



Autorité environnementale
conseil général de l'Environnement et du Développement durable
www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet de déviation de Miramas (13)

n°Ae : 2011- 63

Avis établi lors de la séance du 7 décembre 2011 - n°d'enregistrement : 007973-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 7 décembre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de déviation de Miramas (Bouches du Rhône).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, Guth, Steinfelder, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Féménias, Lagauterie, Letourneau, Rouquès, Schmit, Ullmann, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : MM. Lafitte, Lebrun.

*
* * *

L'Ae a été saisie pour avis sur le projet de déviation et mise en compatibilité du POS de Miramas par le préfet des Bouches-du-Rhône en date du 5 septembre 2011, parvenu complet à l'Ae le 9 septembre 2011.

L'Ae a consulté le préfet du département des Bouches-du-Rhône au titre de ses compétences en matière d'environnement par courrier du 9 septembre 2011.

L'Ae a consulté le ministère chargé de la santé par courrier du 9 septembre 2011.

Sur le rapport de Mme Mauricette STEINFELDER et de M François VAUGLIN, et après en avoir délibéré, l'Ae a formulé l'avis suivant.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais 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. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae.

Résumé de l'avis

Le projet soumis à l'avis de l'Ae porte sur la déviation de Miramas (Bouches-du-Rhône), qui consiste en la réalisation d'une route à 2x2 voies de 3 km de long entre le giratoire d'Aubanel au sud-est de Miramas et le giratoire de Toupiguières au nord. Il nécessite la modification du plan d'occupation des sols (POS) pour le rendre compatible avec cette opération.

L'objectif poursuivi est de réduire les nuisances liées à l'insécurité routière, la congestion et l'insuffisance des infrastructures actuelles par la création d'une nouvelle infrastructure routière plus éloignée du centre ville. Cette déviation a vocation à accueillir le trafic de transit, et particulièrement les poids lourds qui représenteraient 18 % des quelques 18 000 véhicules circulant en moyenne chaque jour dans Miramas.

Le tracé de la nouvelle route sera réalisé en remblai. Un pont permettra de franchir des voies ferrées.

L'étude d'impact présente l'ensemble des parties nécessaires. Toutefois, l'Ae émet un certain nombre de recommandations pour en améliorer et compléter le contenu.

Concernant l'état initial, l'Ae recommande de préciser les aires d'habitats qui seront détruites et de les cartographier.

Concernant les variantes étudiées et la justification du projet, l'Ae recommande que soient présentées les possibilités de report modal vers le chemin de fer ainsi qu'une meilleure justification du choix opéré.

Concernant les impacts du projet sur l'environnement, l'Ae recommande :

- que le maître d'ouvrage s'engage sur un accompagnement de la gestion des mesures compensatoires à mettre en place et leur suivi, et qu'elles soient présentées dans le dossier mis à l'enquête publique,
- de compléter les études acoustiques sur l'ensemble de la zone d'étude, de jour comme de nuit,
- de clarifier le niveau d'engagement du maître d'ouvrage sur quelques mesures présentées au conditionnel,
- d'étudier des mesures pour préserver ou à défaut compenser l'atteinte portée à des spécimens d'arbres situés dans ou à proximité de l'espace boisé classé du Mas de la Péronne.

Enfin, l'Ae recommande de préciser les impacts cumulés de ce projet avec d'autres projets prévus à proximité (« voies longues » pour le fret, nouveaux barreaux routiers au sud de Miramas, nouvelle zone d'aménagement concerté, nouvelles urbanisations...), à court et moyen terme, afin de garantir la pérennité des mesures compensatoires proposées dans ce dossier.

L'Ae recommande de prendre aussi en compte les projets liés au développement de Fos-sur-Mer, du grand port maritime de Marseille (GPMM), et les impacts induits par la création de la déviation de Miramas sur les installations militaires voisines.

