	A7 : Concevoir les projets dans une logique de développement durable												
	A10 : Développer les capacités nautiques												
Ambition 2	A11 : Optimiser le potentiel des infrastructures portuaires												
	A12 : Préparer le mode de dragage après 2019												
	A13 : Moderniser et faire évoluer le patrimoine bâti												
	A18 : Se positionner sur les services de soutien et de distribution de GNL												
Ambition 3	A19 : Etudier les enjeux et conditions de développement d'une activité de commissionnaire de transport												
	A21 : Mettre en place des relais logistiques aux limites de l'interland												
	A22 : Soutenir les projets améliorant le raccordement du port au corridor Atlantique RTE - T												
	A23 : Faire du port un organisateur de trafic ferroviaire												
	A24 : Conserver la connexion ferroviaire avec les clients du port												
	A25 : Créer une coordination fret Port - Régions - RFF												
	A27 : Développer des partenariats logistiques avec des ports européens												
	A28 : Développer une offre de cabotage dans un objectif de report modal												
	A29 : Réaliser un plan de déplacement du Port pour faciliter l'accès par des modes alternatifs												
	A30 : Mettre en valeur les paysages portuaires et poursuivre l'amélioration des interfaces Ville - Port												
Ambition 5	A31 : Saisir l'opportunité de produire des énergies renouvelables et adopter une posture prospective												
	A32 : Installer une unité de traitement des sédiments de dragage à la Repentie												
	A33 : Poursuivre l'amélioration de la performance environnementale des activités portuaires (= action 17)												
	A34 : Identifier et traiter les risques d'accidents avec la place portuaire												
	A35 : Mettre en place un service de trafic maritime												
	A36 : Développer la prévention des accidents et améliorer la gestion des crises												
	A37 : Créer un observatoire de la performance de la place portuaire												
	A38 : Simplifier, moderniser et verdier le modèle de tarification												
EFFETS GLOBAUX CUMULES SUR LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE													



# Natura 2000 : Exemple d'un CDT



Localisation des zones Natura 2000 dans un rayon de 5 à 10 km autour de la zone d'étude

