

Département des Bouches-du-Rhône

ENQUÊTE PUBLIQUE

Du 15 octobre 2018 au 16 novembre 2018



Barreau de liaison
RN1569-RD569n

Commune d'Istres

Maître d'ouvrage
Département
des
Bouches-du-Rhône

Conclusions et Avis motivé

Table des matières

1 AVERTISSEMENT	3
2 ASPECT REGLEMENTAIRE	3
3 OBJET DE L'ENQUETE	3
4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE	4
5 EVALUATION DU PROJET PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR	4
5.1 SUR LA COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE	4
5.2 SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET	5
5.3 SUR L'ECONOMIE LOCALE	5
5.4 SUR LA CIRCULATION ROUTIERE	5
5.5 SUR LA PHASE CHANTIER	6
5.6 SUR LE CLIMAT SONORE	6
5.7 SUR LE MILIEU NATUREL	7
5.8 SUR LA TOPOGRAPHIE ET LA GEOLOGIE	7
5.9 SUR LES EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES	7
5.10 ETUDE BILANCIELLE	8
6 CONCLUSION	10
7 AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	11

1 Avertissement

Ce document ne prétend pas remplacer le rapport auquel il fait suite, dont il est indissociable, et auquel le lecteur sera prié de se reporter, s'il souhaite en approfondir certains aspects.

2 Aspect réglementaire

Le projet de liaison routière entre la RD569n et la RN1569 est soumis à :

- enquête publique- article L.123-1 du code de l'environnement
- procédure loi sur l'Eau – article L.124-6 du code de l'environnement
- autorisation de défrichement – article L.341-1 du code forestier

Le Département des Bouches-du-Rhône a souhaité réaliser une étude d'impact de manière volontaire. Sa composition respecte l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

L'arrêté de Madame la Présidente du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône du 24 septembre 2018, a programmé l'ouverture d'une enquête publique pour une période du 15 octobre 2018 au 16 novembre 2018 inclus dans les communes d'Istres siège de l'enquête, et de Miramas sous la direction de M Jean-Pierre FERRARA commissaire enquêteur, désigné par l'ordonnance Madame la Présidente du Tribunal administratif de Marseille N° E18000105/13 en date du 20 août 2018.

3 Objet de l'enquête

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage du Département des Bouches-du-Rhône, a pour objectifs de renforcer le maillage des voiries locales, d'accommoder la circulation en transit, et d'intégrer les orientations et les préoccupations de la municipalité de Miramas.

La nouvelle voie bidirectionnelle de 750 mètres relie par des carrefours giratoires la RD569n à la RN1569. Cette liaison, qui permet d'assurer les échanges vers l'Ouest par un contournement sud de l'agglomération de Miramas, fait partie des aménagements routiers prévus dans le Schéma Directeur Routier Départemental de 2011.

Il est vrai, que le positionnement géographique de l'ouvrage est principalement dédié à l'unité urbaine de Miramas. De ce fait, les deux communes sont considérées conjointement tout au long du dossier soumis à l'enquête publique.

La zone d'implantation située sur le territoire de la commune d'Istres, inscrite sur la totalité de l'assiette foncière acquise par l'Etat, se trouve sur des parcelles agricoles.

Parallèlement, le projet est attentif au rétablissement des écoulements des bassins versants interceptés et de la continuité des cours d'eau.

4 Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée sur une période de 33 jours consécutifs, conformément à la réglementation en vigueur et à l'arrêté pris pour son organisation.

La publicité de l'enquête a été faite de manière satisfaisante, par la publication dans les journaux, les affichages dans les communes concernées et sur les voies publiques à proximité des sites de la future voirie. (Cf le rapport d'enquête)

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier complet est resté à la disposition du public en mairies d'Istres et de Miramas pendant les heures d'ouverture habituelles. Lors des 10 permanences assurées, le commissaire-enquêteur a reçu 9 personnes, dont les riverains du projet, 11 observations ont été inscrites sur les registres et 5 courriers déposés ainsi qu'un courriel.

Le dossier a été en permanence consultable et téléchargeable sur le site internet du Département des Bouches-du-Rhône, de même que les observations formulées via l'adresse mail dédiée mise en place par les services du Département.

Aucun incident n'a affecté le cours des opérations.

5 Evaluation du projet par le commissaire enquêteur

Aux observations et aux interrogations du public, des responsables associatifs et des élus des communes concernées par ce projet, le commissaire-enquêteur a ajouté ses propres questionnements afin de procéder à l'évaluation de ce projet et de se déterminer sur son intérêt général en prenant en compte à la fois ses avantages et ses inconvénients d'ordre social ou environnemental.