L'Ae émet par ailleurs un certain nombre d'autres recommandations exposées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

1 Objectifs et présentation du projet

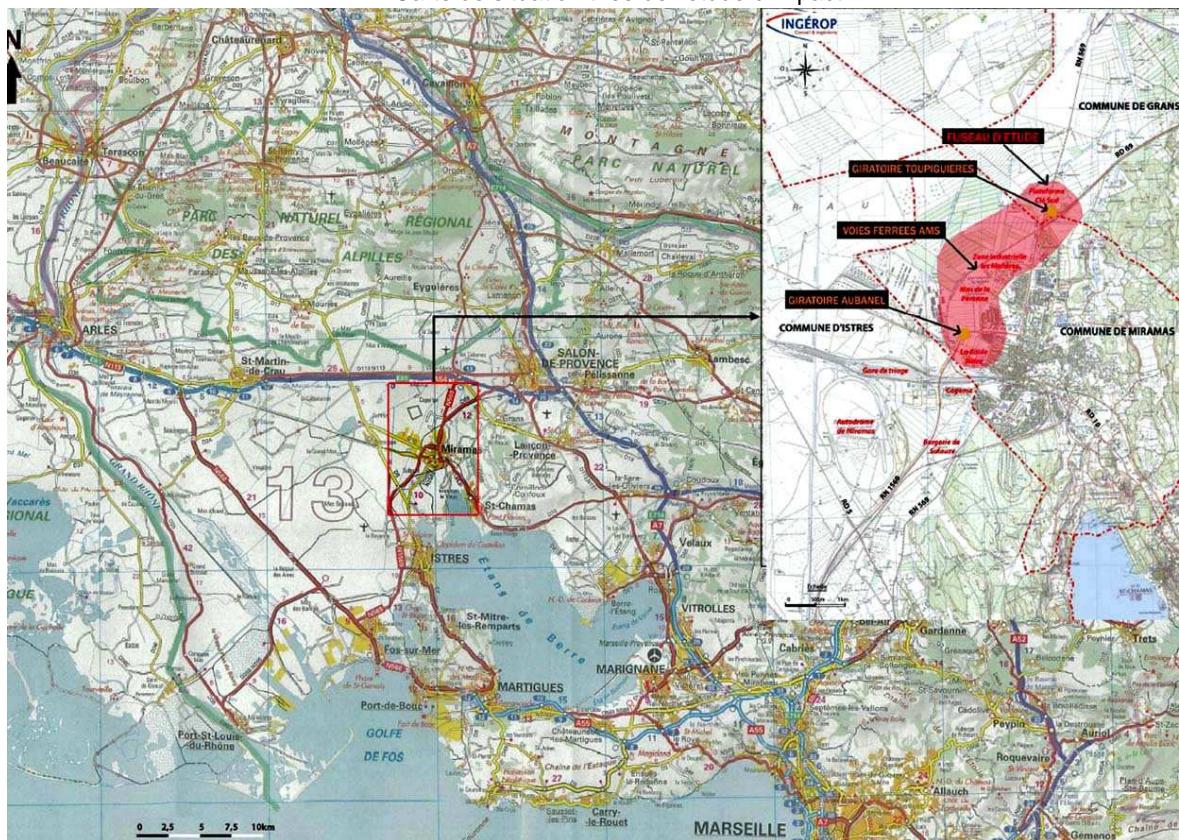
La ville de Miramas se situe sur l'axe desservant au sud Istres, Fos-sur-Mer et Martigues et au nord l'autoroute A 54, Salon-de-Provence et l'autoroute A 7. La circulation routière qui emprunte cet axe passe par le centre ville de Miramas, créant de fréquentes congestions et des risques élevés d'accidents.

Le projet présenté vise à déporter le trafic en transit à l'extérieur du centre de Miramas en créant une nouvelle infrastructure routière. Celle-ci consiste en une route à 2x2 voies d'une longueur de 3 km. Cette nouvelle route est ancrée sur le réseau existant par le giratoire d'« Aubanel » situé à l'ouest du centre de Miramas (arrivée des flux venant du sud) et le giratoire de « Toupiguières » situé au nord de Miramas sur la commune limitrophe de Grans.

Ce projet assure donc une liaison directe entre la RN 1569 au sud, et les RN 569 et RD 69 au nord. Il est situé dans la zone d'emplois de Fos-sur-Mer dont la zone industrialo-portuaire devrait connaître de nouveaux développements importants (projets de terminaux et de nouvelles zones logistiques).

