



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la reconstitution du « Triangle des Echoppes » à Pessac (33)

n° Ae: 2013- 82

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 18 septembre 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la reconstitution du Triangle des Echoppes à Pessac (Gironde).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Decocq, Féménias, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Malerba, Schmit, Ullmann.

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 : Mme Steinfelder, M. Chevassus-au-Louis

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM/direction des infrastructures de transport), le dossier ayant été reçu complet le 09 juillet 2013.

L'Ae a consulté par courriers en date du 09/07/2013:

- le préfet de département de la Gironde, dont elle a reçu réponse le 27/08/2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de la région Aquitaine dont elle a reçu réponse le 08/08/2013.

Sur le rapport de M Thierry Galibert après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture.

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 n'est donc ni favorable, ni défavorable au 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.

Synthèse de l'avis

Réseau ferré de France (RFF) présente un projet de reconstitution d'une ancienne voie ferroviaire, dite du Triangle des Echoppes, permettant d'ajouter une nouvelle desserte pour les voyageurs entre la gare de Macau (33) et la gare de Pessac (33). Les travaux prévus consistent en la création d'une voie électrifiée d'environ 1500 mètres, le raccordement de cette voie aux deux voies de la Ceinture de Bordeaux, la création d'un ouvrage d'art et d'un nouveau quai terminus en gare de Pessac.

Les travaux seront intégralement réalisés au sein d'une emprise ferroviaire existante, correspondant à celle de l'ancienne voie ferrée.

L'étude d'impact présentée repose sur un état initial relativement détaillé, avec une description des impacts et des mesures environnementales plus rapide. L'hypothèse présentée dans le dossier se résume à vingt passages quotidiens supplémentaires de trains express régionaux (TER)

En phase d'exploitation, les principaux enjeux environnementaux du projet sont le bruit et les vibrations et dépendent essentiellement du trafic que cette ligne générera.

L'Ae recommande de mieux expliquer les impacts sonores et vibratoires du projet, y compris sur la partie du tronçon Macau-Pessac concernée par l'augmentation de circulation sans l'être par les travaux.

La protection des eaux souterraines et le maintien des aménités paysagères sont également des enjeux importants du projet sur lesquels l'Ae recommande :

- de privilégier, pour l'entretien des voies, toute solution substitutive à l'usage de produits phytosanitaires, conformément au protocole national de RFF,
- de maintenir l'aspect paysager de coulée verte du Triangle des Echoppes.

En phase de travaux, plusieurs points méritent d'être précisés, notamment en l'absence de définition de l'implantation de la base de travaux, les conditions qui seront requises pour ce choix

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

Le projet présenté par Réseau Ferré de France (RFF) porte sur des travaux de reconstitution d'une ancienne voie ferroviaire, dite du Triangle des Echoppes, permettant d'ajouter une nouvelle desserte pour les voyageurs entre la gare de Macau² et la gare de Pessac. Ce projet de reconstitution s'inscrit dans le cadre du développement de l'offre de transports en commun de l'Ouest de l'agglomération bordelaise. Il découle de la décision de conserver l'ensemble des dessertes TER entre les différentes gares du Médoc et d'ajouter une mission³ (10 allers et retours quotidiens) entre la gare de Macau et celle de Pessac. La voie ainsi créée longe la voie Bordeaux-Irun et s'arrête en terminus gare de Pessac, pour assurer aux voyageurs une correspondance avec la ligne Bordeaux-Irun et avec la ligne de tramway B de la communauté urbaine de Bordeaux, sans raccordement sur la ligne Bordeaux-Irun.

Elle permet de mieux desservir, via le tram B, le pôle universitaire de Pessac depuis le Médoc. Cette mission a existé par le passé⁴ et les emprises, constituant le Triangle des Echoppes, sont restées dans le domaine ferroviaire national.

