

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Marseille le **10 JUIL. 2017**

Service connaissance, aménagement durable, évaluation
Unité évaluation environnementale

La Directrice Régionale

Adresse postale :
16 rue Zattara
CS 70248
13331 Marseille cedex 3

à
Madame la Présidente du
Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône

Vos réf. : votre courrier en date du 11 mai 2017
Affaire suivie par : Jean-Luc BETTINI
jean-luc.bettini@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04 88 22 62 70

Direction des Routes et des Ports
Arrondissement de l'Étang de Berre
Route de Saint-Pierre
BP 60249
13698 Martigues Cedex

**Avis de l'autorité environnementale relatif au projet de
barreau de liaison entre la RN1569 et la RD569n
au sud de Miramas sur la commune d'Istres**

Dossier : barreau de liaison entre la RN1569 et la RD569n au sud de Miramas

Maître d'ouvrage: Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône

Situé sur le territoire de : Istres (13)

Date de réception du dossier par l'Autorité environnementale : 12 mai 2017 fixant le départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'autorité environnementale

>>

Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L.122-1 III et R.122-7 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, usuellement appelée « autorité environnementale », a été saisie sur la base du dossier de barreau de liaison entre la RN1569 et la RD569n au sud de Miramas sur la commune d'Istres (13).

Le dossier comporte notamment :

- le plan de situation ;
- le périmètre de projet ;
- le dossier de demande d'autorisation de défrichement ;
- le dossier de déclaration loi sur l'Eau ;
- une étude d'impact et ses annexes techniques ;
- une évaluation des incidences Natura 2000.

La DREAL PACA a, par délégation du préfet de région, accusé réception du dossier à la date du **12 mai 2017**, point de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'autorité environnementale.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R.122-9 du code de l'environnement, à savoir :

- mise à disposition du public dans les conditions fixées par l'article L.122-1-1 et R.122-9 du code de l'environnement ;
- publication par voie électronique sur son site Internet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public au cours de l'enquête publique préalable à l'approbation du dossier par le maître d'ouvrage.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7-II, l'avis est également publié sur le site de l'autorité environnementale :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/avis-de-l-autorite-r1204.html>

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L.122-1 IV du code de l'environnement, cette décision prendra en considération le présent avis.

Sommaire de l'avis

Table des matières

1. Procédures.....	5
1.1. Soumission à étude d'impact.....	5
1.2. Contexte réglementaire.....	5
2. Présentation du dossier.....	5
2.1. Contexte général et historique.....	5
2.2. Objectifs et consistance.....	6
2.3. Concertation, gouvernance.....	7
3. Principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale.....	7
4. Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement et de santé dans le projet.....	8
4.1. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique.....	8
4.2. Avis sur l'analyse de l'articulation avec les documents d'urbanisme et les autres plans et programmes concernés.....	8
4.3. Avis sur l'analyse de l'état initial et l'identification des enjeux environnementaux du territoire sensibles au projet.....	9
4.4. Avis sur la justification des choix et les solutions de substitution envisagée.....	9
4.5. Avis sur l'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé, sur l'évaluation des incidences Natura 2000 et sur l'analyse des mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts sur l'environnement.....	9
4.5.1. Préservation de l'espace agricole.....	9
4.5.2. Espaces naturels et biodiversité.....	10
4.5.3. Insertion paysagère.....	12
4.5.4. Gestion du ruissellement pluvial.....	13
4.5.5. Intégration urbaine.....	13
4.5.6. Cadre de vie et santé publique.....	14
4.5.7. Identification d'un programme de travaux et effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.....	14
5. Conclusion.....	15

Avis

1. Procédures

1.1. Soumission à étude d'impact

Le projet de barreau de liaison entre la RN1569 et la RD569n au sud de Miramas sur la commune d'Istres (13), compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et/ou de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L.122-1 et R.122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ du tableau annexe de l'article R.122-2 (rubrique 6°a : « la construction de route d'une longueur ininterrompue inférieure à 10 kilomètres ») du code de l'environnement, qui soumet potentiellement à étude d'impact les projets à l'issue d'une procédure dite « d'examen au cas par cas ». La réalisation d'une étude d'impact pour ce projet routier sans passer par la procédure préalable d'examen au cas par cas résulte d'une décision du Maître d'Ouvrage. Le contenu réglementaire de l'étude d'impact est précisé à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

1.2. Contexte réglementaire

Le projet de barreau de liaison est soumis à :

- enquête publique - article L.123-1 du code de l'environnement ;
- procédure loi sur l'Eau - article L.214-6 du code de l'environnement ;
- autorisation de défrichement - article L.341-1 du code forestier.