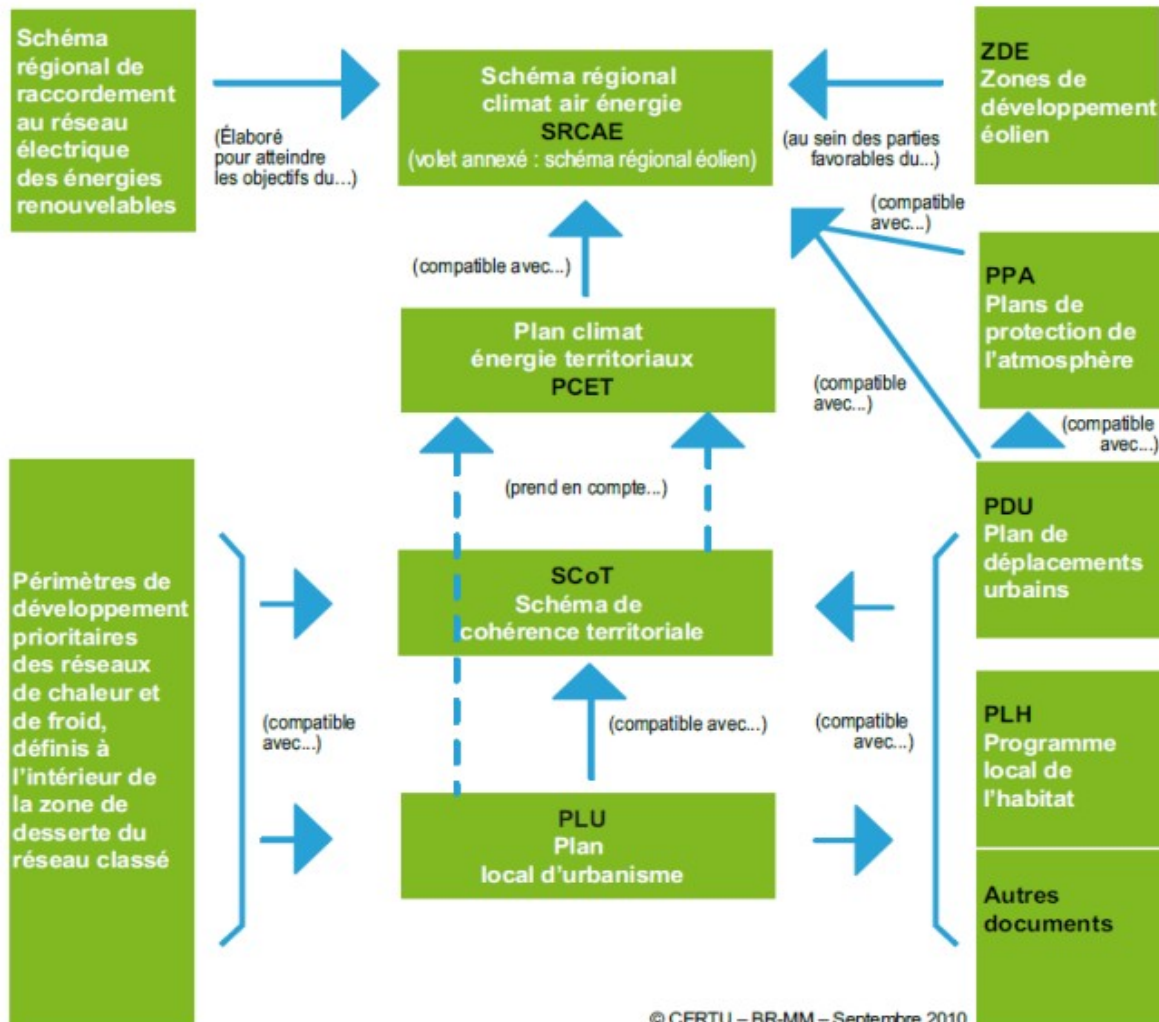


# L'articulation avec les autres documents stratégiques (plans/programmes)

## A lancer dès l'état initial :

- Ne pas se limiter aux plans/schémas/programmes ayant un lien juridique (conformité / compatibilité / prise en compte)
- Assurer la cohérence externe, sources d'informations sur le contexte et les évolutions passées : aborder l'état initial dynamique
- Collecter des éléments de langage et des informations (objectifs environnementaux ou hypothèses pour l'évolution future du territoire)
- Identification de pressions et d'incidences cumulatives ou de contradictions et identification des principaux enjeux du territoire

# L'articulation avec les autres documents stratégiques (plans/programmes)



## Définition des notions de compatibilité, de prise en compte et de conformité

**Conformité** : obligation de stricte identité, l'acte subordonné ne doit pas s'écarter de la norme supérieure.

**Compatibilité** : obligation de non contrariété, possibilité de divergence entre les deux documents mais à condition que les options fondamentales ne soient pas remises en cause par le document devant être compatible.