Le maître d'ouvrage est le ministère de l'environnement, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Carte de situation tirée de l'étude d'impact



Le projet longe le centre logistique de l'Europe du sud, dit « CLESUD », par l'est et la zone d'activités des Molières par l'ouest. Il est situé dans une zone en partie urbanisée. La vitesse d'exploitation prévue est de 90 km/h.

L'opération consiste en la réalisation d'une route de 2x2 voies, intégralement construite en remblai pour permettre le franchissement de voies ferrées. Elle comprend en outre :

- un pont de 214 mètres pour franchir les voies ferrées « Avignon – Miramas par Salon » (AMS). Ce pont disposera de quatre travées de portées (donc trois piles), et des gabions viendront soutenir le remblai au niveau des culées,

- un pont de type portique permettant de relier le projet de voies ferrées dédiées au fret (« voies longues ») depuis la plate-forme multimodale de CLESUD,
- un nouveau giratoire, dit « d'Aubanel » qui sera situé sur la RN 1569,
- le réaménagement du giratoire de Toupiquière qui reliera au nord la déviation créée avec la RN 569, la RD 69 et l'entrée de CLESUD.



La zone de réalisation du projet : partant du rond point nord, longeant les voies ferrées par l'ouest et rejoignant le virage à l'entrée de Miramas au sud (source : Géoportail 2011)

2 La procédure suivie

Le projet est soumis à enquête publique en tant qu'opération susceptible d'affecter l'environnement². Il est également soumis à enquête publique avant déclaration d'utilité publique (DUP) permettant l'expropriation des terrains nécessaires³.

Le dossier remis à l'Ae est le dossier d'enquête publique préalable à la DUP, comportant notamment l'étude d'impact⁴ (document F).

Le projet nécessite le déclassement d'un espace boisé classé inscrit dans le plan d'occupation des sols (POS) de Miramas et comporte un dossier de mise en compatibilité avec les POS de Miramas et de Grans (document I).

Le projet étant susceptible d'affecter directement ou indirectement une zone de protection spéciale (ZPS) et une zone spéciale de conservation (ZSC), il nécessite l'étude d'évaluation de ses incidences sur les espèces et habitats⁵ (document H).

Les inventaires ont fait apparaître la présence d'espèces protégées sur le site du projet, en particulier une orchidée, l'Ophrys de Provence (Ophrys provincialis). Les demandes de dérogation qui seraient nécessaires en application de la réglementation des espèces protégées sont annoncées dans le dossier, ainsi que des mesures compensatoires sous forme d'acquisition de terrains et leur gestion.

Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs que le dossier fera l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau⁶.

² Articles L.123-1 et suivants et R.123-1 du code de l'environnement.

³ Article L.11-1 du code de l'expropriation.

⁴ Articles R.122-4 à R.122-9 du code de l'environnement.

⁵ Article L.414-4 du code de l'environnement.

⁶ Articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement.

3 L'analyse de l'étude d'impact

3.1 Le champ de l'étude

Le fuseau d'étude est situé en zone périurbaine à l'ouest de Miramas. Il fait partie d'une zone de transition entre plusieurs infrastructures routières⁷, ferroviaires⁸ et les pelouses steppiques de la Crau (« Coussouls⁹ »). L'étude souligne aussi que cette zone comporte un maillage dense de petits canaux d'irrigation et la présence d'aquifères souterrains importants pour l'alimentation en eau.

L'opération constitue un programme au sens du code de l'environnement.

3.2 L'état initial et la hiérarchisation des enjeux

L'état des lieux présenté aborde de façon documentée tous les aspects attendus. Ils sont hiérarchisés.

Le projet étant conçu en totalité en remblai, il modifie notamment la topographie et oriente la solution d'assainissement des eaux pluviales vers l'infiltration. Les impacts paysagers sont identifiés ainsi que le risque de pollution par ruissellement dans un contexte de grande perméabilité des sols et de proximité de la nappe.

Des précisions complémentaires pourraient cependant être apportées pour contribuer à une perception plus complète des enjeux environnementaux.