Dans le cas où le pétitionnaire serait amené à déposer plusieurs demandes d'autorisation pour ce même projet soumis à étude d'impact en application de plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R.122-2, l'autorité environnementale, conformément aux dispositions prévues par l'article R.122-8 du code de l'environnement, se prononcera par un avis unique si les demandes sont concomitantes, ou par plusieurs avis successifs si les demandes sont échelonnées dans le temps sur la base d'une étude d'impact qui sera actualisée en tant que de besoin.

2. Présentation du dossier

2.1. Contexte général et historique

Le projet de barreau de liaison est concerné par :

- le PLU¹ d'Istres, (approuvé le 26 juin 2013) qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 31 octobre 2012² ;
- le PLU de Miramas, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 29 août 2016³ ;

1 Plan Local d'Urbanisme

2 Consultable sur le site internet de la DREAL PACA : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>.

3 Consultable sur le site internet de la DREAL PACA : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>.

- le SCoT⁴ Ouest Etang de Berre, (approuvé le 22 octobre 2015) qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 05 juin 2015 ³;
- le PDU⁵ Ouest Etang de Berre, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 18 mars 2016 ³;
- le dossier de réalisation de la ZAC de la Péronne sur la commune de Miramas qui a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale du 02 juillet 2013 ³.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur le dossier de barreau de liaison entre la RN1569 et la RD569n au sud de Miramas sur la commune d'Istres (13).

2.2. Objectifs et consistance

La réalisation du barreau de liaison entre la RN1569 et la RD569n a pour but d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité routière, et de favoriser le développement économique en partie sud de Miramas. Le programme prévisionnel de l'opération comprend sur un linéaire total de 745 mètres :

- une chaussée à double sens de circulation de 14 m d'emprise transversale ;
- deux giratoires de 25 m de rayon assurant le raccordement à la RN1569 et à la RD569n ;
- le franchissement de deux canaux d'irrigation ;
- un dispositif d'assainissement pluvial (dont bassins de rétention) ;

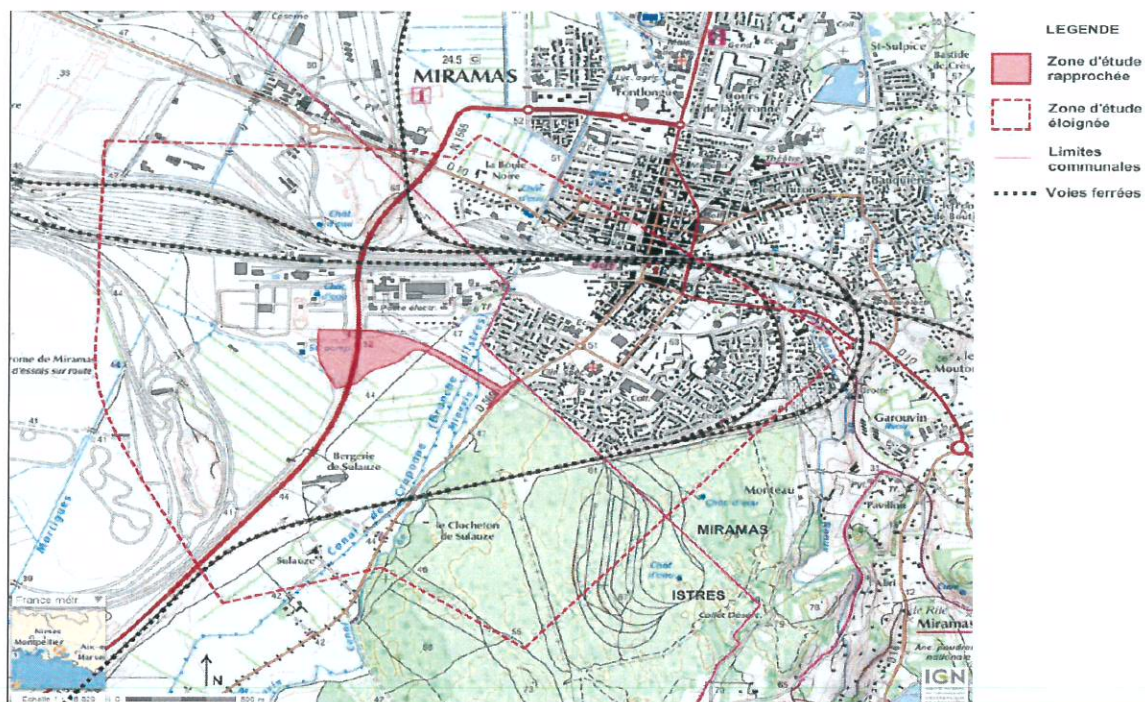
Les aménagements sont représentés sur le plan masse suivant :