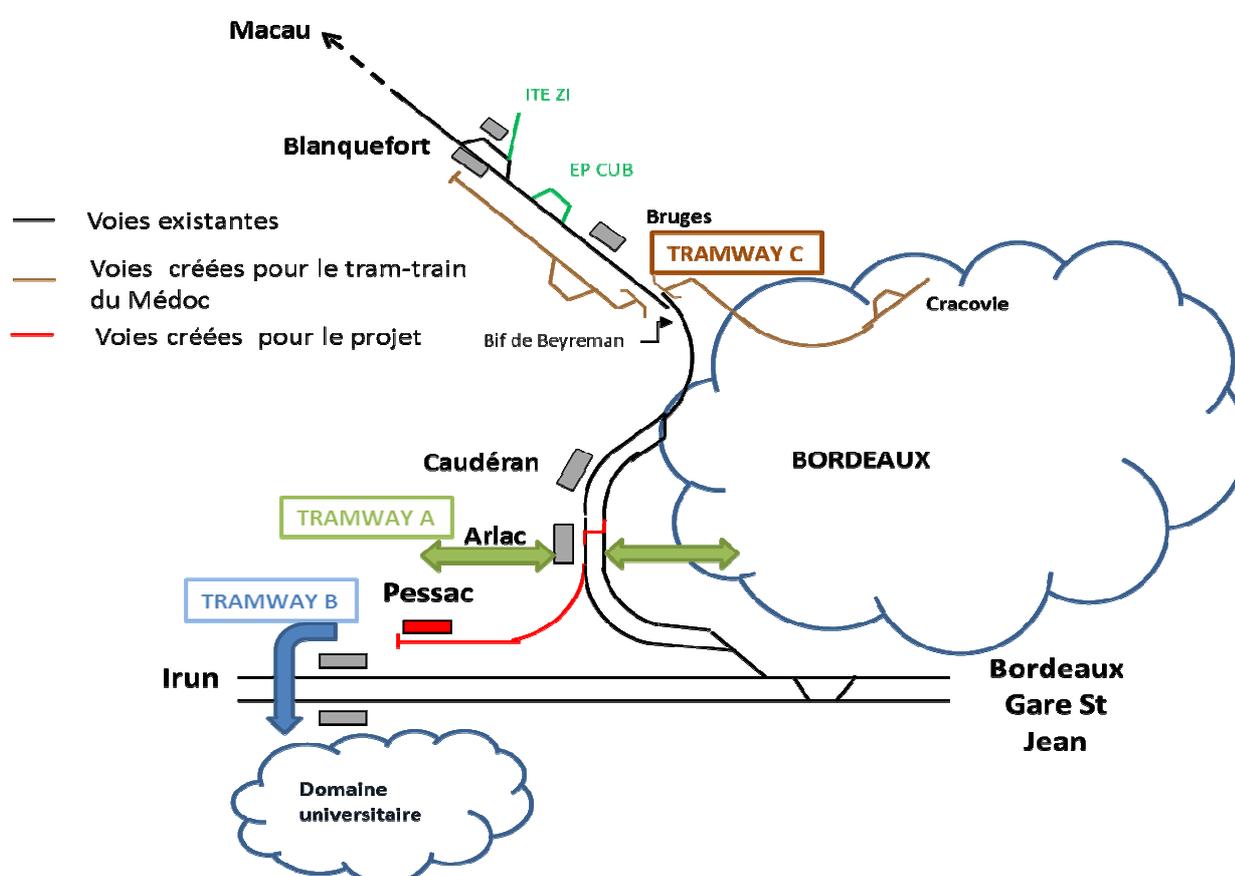


Schéma de situation du projet (source : étude d'impact)

² Macau est une commune du Médoc située au nord de l'agglomération bordelaise, sur la rive gauche de l'estuaire de la Gironde, à environ une quarantaine de kilomètres de Pessac. Actuellement la liaison entre Macau et l'ensemble du Médoc et Pessac suppose une correspondance par la gare de Bordeaux Saint-Jean.