5.1 Sur la composition du dossier d'enquête

Le commissaire-enquêteur a pu constater des difficultés réelles d'accès au dossier d'enquête très volumineux (1049 pages + 6 plans + les pièces administratives) dues au mode d'exposé des documents qui auraient mérité une meilleure présentation, laquelle aurait grandement facilité l'accès aux Pièces et aurait été certainement apprécié par les personnes qui l'ont consulté avec grande difficulté.

Il convient toutefois de tempérer ces remarques dans la mesure où le projet de cette enquête se situe sur des terrains, propriété de l'Etat et de ce fait, le maître d'ouvrage n'était pas tenu de joindre à ce dossier des documents parcellaires supplémentaires.

5.2 Sur l'opportunité du projet

La déviation de Miramas par la RN1569, qui concerne la partie Nord de Miramas entre dans le cadre de la création de la future A56 entre le Sud de la commune de Miramas et Fos (projet à horizon 2030/2040).

Cependant aucun point d'échange n'est prévu au Sud de la commune de Miramas, ainsi le projet de barreau a été retenu d'une part en regard du secteur géographique concerné et d'autre part en regard des niveaux de sensibilité étudiés du projet vis à vis des enjeux de préservation du territoire.

Le choix du site a également été motivé par les conditions d'usage du sol qui permettent qu'une distance d'éloignement significative puisse être ménagée avec les riverains. Cette distance, joue favorablement par rapport au bruit, à la sécurité, et aussi à la pression visuelle.

Le projet du barreau, en captant le flux routier de transit de la RD569n vers la RN1569, est une solution au problème de fluidité dans le centre ville de Miramas.

L'élimination de la concentration dans le noyau urbanisé faciliterait aussi la sécurité des usagers du cœur de ville en réduisant l'ampleur, la fréquence et la durée des épisodes de congestion qui entraîne des retards pour les automobilistes.

5.3 Sur l'économie locale

Le plan de contournement aurait des répercussions sur plusieurs projets susceptibles d'avoir des retombées positives, dans la commune, qui semblent se définir à l'horizon ou sont en voie de réalisation : développement d'un centre multimodal du secteur de la gare, du centre-ville et du périmètre sud de la ville.

Il peut être difficile de cerner de manière précise la nature et l'envergure des effets sur le secteur commercial qu'engendrerait un éventuel contournement routier à certains types de commerces, notamment ceux ciblant la clientèle de passage. Toutefois il peut être considéré à minima que si le tracé et la nécessité du barreau de liaison ne sont pas reliés en particulier au projet du pôle d'échange multimodal autour de la gare ferroviaire, ce dernier est associé fortement à la réalisation de cette nouvelle voie routière.

5.4 Sur la circulation routière

L'agglomération de Miramas, la plus proche de la zone d'étude, aura une influence majeure sur le fonctionnement du barreau de liaison.

Les études réalisées entre 2007 et 2012 déterminent que la traversée de l'agglomération par la RD569n était problématique, induisant des secteurs saturés, des points noirs de circulation, ainsi que des facteurs favorables aux accidents.

L'examen des prévisions indique qu'à l'horizon 2025 les conditions de circulation continueront à se dégrader en l'absence d'aménagement.

Il est constaté qu'il existe des problèmes récurrents de circulation dans le noyau urbanisé de Miramas, notamment en raison du trafic de passage.

Compte tenu des projections de circulation, le commissaire-enquêteur considère que seule la solution envisagée permettant une augmentation marquée de la fluidité de la RD569n hors agglomération est viable à moyen et long terme.

La circulation locale diffère de la circulation de transit en ce sens que les résidents doivent effectuer fréquemment des arrêts dans leur quartier, tandis que les conducteurs de passage désirent atteindre rapidement leur destination finale.

5.5 Sur la phase chantier

Il est important de rappeler qu'un chantier, s'il est mal géré, peut engendrer des nuisances telles que le bruit, la pollution des sols et des eaux, la pollution de l'air, des difficultés de stationnement et de circulation, etc.

C'est sans doute la période qui présente le plus de risque pour le milieu naturel puisqu'aux conséquences éventuelles d'un accident s'ajoutent les incidences des travaux eux même.

Ainsi, pour limiter ces nuisances, le dossier indique une série de mesures d'ordre général sur la coordination et pilotage du chantier, la sécurité du personnel de chantier la sécurité des usagers et locaux qui restent au niveau des principes de la Charte de chantier « Sur et Propre ».

Il n'y a pas de plan précis du chantier et donc des dispositions techniques réellement mises en œuvre sur la délimitation des emprises réalisées en site vierge, et sur la réalisation des giratoires en voiries exploitées. Cela impose une vigilance particulière des services du Département au début et en cours de chantier.

5.6 Sur le climat sonore

Les nuisances sonores sont étudiées avant travaux et en phase d'exploitation par simulation.