plan masse des travaux - source étude d'impact

4 Schéma de Cohérence Territoriale

5 Plan de Déplacement Urbain



plan de situation du projet – source étude d'impact

2.3. Concertation, gouvernance

La maîtrise d'ouvrage du projet de barreau de liaison entre la RN1569 et la RD569n au sud de Miramas sur la commune d'Istres (13) est assurée par le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône (CD13).

Une concertation a été effectuée auprès des différents services de l'Etat et/ou organisme concernés par le projet, dont la Chambre d'Agriculture.

Le bilan de la concertation préalable du public prévue à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme est joint au dossier (pièce 10). Une exposition publique, présentant et explicitant les principes d'aménagement envisagés, a eu lieu en mairie d'Istes et de Miramas du 18/01/2016 au 01/02/2016.

3. Principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

Le périmètre du futur barreau de liaison se situe dans l'environnement agricole de la plaine de la Crau en périphérie sud-ouest de Miramas. L'analyse de l'état initial de l'environnement, abordée dans ses composantes physique, naturelle, et cadre de vie, conduit à mettre en évidence les enjeux suivants :

- l'intégration fonctionnelle du projet dans son environnement urbain en lien avec la desserte des quartiers environnants de Miramas et le développement des transports en commun sur les voies existantes ;
- les altérations du cadre de vie, en termes de nuisances potentielles diverses (ambiance sonore, qualité de l'air, trafic routier,...) induites par le futur barreau de liaison ;
- la maîtrise de la consommation énergétique et des rejets de gaz à effet de serre (GES) ;
- la pérennité de l'espace agricole de Crau dans ses aspects économique, paysager, patrimonial et environnemental ;
- la protection de la biodiversité floristique et faunistique, et la préservation de la fonctionnalité écologique sur les espaces naturels environnants ;

- la protection des boisements existants sur le tracé du projet ;
- l'insertion paysagère du projet : prise en compte de l'ambiance initiale du site, des éléments patrimoniaux présents dans le voisinage, et des perspectives visuelles lointaines ;
- la préservation des eaux de surface (canaux d'irrigation de la plaine de la Crau), ou souterraines, y compris celles destinées éventuellement à la consommation humaine (captage de Sulauze), vulnérables à travers les sols alluvionnaires, en lien avec les modalités d'assainissement de la future infrastructure routière ;
- la gestion du risque de remontée de nappe.

4. Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement et de santé dans le projet

4.1. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique

L'étude d'impact comprend sur la forme les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par les articles L.122-1 et R.122-5 du code de l'environnement. Elle aborde l'ensemble des thématiques requises qui sont en général approfondies de façon proportionnée (sauf pour le paysage—cf infra 4.5.2. Insertion paysagère) au regard des enjeux et des sensibilités du secteur. Les impacts du projet liés à la phase de chantier et à la période d'exploitation sont pris en compte. L'autorité environnementale souligne la grande qualité formelle de l'étude d'impact qui permet une compréhension aisée du dossier (Etat initial de l'environnement et analyse des incidences).

Le résumé non technique est facilement accessible par le public et aborde toutes les parties de l'étude d'impact. Il devra faire l'objet des adaptations nécessaires afin de prendre en compte les observations figurant dans le présent avis.