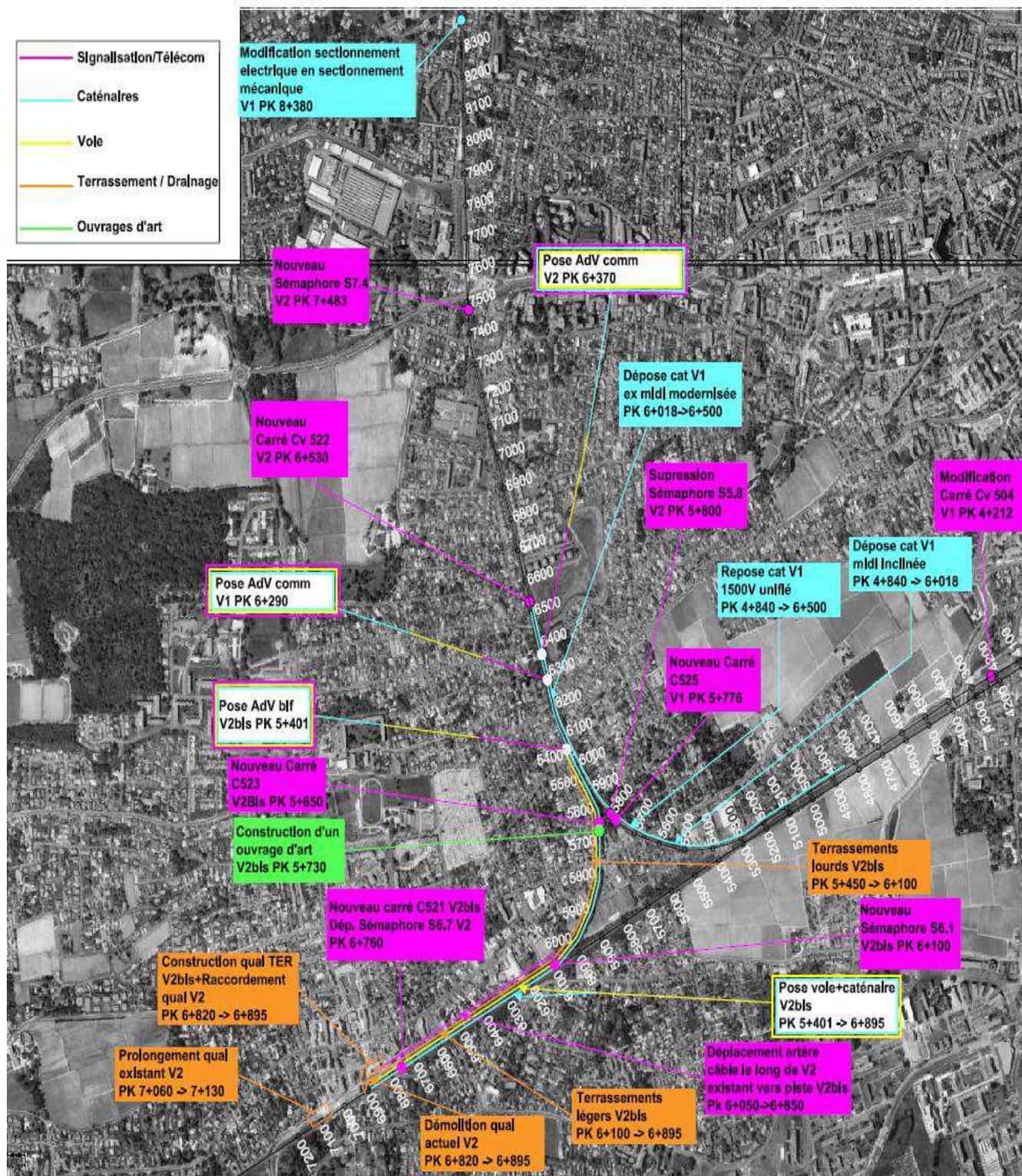
³ Le mot mission est utilisé par RFF pour désigner un service ferroviaire reliant un point A et un point B.

⁴ La voie du Triangle des Echoppes a été utilisée jusque dans les années 50 pour du fret (bois essentiellement) et des transports militaires.

1.1 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les travaux nécessaires consistent en la création d'une voie électrifiée d'environ 1500 mètres, le raccordement de cette voie aux deux voies de la Ceinture de Bordeaux, la création d'un ouvrage d'art et la création d'un quai terminus en gare de Pessac.

Le projet vise l'ouverture de la ligne aux voyageurs, afin de créer un service de dix allers et retours quotidiens de TER. Il permet une diminution de temps de parcours entre Macau et Pessac (passage de 69 minutes à 33 minutes)



Plan général des travaux (source : étude d'impact)

En pratique, le projet consiste à :

- recréer une voie unique V2 bis sur l'emprise existante et assurer son raccordement aux deux voies V1 et V2 de la Ceinture (point PK6), celui-ci entraînant une reprise des caténaires existant sur la voie de Ceinture sur environ 1500 mètres,
- créer, à l'emplacement d'un ancien ouvrage⁵ (point PK 5+730) dont il ne reste que les culées, un pont-rail (ou PRA) pour que la voie ferrée franchisse un carrefour routier (entre l'avenue Jean-Jaurès, l'avenue du Docteur Nancel Penard et l'avenue du vallon),
- et créer un nouveau quai terminus à la gare de Pessac, parallèle au quai de la voie Bordeaux-Irun.