Sur les risques naturels

Il n'existe pas de plan de prévention des risques (PPR) sur la commune de Miramas. Toutefois, le projet est concerné par le risque sismique, dont l'aléa est qualifié de « modéré » ou de « moyen » selon les parties de la zone d'étude. Une faille sismique longeant le flanc ouest de la déviation est signalée.

En raison de la présence d'une faille sur le site étudié, et compte tenu du séisme de 1909 qui a touché durement Lambesc, l'Ae recommande de présenter les mesures prises dans la conception du projet pour respecter les contraintes sismiques, en particulier pour le pont.

Sur les eaux

Le projet est situé dans une zone très vulnérable en amont d'un ensemble de forages d'alimentation en eau potable. Il touche la nappe d'eau souterraine « cailloutis de Crau » et, de manière plus limitée, les « formations gréseuses et marno-calcaires tertiaires dans les bassins versants Touloubre et Berre », très sensibles à la pollution par les eaux de surface et aux prélèvements, dont l'objectif de bon état est fixé par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE¹⁰) à l'horizon 2015.

Par ailleurs, le sud du projet est concerné par le captage du Sulauze, qui alimente les communes de Miramas et de Saint-Chamas ainsi que par sept points de prélèvements agricoles ou domestiques (page 78). Le périmètre de protection éloigné du captage du Sulauze est situé à 250 m du projet, en aval hydraulique.

La zone est quadrillée par de très nombreux canaux et filioles d'irrigation qui drainent les eaux vers l'étang de Berre et permettent leur infiltration dans la nappe, proche du sol.

Les sols sont très perméables et le bassin versant se limite à son impluvium propre.

Cet enjeu majeur de préservation de la ressource en eaux souterraines et superficielles est bien décrit et pris en compte dans les phases de chantier et d'exploitation.

⁷ Les RN 1569 et 569 déjà évoquées, ainsi que les RD 10 et 69 qui assurent les liaisons transversales est-ouest de moindre importance.

⁸ Lignes Avignon – Miramas par Salon (AMS) et Paris – Lyon – Marseille.

⁹ Les Coussouls sont un écosystème semi-aride unique en Europe, qui constituent un habitat et une association végétale exceptionnels.

¹⁰ Le SDAGE 2010-2015 est entré en vigueur le 21 décembre 2009.

Sur les milieux naturels

La zone d'étude

Les surfaces affectées par le projet comportent pour 60 % des friches subnitrophiles¹¹, 20 % des prairies de fauche produisant notamment du foin de Crau¹², 10 % de pelouses xérophiles¹³ annuelles sur cailloutis et 10 % de boisements. L'impact environnemental le plus fort porte sur les pelouses xérophiles et sur une partie des boisements.

L'estimation de la surface d'habitats détruits est de 1,3 ha au total, tous habitats confondus (page 199), mais la seule destruction des stations d'Ophrys de Provence (Ophrys Provincialis) est évaluée à 3 ha en page 204. Par ailleurs, le résumé non technique évoque en page 37 la destruction de 1,3 km², ce qui semble élevé au vu de la seule géométrie du projet.

L'Ae recommande de préciser le mode de calcul des surfaces d'habitats détruits, de préciser leur superficie totale et d'en réaliser une cartographie de synthèse.

Les zones protégées

La zone d'étude du projet est située, en partie, dans ou à proximité de plusieurs zones protégées ou riches en biodiversité, notamment :

- la réserve naturelle nationale des « Coussouls de Crau » (FR3600152) est à 800 m¹⁴,
- la zone spéciale de conservation (ZSC, directive habitats) « Crau centrale – Crau sèche » est contiguë (FR9301595),
- la zone de protection spéciale (ZPS, directive oiseaux) « Crau » est contiguë (FR9310064),
- la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Crau » est partiellement incluse dans la zone d'étude et dans le périmètre de réalisation du projet,
- la ZNIEFF de type II « Crau sèche » est à 800 m.

Le projet fait l'objet d'une étude d'incidences conformément à l'article L.414-4 du code de l'environnement, portant notamment sur la ZPS et la ZSC qui font partie du réseau Natura 2000.