4.2. Avis sur l'analyse de l'articulation avec les documents d'urbanisme et les autres plans et programmes concernés

L'articulation du projet de barreau de liaison avec plusieurs documents-cadres concernant l'aire d'étude est examinée (chapitre 4 de l'étude d'impact), notamment en matière de préservation de la ressource en eau (SDAGE⁶ Rhône-Méditerranée-Corse), de la biodiversité (SRCE⁷ de la région PACA), de l'aménagement du territoire (DTA⁸ des Bouches-du-Rhône, SCoT⁹ Ouest Etang de Berre, PLU d'Istres), du déplacement urbain (PDU¹⁰ Ouest Etang de Berre), et de la qualité de l'air (SRCAE¹¹ de la région PACA).

L'autorité environnementale recommande de procéder à un examen plus détaillé de l'articulation du projet avec le PDU Ouest Etang de Berre et le SRCE de la région PACA.

6 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

7 Schéma Régional de Cohérence Ecologique

8 Directive Territoriale d'Aménagement

9 Schéma de Cohérence Territoriale

10 Plan de Déplacements Urbains

11 Schéma Régional Climat Air Energie

4.3. Avis sur l'analyse de l'état initial et l'identification des enjeux environnementaux du territoire sensibles au projet

L'étude d'impact fournit dans l'ensemble les éléments de connaissance nécessaires pour caractériser l'environnement du territoire concerné par le projet et ses évolutions.

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'appuie sur un certain nombre d'études et de données spécifiques et quantitatives représentatives du contexte local pour ce qui concerne notamment : la nappe souterraine, le diagnostic faune-flore, l'étude d'incidences Natura 2000, le trafic routier, l'ambiance sonore, la qualité de l'air.

L'étude d'impact comporte un tableau récapitulatif des enjeux concernés par le projet. Ces éléments sont globalement cohérents avec l'analyse de l'état initial de l'environnement, sauf pour la sensibilité paysagère qui apparaît sous-évaluée.

4.4. Avis sur la justification des choix et les solutions de substitution envisagée

L'objectif du projet de barreau de liaison est l'amélioration de la circulation routière au niveau de Miramas dans le cadre plus général de la mise en place de la future liaison nord-sud entre Fos-sur-Mer et l'autoroute A54.

L'étude d'impact (chapitre 5) indique que la conception du projet intègre la préservation de l'environnement, notamment par la localisation de l'ouvrage au plus près de l'urbanisation de Miramas afin de minimiser l'impact négatif sur l'espace agricole de Crau.

4.5. Avis sur l'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé, sur l'évaluation des incidences Natura 2000 et sur l'analyse des mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts sur l'environnement

4.5.1. Préservation de l'espace agricole

La préservation des terres agricoles de la plaine de Crau est un enjeu majeur du projet globalement bien pris en compte dans le dossier. L'activité agricole reste développée sur Istres et Miramas, notamment sur la zone d'étude située dans l'aire géographique de l'AOC¹² Foin de Crau de notoriété internationale.

Le projet routier impacte pourtant directement plusieurs parcelles exploitées (Istres) sur une surface totale d'environ 1,3 ha. De façon plus générale, il contribue également à la fragmentation de l'espace agricole enclavé à terme entre le futur barreau de liaison et l'urbanisation des quartiers sud de Miramas (zonage ZAU5 notamment). Le niveau d'incidence sur l'activité agricole est jugé modéré par l'étude d'impact. Il est précisé que le projet de barreau de liaison est prévu par la DTA¹³ des Bouches-du-Rhône, le SCoT Ouest Etang de Berre et le PLU d'Istres .

La principale mesure de réduction d'impact porte sur le remembrement de la parcelle B1027, sous réserve du maintien de la fonction continuité écologique de la haie présente sur le site. Le dossier propose également la création de deux hectares de nouvelles parcelles exploitables en AOC foin de Crau en compensation des 1,3 ha consommés par le projet, via un fond de compensation, et « répartis de manière équitables entre les deux exploitants concernés ».

Compte tenu de ces dispositions, le niveau d'impact direct du projet sur l'espace agricole, jugé faible par l'étude d'impact, apparaît justifié.

12 Appellation d'Origine Contrôlée

13 Directive Territoriale d'Aménagement

Toutefois, le dossier s'avère imprécis pour ce qui concerne l'analyse des effets à moyen terme sur la périphérie de Miramas. Le document d'urbanisme devra quant à lui s'attacher à contenir l'urbanisation au sud du futur barreau routier et à la maîtriser au nord en tenant compte des enjeux environnementaux (fonctionnalités écologiques, bruit, qualité de l'air).