L'ensemble des travaux est situé dans l'emprise ferroviaire actuelle. Ils nécessiteront la réalisation de l'ouvrage d'art, de terrassements sur différents secteurs (V2bis, plate-forme commune avec la ligne Bordeaux-Irun et « virgule⁶ »), et des travaux de quai. Les éléments descriptifs (V1, V2, V2bis, PK6) ne sont pas repris sur le schéma présentant ces travaux ce qui rend complexe leur compréhension. Par ailleurs, les différents aspects du chantier sont décrits.

1.2 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en vertu de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Il fera l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement⁷.

Le projet n'est pas soumis à autorisation administrative et fera l'objet d'une déclaration de projet au titre de l'article L126-1 du code de l'environnement par le président de RFF.

Le dossier n'indique pas si un dossier d'incidence « Loi sur l'eau »⁸ et un dossier de demande d'autorisation de défrichement seront déposés pour ce projet. Il a été indiqué au rapporteur que le dossier ne nécessitait pas d'autorisation de défrichement et qu'une vérification était en cours avec la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) pour vérifier qu'il ne relevait pas d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact repose sur un état initial fouillé, sans que toute l'information rassemblée soit utilisée par la suite pour justifier le projet ou évaluer ses impacts. Quelques éléments méritent d'être complétés (bruit sur le tronçon ne faisant pas l'objet de travaux, par exemple, détaillés dans la suite du présent avis).

D'un point de vue formel, la répétition de divers documents dans le dossier n'en facilite pas la lecture ni la compréhension du rôle des différentes parties. A titre d'exemple le contexte réglementaire est présenté deux fois (p.8 et 9, puis p.19-21, ainsi que le sommaire détaillé (p.15-18, p.25-28).

L'Ae recommande de simplifier la présentation du document en faisant disparaître les doublons non pertinents.

2.1 Analyse de l'état initial et des enjeux environnementaux du projet

⁵ En vert sur le plan général des travaux

⁶ Dénomination usuelle de la section curviligne correspondant au Triangle des Echoppes stricto sensu.

⁷ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants et rubrique 5° du tableau annexé à l'article R. 122-2.

⁸ Articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement

L'aire d'étude choisie pour l'étude d'impact est définie par un rayon de 500 mètres FIX2 autour des travaux pour la partie relative à la reconstitution de la voie et de 200 mètres pour la partie concernant la modification des caténaires. Si le périmètre semble pertinent en général, il ne permet pas d'étudier la question de l'impact sonore et en matière de vibrations liée à l'augmentation du trafic sur la partie de la liaison Macau-Pessac non concernée directement par les travaux, mais par les effets de l'augmentation des trafics.

La présentation de l'environnement sonore figurant dans la partie état initial est partielle, l'ensemble de l'étude acoustique étant cependant présenté en annexe 1 de l'étude d'impact (regroupant environnement sonore et impacts). Elle présente l'étude des deux hypothèses réglementairement utilisables (modification d'une voie existante et création d'une voie nouvelle) sans toutefois clairement séparer les secteurs concernés dans la carte générale du secteur d'étude. Elle évoque la notion d'effets indirects concernant la voie de Ceinture de Macau à l'entrée du Triangle des Echoppes à Pessac (augmentation du nombre de TER circulants) mais exclut, comme pour l'étude des impacts vibratoires, ce tronçon du secteur d'étude et donc de l'état initial.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une présentation de la situation acoustique et de l'environnement vibratoire sur le tronçon de la ligne Macau-Pessac non concernée par les travaux mais sur laquelle ceux-ci se traduiront par une augmentation de la circulation des TER.