Quatre habitats sont d'intérêt communautaire et présentent une richesse écologique particulière : les pelouses xérophiles annuelles sur cailloutis, les pelouses xérophiles annuelles sur marnes et calcaires, les prairies de fauche et les boisements mésophiles. Plusieurs espèces sont protégées, parmi lesquelles le Lézard ocellé (*Timon lepidus*), l'Hélianthème à feuilles de marum (*Helianthemum marifolium*) et l'Ophrys de Provence (*Ophrys provincialis*).

Diverses mesures seront prises afin de compenser les impacts du projet sur ces zones.

Sur la qualité de l'air

Le projet est situé à proximité immédiate de l'étang de Berre, zone très industrielle et densément peuplée qui fait l'objet d'une surveillance particulière de la qualité de l'air par Airfobep.

L'étude d'impact de la pollution de l'air sur la santé, de niveau II, semble adaptée à la densité de population et aux trafics attendus sur la déviation à l'horizon 2035.

Sur le trafic routier

L'une des motivations importantes de la création de la déviation de Miramas est de soulager le centre ville du trafic de transit. L'étude indique que la RN 569 est saturée aux heures de pointe et connaît une accidentologie supérieure à la moyenne.

Si aucun comptage de trafic n'a été spécifiquement réalisé sur la traversée de Miramas, l'étude fournit une estimation établie par le CETE en 2007 de l'ordre de 18 000 véhicules/jour sur la RN 569, dont 18 % de poids lourds.

L'Ae recommande de compléter les informations concernant le trafic par une description de la part relative du transit qui emprunte actuellement le centre ville et par les allègements de trafic attendus par la mise en service de la déviation.

11 Les prairies méditerranéennes subnitrophiles constituent des formations pionnières sur des sols nus et légèrement enrichis en nitrate.

12 Le foin de Crau est la seule alimentation animale bénéficiant d'une appellation d'origine contrôlée (AOC).

13 Xérophile : qualifie des organismes qui vivent dans des milieux très pauvres en eau.

14 Distance de 800 m selon le tableau page 86 et de 500 m selon le texte page 88.

Sur les risques technologiques

Le dossier signale la présence de plusieurs installations Seveso à proximité dont une installation Seveso seuil haut (la gare de triage de Miramas). Il en résulte un transit important de matières dangereuses de et vers Fos-sur-Mer.

Un poste à gaz est présent au niveau du giratoire de Toupiguières, ainsi qu'une canalisation de gaz et un pipeline.

3.3 L'analyse des variantes et la justification des choix effectués

Le dossier présente l'analyse comparative des variantes de tracé et la justification du parti retenu :

- une « variante 0 » consistant à ne pas réaliser le projet,
- deux variantes sur la section courante : une « variante est », correspondant à un tracé majoritairement à l'est de la voie ferrée « AMS » et une « variante ouest » correspondant à un tracé majoritairement à l'ouest de cette voie ferrée,
- trois variantes de raccordement au nord (giratoire de Toupiguières).

Le projet retenu est la variante ouest avec un raccordement au nord sur le giratoire existant, ce qui permet de réduire l'exposition des populations au bruit.

Cette solution apporte une réponse aux risques et nuisances générés par les infrastructures existantes en éloignant la circulation des zones densément peuplées. Elle améliore l'offre en infrastructure routière.

Les reports vers d'autres modes de transports (ferroviaire en particulier) ne sont pas présentés dans les objectifs ni étudiés, alors que l'étude d'impact montre la compétitivité du réseau ferré par rapport au routier sur des trajets tels que Miramas-Martigues ou Miramas-Marseille. Or l'amélioration de l'offre routière sans autre mesure risque de n'apporter qu'une amélioration temporaire aux risques et nuisances.

L'Ae recommande que les possibilités de reports vers d'autres modes de transports soient examinées avec les collectivités et les industriels concernés, pour contribuer à résoudre durablement les problèmes de congestion constatés.

Le dossier ne présente pas de variante à la réalisation de la route en remblai, solution qui comporte un impact important, notamment sur le paysage, en raison de la volumétrie des remblais à constituer et de la nécessité d'un ouvrage d'art (le pont) dont la hauteur est de 16 mètres, soit celle d'un immeuble de « 3 à 4 étages ». Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs qu'une solution en souterrain avait été écartée d'une part pour des raisons de coût, et d'autre part pour des raisons de proximité et de sensibilité de la nappe phréatique.