La compensation pour la destruction des 1,3 ha de prairies agricoles fait l'objet d'une démarche avec le Symcrau dont les modalités doivent être précisées. Il est à noter que depuis le dépôt du dossier, le seuil réglementaire pour la compensation collective agricole (LAAF) a été abaissé à 1 hectare. Ainsi cette compensation est devenue obligatoire depuis le 16/03/2017 et donc pour ce projet, contrairement à ce qui est mentionné. Par ailleurs, il est recommandé d'évaluer les impacts directs/indirects et à long terme sur les surfaces de foin de Crau, y compris l'effet d'urbanisation induite, de mettre en place un suivi de l'efficacité de cette mesure et de le chiffrer.

Outre l'irrigation, la culture du foin de Crau nécessite également des réseaux de drainage (d'assainissement) qui devront être maintenus ou rétablis. Pour une meilleure compréhension du dossier, la carte des réseaux hydrauliques (d'irrigation et d'assainissement) après aménagement doit être clarifiée et complétée par une légende.

En phase chantier, l'étude propose de privilégier la réalisation des travaux situés en zone agricole de janvier à mars. Cette formulation nécessite d'être précisée et il est recommandé de détailler les travaux les plus impactants pour les cultures (notamment terrassements et travaux générant des envols de poussières) qui seront effectivement réalisés pendant cette période. Il n'est pas précisé si cette période de travaux a été validée par les exploitants.

L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures visant à réduire et à compenser les impacts du projet routier sur l'espace agricole potentiellement affecté, et de proposer une carte claire présentant le réseau hydraulique avant et après travaux.

4.5.2. Espaces naturels et biodiversité

➤ Espaces naturels remarquables (dont sites Natura 2000)

Le périmètre de projet est inclus en totalité dans le site Natura 2000 ZSC¹⁴ « Crau centrale–Crau sèche ». En outre, il prend place dans une aire d'étude large comportant plusieurs zonages naturels remarquables (sites Natura 2000, ZNIEFF¹⁵), ce qui constitue un indicateur de la sensibilité écologique du site de projet.

Secteurs humides

Les différents types de secteurs humides (ripisylve à peuplier, roselière, fossés et petits canaux) concernés par le projet sont identifiés et caractérisés. Aucun d'entre eux ne réunit les trois critères réglementaires constitutifs d'une zone humide avérée.

Compte tenu des mesures d'évitement et de réduction proposées, l'impact résiduel sur les secteurs humides est jugé modéré. Conformément aux dispositions du SDAGE¹⁶, le dossier propose à titre de compensation des 727 m² consommés par le projet, la restauration d'environ 1500 m² de la roselière nord de l'Etang de l'Olivier à Istres. Il convient de préciser les modalités de suivi et le chiffrage de cette mesure.

14 Zone Spéciale de Conservation – Directive Habitats

15 Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

16 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

L'autorité environnementale recommande de se rapprocher des services compétents afin de valider l'équivalence écologique de la mesure de compensation proposée pour le secteur humide affecté par le projet.

Défrichement

Le projet prévoit le défrichement d'une surface d'environ 0,41 ha, correspondant pour partie (ripisylve du Blaqueiron) au secteur humide mentionné précédemment. Au terme d'une analyse détaillée et argumentée, l'étude d'impact conclut à une incidence résiduelle faible sur les boisements concernés ne nécessitant pas de dispositif compensatoire.

Sites Natura 2000

Conformément à la réglementation en vigueur (articles R.414-19 et suivants du code de l'environnement), une évaluation des incidences Natura 2000 a été réalisée pour trois sites Natura 2000 : ZSC¹⁴ « Crau sèche- Crau centrale » incluant en totalité le site de projet, et ZSC « Marais et zones humides liées à l'étang de Berre » et ZPS¹⁷ « Crau » situées respectivement à 2 km et 500 m de la zone de projet.

L'étude conclut au terme d'une analyse détaillée (jointe intégralement en pièce 6 du dossier) ciblée sur deux habitats et 12 espèces communautaires (oiseaux et chiroptères) ayant justifié la désignation des sites concernés, à l'absence d'incidence significative sur Natura 2000, « sous réserve de l'application des mesures d'atténuation » préconisées, portant essentiellement sur le rétablissement des continuités écologiques favorables aux chiroptères à travers le futur ouvrage routier. L'analyse des incidences sur les oiseaux de la ZPS toute proche n'est pas suffisamment détaillée (cf infra – Espèces protégées).