En matière d'inventaires faunistiques et floristiques, ceux-ci reposent sur des prospections réalisées par six visites d'inventaire couvrant l'ensemble des saisons et donc des cycles biologiques. Aucune plante protégée n'a été identifiée sur la zone prospectée. Ce résultat concerne aussi les talus ou autres délaissés où le projet interviendra. L'inventaire faunistique est bien mené et fait apparaître des enjeux écologiques faibles y compris en matière d'espèces protégées.

Une synthèse hiérarchisée de l'ensemble des enjeux au sein de l'aire d'étude est présentée sous forme de tableau et permet d'en identifier les principaux.

Pour l'Ae, il ressort de l'état initial que les principaux enjeux qui peuvent être identifiés sont :

- l'intérêt d'un transfert modal des déplacements locaux de la route vers le chemin de fer,
- le bruit et les vibrations pour les riverains, y compris pour ceux uniquement concernés par l'augmentation de trafic entre Macau et Pessac,
- la qualité des eaux avec la nécessité de poursuivre et d'accentuer les efforts réalisés en matière d'utilisation de pesticides,
- l'intérêt de prendre en compte l'existence de la coulée verte constituée par le Triangle des Echoppes.

2.2 Analyse des impacts du projet et mesures environnementales

2.2.1 Natura 2000

Les sites Natura 2000 proches ou en interaction possible sont clairement identifiés et chacun donne lieu à un examen des incidences potentielles. La conclusion est l'absence d'incidences ou des incidences non significatives pour l'ensemble des quatre sites recensés.

L'argumentaire développé dans un chapitre dédié est clair et détaillé à due proportion de l'impact potentiel.

2.2.2 En phase travaux

La (ou les) base(s) travaux n'est (ne sont) pas identifiée (s) à ce stade, alors même que l'étude indique que les besoins sont connus. Une présentation très succincte des enjeux environnementaux à prendre en compte pour l'implantation est faite, ainsi que la surface utile prévue qui semble au demeurant faible (2000m²) mais dont l'étendue a été confirmée au rapporteur lors de sa visite sur le terrain.

L'Ae recommande de préciser l'implantation de la (ou des) future(s) base(s) travaux et les conditions pratiques de la mise en œuvre des mesures de protection et de suivi. A défaut elle recommande de préciser les critères déterminant l'implantation et les conditions exactes de celle-ci ainsi que les mesures qui seront prises, si possible sous forme de cahier des charges⁹ à destination des entreprises utilisatrices.

Le dossier présente une série de mesures destinées à limiter les impacts en phase travaux en renvoyant les précisions sur leur mise en œuvre soit aux dossiers de consultation des entreprises soit au plan d'assurance environnement (PAE) que celles-ci devront présenter, notamment sur la maîtrise des pollutions accidentelles, la gestion des matériaux extraits et les modalités de circulation des appareils de chantiers.

L'Ae recommande de présenter, dans le dossier d'enquête, un modèle de dossier de consultation des entreprises intégrant les mesures environnementales exigées par le maître d'ouvrage.

2.2.3 Impacts permanents, en phase d'exploitation

Bruit et vibrations

L'étude acoustique, qui fait l'objet d'un chapitre dédié, a été conduite en prenant en compte les deux cas de figures réglementaires potentiellement applicables selon que l'on considère qu'il s'agit d'une voie nouvelle ou d'une modification de voie existante. Dans les deux cas, elle conclut à l'absence de protection à prévoir.

Elle signale toutefois l'existence, en situation de référence,¹⁰ même sans la réalisation du projet de 57 bâtiments en dépassement des seuils PNB (points noirs du bruit) ferroviaires, dont 3 sont déjà en dépassement dans la situation actuelle.

L'étude du scénario futur ne fait pas apparaître d'augmentation du nombre de bâtiments en dépassement des seuils PNB. La conclusion globale indique que les PNB identifiés sont à prendre en compte dans le cadre du programme national de résorption initié par ailleurs sur l'agglomération de Bordeaux.