La construction d'une route en 2x1 voies, dont l'emprise serait moins large, n'est pas présentée comme une variante. Or à ce stade aucune des routes auxquelles la déviation est connectée n'est réalisée en 2x2 voies. Le dossier justifie le recours à 2x2 voies par la mise à disposition d'une zone de dépassement, sans étudier par ailleurs les bénéfices d'une limitation à 70 km/h (effets sur l'accidentologie, la pollution et les émissions de gaz à effet de serre).

Pour l'information du public, l'Ae recommande d'expliquer au vu de ces considérations le choix du projet qu'il a retenu.

3.4 L'analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact

3.4.1 Les impacts temporaires liés au chantier

Les impacts environnementaux liés à la réalisation du chantier sont identifiés et traités sous forme de mesures visant à éviter, réduire, ou compenser, selon les cas, les effets des travaux. Ces mesures sont décrites pour chaque impact identifié.

L'étude indique également les garanties qui seront prises auprès des entreprises pour respecter et faire respecter les mesures proposées en phase chantier.

Provenance des matériaux

L'ensemble du tracé sera réalisé en remblais et nécessitera des volumes importants de matériaux. Leur provenance n'est pas présentée dans l'étude d'impact, alors que les approvisionnements en fonction des sites, les transports et stockages de ces matériaux peuvent avoir des impacts importants.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact avec une indication, même approximative à ce stade, du volume et de la provenance des matériaux des remblais et des itinéraires empruntés pour leur transport.

Approvisionnement en eau

Le maître d'ouvrage s'engage avec raison à ce qu'il n'y ait pas de prélèvement d'eaux dans la nappe de Crau pendant les travaux.

L'Ae recommande de préciser la provenance des eaux nécessaires au chantier et à son aspersion.

3.4.2 Les impacts permanents du projet

Certaines des mesures sont présentées de manière non contraignante : des dispositifs « peuvent être » mis en place, ou seront « à prendre en compte » par exemple.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage annonce clairement les mesures qu'il prendra. Elle l'invite à s'engager fermement sur toutes celles qui sont présentées dans le dossier mis à l'enquête publique.

Sur les eaux

Les impacts sur la qualité des eaux dus au ruissellement sur les surfaces imperméabilisées ou dus aux pollutions accidentelles liées au trafic sont identifiés comme un point sensible. Les mesures pour les maîtriser et les ouvrages qui seront réalisés sont précisément décrites, ainsi que leur conformité avec le SDAGE.

Sur les milieux naturels

Au-delà de l'incertitude qui porte sur les surfaces totales d'habitats détruits (voir ci-dessus en 3.2), chaque impact permanent identifié donne lieu à une mesure. Les ratios proposés pour les compensations semblent corrects : ratio de 1 pour 1 pour les milieux dégradés, et ration de 4 pour 1 pour les milieux en bon état. Ainsi, la destruction de 3 ha d'Ophrys de Provence¹⁵ conduit le maître d'ouvrage à s'engager sur des acquisitions foncières à hauteur de 8,73 ha. Cette surface sera protégée par un arrêté de biotope. Le dossier précise en page 205 que « la définition du plan de gestion et sa mise en œuvre seront rétrocédées à un organisme ayant compétence en termes de protection des milieux naturels (Conservatoire des espaces naturels¹⁶ par exemple) ».

L'Ae recommande que les terrains acquis au titre des mesures compensatoires constituent une unité fonctionnelle, et que le maître d'ouvrage s'engage sur un financement à long terme de la gestion qui sera mise en place.

L'étude d'impact mentionne sur les secteurs affectés par les remblais ou en limite immédiate la présence d'un habitat naturel prioritaire, « parcours substeppiques de graminées et annuelles du Thero-Brachypodietae » (6220 – annexe I de la directive).

L'évaluation des incidences au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000 confirme l'existence d'effets sur les habitats, la faune et des effets de barrière pour les circulations des espèces.