▲ Espèces protégées

Les résultats des prospections de terrain¹⁸ mettent en évidence un enjeu significatif (« modéré à fort ») pour un type d'habitat (ripisylve à peupliers du Blaqueiron) et plusieurs espèces faunistiques (insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, chiroptères). Les secteurs sensibles situés sur l'emprise du projet sont identifiés et cartographiés pour chacune des espèces à enjeux concernées et globalement sur la carte de synthèse relative à la zone d'étude.

L'impact brut (avant mesures) est jugé par l'étude d'impact modéré pour les insectes, les oiseaux et les chiroptères (tableau p.215). Compte tenu des mesures de réduction et d'accompagnement proposées, l'impact résiduel du projet est jugé faible pour l'ensemble des compartiments biologiques concernés (tableau p.270).

Pourtant, le diagnostic écologique présenté dans l'étude d'impact est essentiellement ciblé sur les chiroptères. Les incidences potentielles du projet concernant les oiseaux (perte potentielle de territoire de chasse/espace vital) doivent être explicitées de manière plus détaillée. Le Rollier d'Europe et le Milan noir utilisent la zone du projet et ses abords pour se reproduire, s'alimenter et se reposer. Les haies maillant la zone d'étude constituent des éléments structurants importants pour la reproduction de l'avifaune et son repos. Les prés de foin de Crau sont également utilisés pour l'alimentation.

17 Zone de Protection Spéciale – Directive Oiseaux

18 Réalisées entre mai et août 2013 et au printemps 2014 par le bureau d'études Ecomed (p.321)

Au regard de ces impacts potentiels, le dossier propose des mesures de réduction et de compensation : sur la forme, pour plus de clarté, il est recommandé d'adopter un nommage continu des mesures sans distinguer celles qui concernent la phase chantier et la phase exploitation.

Pour ce qui concerne la phase chantier, le tableau page 249 agrège les périodes où les travaux lourds (terrassements, déboisement) sont à éviter. Il est recommandé en outre :

- d'élargir les périodes d'exclusion aux mois de février et d'août afin d'intégrer les périodes de sensibilité des espèces décrites plus haut ;
- de recenser et baliser les arbres les plus favorables à la nidification des espèces cavicoles et arboricoles, afin de les préserver ;
- de réaliser les coupes requises lors de la période du calendrier la moins sensible.

Pour ce qui concerne la phase exploitation, il serait utile de positionner les « passages hop-over¹⁹ » favorables au déplacement des chauves-souris sur une carte.

L'autorité environnementale recommande :

- d'approfondir l'évaluation des incidences du projet sur les oiseaux ;
- de préciser les mesures d'évitement et de réduction mise en place pour la biodiversité.

La réalisation de ces compléments est nécessaire pour valider l'absence de nécessité de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées.

▲ Continuités écologiques

Le secteur d'étude, bien qu'enclavé entre deux ouvrages routiers très fréquentés (RN1569 et RD569n), contribue aux échanges écologiques entre l'étang de Berre et la plaine de Crau.

Le fonctionnement écologique de la zone d'étude est peu détaillé. Sur un plan général, les dispositions en matière de continuités écologiques du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la région PACA sont rappelées sommairement, sans illustration cartographique ; la trame verte et bleue (TVB) du SCoT Ouest Etang de Berre n'est pas mentionnée. Les possibilités de déplacement des populations naturelles sur la trame de haies et de canaux de la plaine agricole ne sont pas approfondies.

Les mesures de réduction conduisant à un impact résiduel du projet jugé faible sur la fonctionnalité écologique du secteur de projet concernent essentiellement les chiroptères.

L'autorité environnementale recommande d'établir un diagnostic détaillé du réseau local de continuités écologiques, et de préciser sur cette base les mesures de réduction d'impact éventuellement nécessaires pour l'ensemble des espèces concernées.

4.5.3. Insertion paysagère

La réalisation du barreau de liaison implique une mutation paysagère non négligeable d'un secteur actuellement entièrement végétalisé marqué par une forte tradition agricole, à l'articulation des deux entités paysagères « La Crau » et « Le bassin de l'Etang de Berre ». Le périmètre de projet n'est concerné par aucun site classé ou inscrit ou périmètre de monument historique.