Toutefois cette approche ne permet pas de savoir si le projet induit ou non par lui-même, par rapport à la situation actuelle, non seulement la création de nouveaux PNB, susceptibles de justifier la prise en compte plus rapide dans le cadre du programme de résorption, mais encore une modification significative du bruit généré par rapport à la situation actuelle. Dès lors que cette démonstration ne résulte que d'un calcul et pourrait être aisément menée à bien, l'information complète du public suppose que celui-ci puisse être porté à sa connaissance dans le cadre de l'enquête publique. En effet la situation de référence est prévue à 2035. Les travaux concernant le Triangle des Echoppes sont prévus pour une mise en service en 2015. Il reste donc à démontrer que pendant la phase transitoire, d'une part de nouveaux points noirs ne seront pas créés, d'autre part que le projet n'induirait pas une modification significative du bruit pour les riverains par rapport à la situation actuelle. Lors de la visite sur le terrain il a été indiqué au rapporteur que la résorption des 57 PNB identifiés interviendrait avant la mise en service du Triangle des Echoppes.

Enfin, la description des effets induits sur la section Macau-PK6, est très sommaire, se contentant d'indiquer que le critère de modification significative n'est pas vérifié par rapport à la situation de référence et qu'il n'y a donc pas lieu de rechercher si de nouveaux points noirs du bruit sont créés le long de cette ligne. Cette description est faite sans présentation de données ou de cartes qui permettraient au public de connaître la situation de référence sur ce secteur (entre Macau et le PK6) et donc l'existence, dans cette situation de référence de PNB sur ce secteur et leur intégration dans le programme national de résorption. La même remarque vaut pour les études d'impact vibratoire.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage :

⁹ Portant notamment sur la gestion des déchets (en particulier des substances potentiellement dangereuses pour l'environnement), le bruit, la circulation des engins de chantier, la gestion des eaux....

¹⁰ La situation de référence utilisée intègre l'augmentation des trafics attendus d'ici 20 ans et notamment du trafic fret. L'horizon retenu pour la situation de référence est donc 2035.

- *d'élargir l'aire de l'étude acoustique et vibratoire à la section Macau-Pessac non concernée par les travaux mais où le trafic augmentera de 20 TER quotidiens¹¹, en y identifiant les PNB,*
- *de mieux expliquer le calage du modèle acoustique, ainsi que la notion de situation de référence,*
- *de vérifier, et de présenter les informations étayant et issues de cette vérification, que la seule mise en œuvre du projet en 2015 n'induit pas l'apparition de nouveaux PNB, et à défaut de les identifier,*
- *de joindre au dossier le programme national de résorption initié sur l'agglomération de Bordeaux précisant notamment la date de mise en œuvre pour les 57 PNB cités dans le dossier.*

Paysages et patrimoine

Le paysage est marqué par une forte concentration urbaine, l'emprise du Triangle des Echoppes constituant depuis l'arrêt de l'exploitation ferroviaire de la ligne une coulée verte boisée. Au-delà de l'impact temporaire du chantier, le dossier propose de recréer une présence végétale autour du futur ouvrage d'art et de préserver la végétation située à la base des futurs remblais ou de réaliser un traitement paysager dans le cas où cette végétation serait supprimée pour des contraintes liées à la sécurité de l'exploitation de la voie ferrée.

L'Ae note la volonté du maître d'ouvrage de préserver la végétation située à la base des remblais et souligne le rôle que ce type de végétation joue pour la faune sauvage et la continuité écologique. Elle l'invite à la mettre en œuvre en liaison avec les parcelles privées attenantes. Elle recommande que ce travail soit conduit en lien avec la limitation de la présence d'espèces exotiques envahissantes.

Le coût des mesures proposées pour limiter les effets des travaux sur l'environnement est chiffré de façon globale, sans en préciser les différentes composantes, ce qui interdit toute appréciation de sa pertinence.

L'Ae note que le dossier présente (p187) dans le cadre des mesures prises pour économiser de l'eau le fait qu'« il n'y aura pas de prélèvement d'eau pour le chantier » alors qu'il est indiqué (p152) parmi les mesures pour garantir la qualité de l'air : « le site sera arrosé afin de limiter l'envol de poussière vers l'extérieur du chantier ».

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de vérifier la cohérence interne des mesures de gestion de l'eau prévues par le dossier.

2.3 Justification du projet, analyse des variantes et raisons du choix retenu

Le dossier indique que « le projet s'inscrit dans les emprises du domaine de RFF et reprend le tracé d'une ligne ayant déjà existé. Considérant l'environnement urbanisé fortement contraint, il n'a pas été identifié d'autres solutions pouvant assurer les mêmes fonctionnalités ». De fait l'étude d'impact n'évoque pas de variantes.