De même, l'évaluation Natura 2000 conclut à une atteinte aux objectifs de conservation du site. Le dossier estime que les mesures compensatoires prévues sont de nature à répondre aux exigences du document d'objectifs (DOCOP). L'article L.414-4 VII et VIII du code de l'Environnement stipule que l'autorité compétente peut donner son accord pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, moyennant des mesures compensatoires adaptées. La Commission européenne doit en être tenue informée.

Lorsque ces atteintes portent sur un habitat naturel ou une espèce prioritaires, l'accord « ne peut être donné que pour des motifs liés à la santé ou à la sécurité publique ou tirés des avantages importants procurés à l'environnement ou, après avis de la Commission européenne, pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur. » Ces dispositions sont précisées dans le guide de la Commission européenne « Gérer les sites Natura 2000, les dispositions de l'article 6 de la directive habitats (92/43/CEE) ».

L'Ae rappelle le caractère obligatoire de ces dispositions et recommande que le dossier précise les secteurs susceptibles d'être affectés par le projet (y compris pendant la phase de chantier) relevant

15 Étant par ailleurs bien noté que « les mesures compensatoires seront soumises à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature dans le cadre de la mise en œuvre d'une demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées. » (page 204).

16 Le CREN (conservatoire régional des espaces naturels) est gestionnaire de la réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau. Interrogé par les rapporteurs, le CREN n'était à ce stade pas informé de cette perspective.

de chaque statut.

Par ailleurs, deux espaces boisés classés (EBC) sont affectés par le projet, l'un à Grans à proximité du giratoire de Toupiquière et l'autre à Miramas à proximité du Mas de la Péronne. Le dossier indique la nécessité de déclasser ces espaces puisque l'emprise retenue ne permet pas de les éviter. La destruction porte sur 1 052 m² à Miramas (la surface actuelle de cet EBC est de 7 610 m²).

De plus, la présence de chênes séculaires et d'arbres potentiellement réservoirs de biodiversité est signalée à proximité et en continuité, mais hors des périmètres d'espaces boisés classés. C'est particulièrement le cas au droit du domaine de la Péronne.

Chacun de ces espaces constitue un corridor biologique dont l'ensemble forme une trame. Celle-ci sera coupée par la traversée de la déviation. Le maître d'ouvrage prévoit de reconfigurer cette trame pour rétablir des continuités (notamment pour les chiroptères) le long de la déviation et sous les ponts qui seront construits.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'étudier les mesures de réduction possibles ou, à défaut, de compensation, en particulier au droit du domaine de la Péronne où se trouvent les plus beaux spécimens.

Sur la qualité de l'air

De manière surprenante, la limitation de la vitesse à 90 km/h est présentée comme une mesure de réduction des émissions polluantes à la source.

Sur le bruit

L'étude d'impact présente les effets du projet sur l'ambiance sonore dans deux secteurs seulement : celui situé au sud du rond point d'Aubanel (la Boule Noire), hors de son emprise, et celui de la zone des Molières. Ainsi, ne les présente-t-elle pas pour les bâtiments du Mas de la Péronne.

De plus, l'estimation des intensités sonores n'a pas été réalisée de nuit, les deux étant nécessaires¹⁷, même s'il est précisé page 298 que le jour est ici considéré comme dimensionnant.

L'Ae recommande de compléter la présentation des impacts acoustiques du projet sur l'ensemble de la zone d'étude, de jour comme de nuit, afin de permettre au public d'estimer les effets du projet sur chaque construction.

Mesures de suivi

Le document ne fournit pas d'indications relatives aux conditions précises du suivi pour chacune des mesures proposées (indicateurs, modalités d'évaluation des objectifs et d'information du public au cours du suivi...).

L'Ae recommande de préciser les mesures sur lesquelles le maître d'ouvrage s'engage et d'indiquer les échéances, le coût prévisionnel de ce suivi et ses modalités.

3.5 Consommations énergétiques et coûts collectifs des pollutions et nuisances

Selon le maître d'ouvrage, à la suite de la réalisation du projet, la traversée du centre ville de Miramas devrait connaître une baisse de trafic de près de 60 % ce qui devrait améliorer la qualité de l'air en centre ville.