¹⁹ Rampe végétale formée d'arbres de hauteur croissante (maximum 6 m) fonctionnant selon le principe du tremplin, permettant aux chiroptères de franchir un obstacle (*source : étude d'impact*)

D'une façon générale le traitement de la thématique paysagère, peu détaillée dans le dossier, se situe en deçà des attentes générées par l'envergure de cette opération routière et par la sensibilité de la zone d'étude. L'analyse des perceptions proches et lointaines du site de projet n'est pas réalisée, tant pour ce qui concerne l'état initial du site que pour le secteur en phase aménagée. Les points de vue remarquables ne sont pas identifiés ni caractérisés. Les incidences potentielles du projet ne sont pas évaluées. Les mesures d'accompagnement paysager ne sont pas présentées.

Concernant, la mesure MR5 visant à rétablir les corridors de vol et les reconnecter aux corridors existants, il est opportun d'y inclure les enjeux d'insertion paysagère du projet (localisation des haies replantées, densités, essences, hauteur à la plantation, différentes strates).

L'autorité environnementale recommande de :

- *compléter l'étude paysagère pour rendre compte, à l'aide de simulations appropriées (montages photographiques, coupes à l'échelle, schémas d'ambiance,), de l'insertion du projet dans son environnement proche ou lointain ;*
- *présenter un plan d'aménagement paysager cohérent avec les mesures nécessaires au maintien des continuités écologiques sur la zone de projet.*

4.5.4. Gestion du ruissellement pluvial

La partie qualitative de la gestion des eaux pluviales globalement bien traitée dans le dossier mérite d'être précisée sur certains points.

Le bassin versant intercepté pris en compte pour définir la rubrique 2.1.5.0 de l'article R.214-1 du code de l'environnement est la surface de projet soit 1,68 ha. Or, bien que le projet se situe en terrain quasiment plat, on note la présence d'écoulements nord-sud, qui en cas de non infiltration pourraient être perturbés par le nouvel axe routier, qui se trouve en remblais sur toute sa longueur. Il conviendrait donc de prendre en compte le bassin versant en amont de la route dans le ciblage de la rubrique.

Bien que le projet ne soit pas situé en zone inondable, il serait pertinent d'analyser les ruissellements en cas d'épisode centennal et de s'assurer du devenir des eaux pluviales. Celles-ci peuvent s'infiltrer rapidement ou au contraire s'accumuler le long de la route en remblais avant de la franchir via les filioles ou les canaux principaux. Il est utile de définir jusqu'à quelle occurrence les franchissements projetés sont efficaces, sachant que les canaux et filioles d'irrigation, s'ils ne sont pas surélevés, deviennent souvent des drains lors des épisodes pluvieux importants.

La capacité d'infiltration du bassin de rétention BV2 et BV3 doit être précisée par un test d'infiltration sur sol/sous-sol saturés en eau et par l'indication de la profondeur de la nappe de la Crau à cet endroit. Pour le dimensionnement des bassins, il est demandé au pétitionnaire de comparer la doctrine pluviale de la DDTM13 parue fin 2015 et le règlement du schéma pluvial de la ville d'Istres.

Les modalités de gestion des eaux pluviales sur le secteur d'étude seront examinées par les services compétents de la police de l'eau dans l'instruction de la procédure loi sur l'Eau.

4.5.5. Intégration urbaine

- Trafic

Le trafic très important supporté par les deux voies structurantes nord-sud RN1569 et RD569n, est générateur de difficultés circulatoires et d'insécurité routière à l'intérieur de Miramas.

La simulation effectuée, prenant en compte les projets d'aménagement prévus dans l'aire d'étude, met en évidence à l'horizon 2030, un soulagement notable du trafic dans l'agglomération, suite à la

mise en service du barreau de liaison induisant un report du flux circulatoire sur la RN1569, prolongée par la déviation nord de Miramas mise en service en mars 2017.

- Transports en commun

Miramas est concerné par plusieurs lignes du réseau communautaire Ulysse de transports en commun. Les conséquences du projet sur l'opportunité de développement des transports en commun sur les voies délestées par la mise en service du barreau de liaison sont peu explicitées. L'articulation du projet avec le plan de déplacements urbains (PDU) de l'Ouest Etang de Berre est présentée trop sommairement.