Toutefois, le chapitre spécifique aux infrastructures de transport présente la description de situations étudiées (p.210) et surtout la lettre du maire de Talence qui figure au dossier (p.295) fait état d'une proposition de solution alternative utilisant le site de la gare de la Médoquine. Il semble pertinent pour la bonne information du public que des éléments complémentaires soient apportés par le maître d'ouvrage pour indiquer les raisons du choix retenu, au regard notamment des enjeux environnementaux.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'expliquer les raisons du choix de la solution retenue au regard de l'alternative évoquée dans le dossier.

¹¹ Selon les tableaux figurant à la page 160 de l'étude d'impact.

2.4 Articulation avec les plans et schémas, compatibilité avec document d'urbanisme, prise en compte du schéma régional de cohérence écologique

L'aire métropolitaine bordelaise n'est pas dotée d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT), le projet en cours d'élaboration devant être approuvé début 2014.

Le dossier décrit la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) et avec le plan de déplacement urbain (PDU) de la communauté urbaine de Bordeaux, ainsi qu'avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour Garonne et les différents schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) applicables sur le territoire (SAGE de l'estuaire de la Gironde et milieux associés et SAGE nappes profondes de Gironde).

L'Ae n'a pas d'observations à formuler sur le sujet.

L'Ae note que le dossier n'a pas analysé la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique au motif qu'il est en cours de réalisation.

Elle recommande que les avancées intervenues dans l'élaboration du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et pouvant avoir une influence sur le projet, ainsi que leur prise en compte dans le projet, soient portées à la connaissance du public par le dossier d'enquête.

2.5 Effets cumulés avec d'autres projets

En application du 4^e alinéa du II de l'article R 122-5 du code de l'environnement, le dossier présente les effets cumulés du projet avec deux projets connus : le projet d'extension de la ligne B du tramway à Pessac et le projet de ligne du tram-train du Médoc.

L'Ae n'a pas d'observations à formuler sur cette présentation.

2.6 Présentation du chapitre spécifique aux infrastructures de transport

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport, l'étude d'impact présente, dans un chapitre dédié, conformément au 6^e de l'article R. 122-5-III du code de l'environnement, une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter, une description des hypothèses de trafic ainsi que les mesures de protection sonore qui seront mises en œuvre en application des dispositions des articles R571-44 à R 571-52 du code de l'environnement.

Ce dernier point fait l'objet d'un paragraphe spécifique de l'étude d'impact déjà évoqué. Les autres points sont précisés dans le chapitre 8 de l'étude d'impact.

La description des hypothèses de trafic permet de comprendre les raisons du choix effectué, notamment à travers le gain de temps permis pour la liaison Macau-Pessac (trajet de 69 minutes dans la situation actuelle réduit à 33 minutes dans la situation future).

Le projet est considéré comme ayant peu d'impact induit sur la population, les logements et les équipements publics, hormis l'amélioration de l'attractivité de la ville de Pessac.

La présentation de l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité est faite sous forme d'un tableau concluant à un gain de 7,5M€ et renvoie à l'analyse socio-économique réalisée par RFF en janvier 2013, sans que soit donnée la possibilité d'accéder à cette étude.

Afin d'éclairer le public sur la méthodologie utilisée, l'Ae recommande de mieux préciser les hypothèses retenues pour l'analyse des coûts collectifs des pollutions, nuisances et avantages induits pour la collectivité, seulement présentés sous forme de tableau.

L'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet conclut à une augmentation de ces consommations. Cette information est indiquée comme contrebalancée par l'effet positif en termes de diminution de l'émission de gaz à effet de serre mais ce dernier point n'est pas chiffré.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter un chiffrage de la diminution d'émission de gaz à effet de serre permise par le projet.

2.7 Résumé non technique

Le contenu du résumé non technique correspond à ce qui est attendu. Toutefois la présence au sein de ce résumé du sommaire complet du dossier d'enquête publique ne facilite pas son appropriation par le public et sa compréhension du rôle de ce résumé. Par ailleurs, l'information portée sur l'évaluation des consommations énergétiques mérite d'être présentée comme dans le dossier lui-même en lien avec la diminution induite de production de gaz à effet de serre.

L'Ae recommande par ailleurs d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

*

* *