En revanche, le trafic d'ensemble sur le secteur devrait augmenter de 23 %. Il en résulte une hausse des kilomètres parcourus, des vitesses moyennes et des consommations énergétiques (+3,2 % soit l'équivalent de 64,6 t/j) malgré les avancées technologiques prévisibles sur la motorisation des véhicules et la composition des carburants.

L'Ae recommande de compléter cette présentation en la replaçant dans le contexte des engagements de la France à réduire de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 et de 75 % d'ici 2050.

Les calculs des consommations énergétiques et coûts collectifs induits par le projet ne comprennent pas d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre dues à la construction du projet routier (« énergie grise »).

L'Ae recommande de compléter l'évaluation coûts/avantages du projet en internalisant, même de manière sommaire, l'énergie grise découlant de sa réalisation.

17 Article 4 du décret 95-22 du 9 janvier 1995.

3.6 L'analyse des autres chapitres de l'étude d'impact

3.6.1 Les impacts cumulés

Le chapitre 10 de l'étude est consacré à l'appréciation des effets cumulés. Cette partie est bienvenue dans un contexte où plusieurs autres projets, qui ne dépendent pas forcément du même maître d'ouvrage, sont envisagés à proximité immédiate : une zone d'aménagement concerté (ZAC) « Péronne – Boule Noire – Aubanel », des aménagements ferroviaires et notamment des « voies longues » pour le fret, un projet de barreau routier au sud de Miramas pour relier la RN 1569 et la RD 569n au niveau du Sulauze, un projet de voie nouvelle reliant Miramas à Fos-sur-Mer, et d'éventuels autres projets d'urbanisation.

L'Ae recommande de prendre aussi en compte dans cette partie :

- le projet de requalification de la traversée de Miramas et les projets liés au développement de Fos-sur-Mer et du grand port maritime de Marseille (GPMM),
- les impacts induits par la création de la déviation de Miramas sur les installations militaires voisines.

La plupart de ces opérations ayant vocation à être réalisées à proximité immédiate de la déviation, leurs impacts cumulés pourraient affecter ou remettre en cause des mesures d'évitement prises dans le présent projet, voire dans des projets antérieurs.

Ainsi, les pelouses xérophiles accueillant l'Ophrys de Provence et le Lézard ocellé qui auront pu être évitées, donc relativement épargnées, seront désormais isolées et donc fragilisées par rapport à un nouveau projet.

L'Ae recommande d'étudier les effets cumulés sur les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation et, le cas échéant, de prendre les dispositions nécessaires pour garantir la pérennité de ces mesures, par exemple grâce à des protections réglementaires¹⁸.

3.6.2 Le coût des mesures d'insertions environnementales

Les mesures envisagées en faveur de l'environnement comprennent 2,2 M€ pour les ouvrages hydrauliques¹⁹, 2 M€ pour les aménagements paysagers et 340 K€ à 1,2M€ pour les protections acoustiques selon la solution qui sera retenue. S'ajoutent les mesures compensatoires relatives à l'Ophrys de Provence qui sont estimées à 3.000 €/ha, le projet prévoyant l'acquisition de 8,73 ha pour ces mesures.

Leur coût se compare au coût global du projet qui est de 61,3 M€, dont 39,7 M€ pour les travaux.

L'Ae recommande d'y intégrer les coûts de gestion des terrains acquis au titre des mesures compensatoires.

3.7 Le résumé non technique

Le résumé non technique retrace les différents aspects de l'étude d'impact. Ayant vocation à être compréhensible pour le grand public, certains termes techniques pourraient être utilement expliqués (« voies longues », « mésophile », « xérophile »...).

L'existence de sites Natura 2000 et d'autres sites protégés sur l'emprise du projet ou à proximité devrait être mentionnée.

L'Ae recommande par ailleurs de compléter le résumé non technique en tenant compte des recommandations faites précédemment dans le présent avis.

18 Par exemple du type mentionné plus haut prévu pour l'Ophrys de Provence (acquisition de surface, arrêté de protection de biotope et gestion confiée à un conservatoire).

19 Trois bassins de décantation/déshuileage étanches équipés d'une cloison siphoïde, couplés à trois bassins de rétention/infiltration dont l'écrêtement des débits est calibré pour une période de retour de trente ans.

Vue générale du projet tirée du dossier