L'autorité environnementale recommande de préciser les possibilités offertes par le projet en matière de développement des transports collectifs, en lien avec les dispositions du PDU Ouest Etang de Berre.

4.5.6. Cadre de vie et santé publique

Le secteur de projet situé dans la plaine agricole n'est pas au contact direct des secteurs urbanisés (notamment d'habitat) de Miramas.

- Ambiance sonore

L'analyse de l'état initial, sur la base d'une campagne de mesures, met en évidence « *une ambiance sonore modérée* » sur le secteur d'études. Le niveau de bruit en période nocturne n'est pas précisé pour les points 3 et 4.

La simulation réalisée fait apparaître un niveau d'impact négligeable du projet sur les populations riveraines.

- Qualité de l'air

La source principale d'altération de la qualité de l'air est liée à l'importance du trafic routier dans l'aire d'étude. Les mesures réalisées révèlent un niveau de polluants (NO2 et benzène) inférieur aux seuils réglementaires.

La simulation réalisée fait apparaître une « *diminution sensible* » de la pollution de l'air sur le secteur d'étude suite à la mise en service du barreau routier, en raison de la décongestion qui en résulte pour des axes saturés existants.

- Protection du réseau d'eau potable

Le projet se situe en partie dans le périmètre de protection rapprochée du captage de Sulauze qui alimente en eau potable les communes de Miramas et Saint-Chamas. Le forage a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique définissant des périmètres de protection. Vu la proximité du captage, il convient de soumettre le dossier de projet de barreau de liaison à l'avis d'un hydrogéologue agréé afin de s'assurer que les travaux envisagés n'auront pas d'impact sur la qualité de l'eau et sont compatibles avec la gestion de l'ouvrage. La demande de désignation de cet expert devra être déposée auprès du service de santé environnement de la délégation départementale des Bouches-du-Rhône de l'Agence Régionale de Santé (ARS) PACA.

4.5.7. Identification d'un programme de travaux et effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

- Identification d'un programme de travaux

L'article L.122-1-II du code de l'environnement stipule que « *lorsque des projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux [...], l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du*

programme ». Le code de l'environnement précise : « *Un programme de travaux, d'aménagement ou d'ouvrages, est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle* ».

L'étude d'impact indique que le projet de barreau de liaison s'insère dans le cadre plus général du projet de liaison Fos-Salon, comprenant dans le secteur de Miramas :

- le barreau de liaison RN1569/RD569n au sud de Miramas ;
- la déviation nord de Miramas.

Les impacts de ce programme de travaux sont examinés pour l'ensemble des enjeux concernés.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'analyse des impacts du programme sur la consommation de terres agricoles, le paysage et la fragmentation des continuités écologiques.

- Effets cumulés avec d'autres projets connus

L'analyse des effets cumulés du barreau de liaison avec d'autres projets connus doit être réalisée conformément aux dispositions de l'article R.122-5 4° du code de l'environnement et prendre en compte l'ensemble des projets qui, lors du dépôt de l'étude d'impact, ont fait l'objet :

- d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique ;
- d'une étude d'impact et pour lesquels un avis de l'Autorité environnementale a été rendu public.

L'étude d'impact examine les effets cumulés du futur barreau de liaison RN1569/RD569n avec trois projets entrant dans cette catégorie, dont la déviation nord de Miramas et la ZAC de la Péronne.

L'autorité environnementale recommande de préciser les effets cumulés pour ce qui concerne le volet faune/flore et la consommation de terres agricoles.

5. Conclusion

Le projet de barreau de liaison RN1569/RD569n est de nature à contribuer de manière significative à l'amélioration des conditions de circulation et du cadre de vie en partie sud de Miramas. Compte tenu des éléments présentés dans le dossier, l'impact du projet sur l'environnement peut être considéré comme modéré.

Toutefois, le projet s'inscrit dans un contexte sensible sur le plan écologique et paysager. Afin d'assurer une meilleure adéquation du projet avec son environnement, l'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de préciser et de compléter le dossier pour ce qui concerne :

- l'insertion paysagère du projet ;
- les incidences potentielles sur les continuités écologiques et sur les territoires de chasse des oiseaux (rapaces, Rollier d'Europe) ;
- les modalités de protection du captage d'eau potable de Sulauze.

Pour le préfet et par délégation

*Le Directeur Régional Adjoint de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement*

Eric LEGRIGEOIS