**Prise en compte** : obligation de ne pas ignorer, possibilité de déroger pour un motif justifié.

# Les suivis

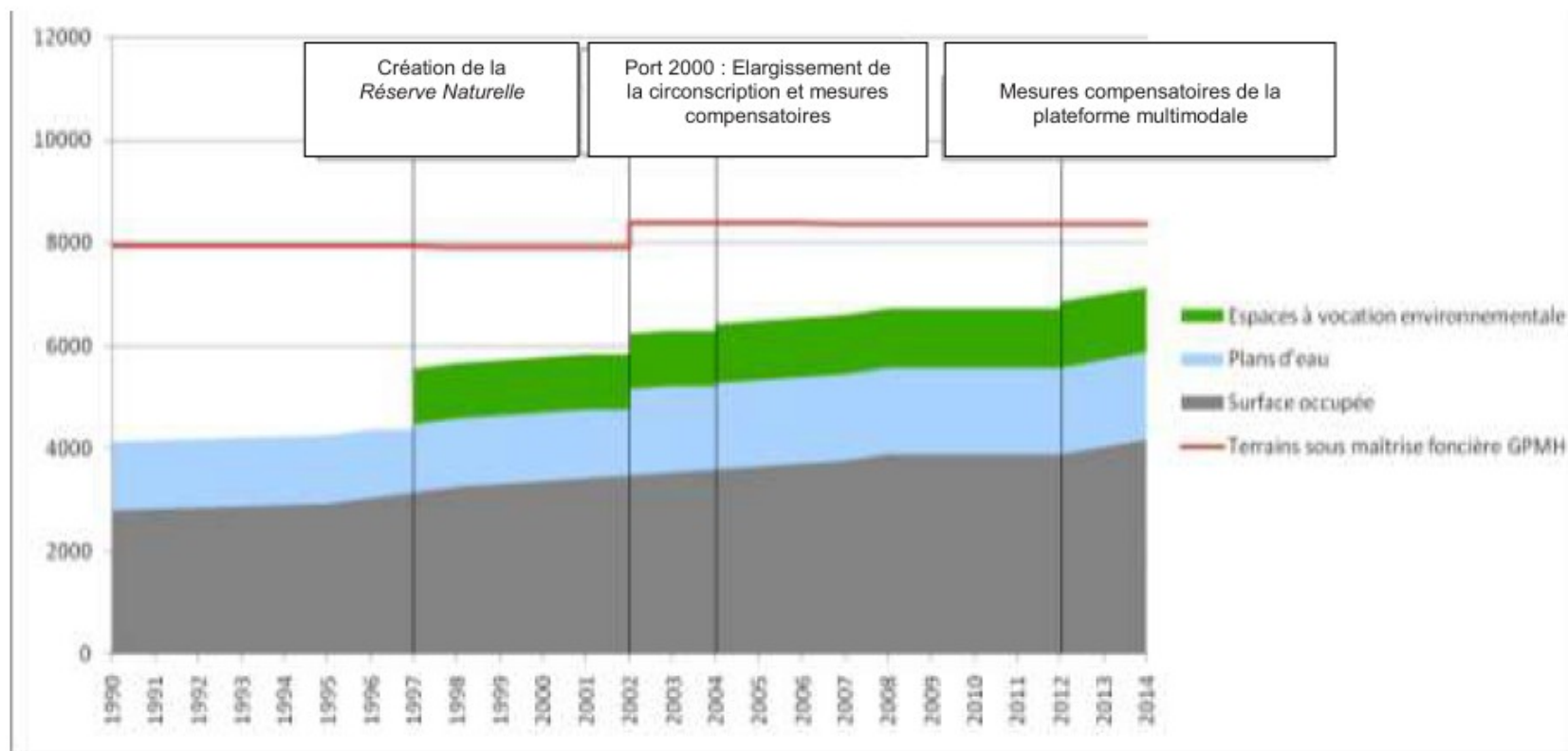
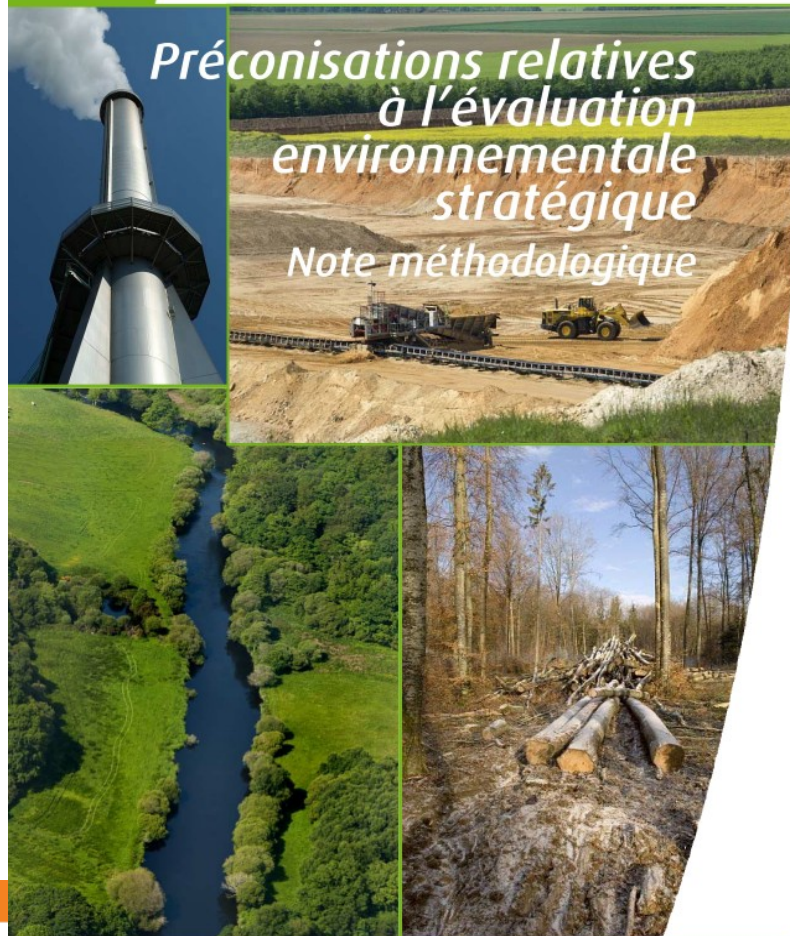


Figure 38. Évolution de l'occupation des surfaces sous maîtrise foncière GPMH entre janvier 1990 et janvier 2013 (ha)

Mars  
2015



En  
partenariat  
avec le



Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)





# Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Direction territoriale Centre-Est

## Merci de votre attention