Dans l'étude d'impact sont synthétisés, dans des tableaux, les résultats des mesures acoustiques sur l'état initial. Pour la phase d'exploitation le projet a été modélisé suivant son emprise d'après les données du trafic prévisionnel élaboré par le bureau d'étude Ascode.

Il est montré dans l'étude que les résultats caractérisant les bruits actuels et l'estimation des niveaux sonores par simulation sont considérés comme non significatifs, et n'imposent pas la mise en œuvre de protections spécifiques.

Des campagnes de mesure du bruit routier au niveau des habitations les plus proches du barreau de liaison, doivent être menées après la mise en service de l'infrastructure.

5.7 Sur le milieu naturel

L'écosystème subirait inévitablement des répercussions puisque le tracé proposé traverse essentiellement un milieu naturel.

A des degrés divers, la flore, la faune et leurs habitats seront impactés par l'ensemble des travaux prévus dans le projet : (déboisement, déblais excavés, nivellement d'un chemin etc.....).

Les travaux de franchissement des canaux peuvent affecter sensiblement les ripisylves qui les bordent, provoquant un bouleversement de certains habitats. La zone d'étude du projet est composée de prairies de fauches, ripisylves, de haies d'alignements d'arbres. Elle est également traversée par quelques canaux comme le canal de Craponne et le canal de Miouvin. Cet ensemble qui constitue une grande richesse écologique comprend de nombreuses zones naturelles d'intérêt écologique et faunistique de type I et II (ZNIEFF) et plusieurs sites Natura 2000.

Il est écrit dans le dossier : « *Ce projet ne devrait pas porter atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation de ces sites, sous réserve de l'application des mesures d'atténuation.* »

Certains aspects sont bien encadrés par des mesures envisagées dans le dossier environnemental soumis à l'enquête. De plus, diverses mesures d'atténuation sont habituellement exigées à titre d'exemple, le déboisement ne devrait pas coïncider avec la période de nidification des oiseaux du secteur et les travaux devraient éviter la période de mars à juillet.

S'agissant de l'étude d'impact du projet sur l'environnement, il est noté :

Les éléments du dossier sont suffisamment complets. Ils permettent d'apprécier les impacts de l'exploitation sur l'environnement et de répondre aux exigences de l'article R512-8 du code de l'environnement, prenant en considération l'état initial et l'impact sur les milieux humain, physique, naturel : la santé publique, la flore, le patrimoine, les perspectives paysagères.

5.8 Sur la topographie et la géologie

Dans cette partie, l'Etude d'Impact mentionne que la zone d'étude est relativement plane avec un dénivelé de maximum 3m.

En apparence, le relief n'est donc pas une contrainte particulièrement importante.

5.9 Sur les eaux superficielles et souterraines

Le projet a fait l'objet d'une procédure de Déclaration au titre des articles L.214-6 et suivants du code de l'environnement « Loi sur l'Eau ».

Les incidences de l'emprise du programme sur une zone aquifère à potentiel élevé pour l'approvisionnement en eau et sur des zones de l'emprise inondables par remontée de nappe, sont identifiées.

Dans son avis du 5/11/2017, l'Hydrogéologue agréé, après avoir examiné les risques qui pourraient menacer la qualité de l'eau du captage de Sulauze, détermine compte tenu des éléments évoqués, que la construction du barreau routier est compatible avec la poursuite de l'exploitation de ce prélèvement d'eau à consommation humaine, moyennant les mesures de protection décrites en page 9 du rapport B de la pièce 11, qui devront être mises en œuvre sous le contrôle du Département des Bouches du Rhône.

Le maître d'ouvrage s'engage à remédier à tout effet négatif qu'aurait la réalisation du projet sur le forage en eau potable de Sulauze utilisé pour l'alimentation des communes de Miramas et Saint Chamas.

Les bassins de rétention sont des éléments essentiels de la protection des populations et de la nappe contre les conséquences de la construction et de l'exploitation de l'ouvrage dans le domaine de l'eau (régime des eaux et qualité).

Les exigences en matière de qualité de l'eau au niveau du rejet au milieu récepteur, pour les systèmes d'assainissement précisés par le dossier, correspondent à la non remise en cause de l'atteinte des objectifs de qualité fixés par le SDAGE.

Les données prises en compte dans le dossier soumis à l'enquête publique pour le dimensionnement de ce type d'ouvrage répondent bien aux objectifs fixés.

Le maître d'ouvrage prévoit avant la phase de terrassement un réseau de collecte provisoire des eaux pluviales du chantier, la possibilité de le rendre définitif sera étudiée dès le début des travaux. Le risque de pollution accidentelle a été étudié ainsi que ses effets potentiels qualifiés de sérieux (détection différée sur le captage de Sulauze). Son importance et sa vraisemblance n'ont pas été négligées dans l'étude du projet, cependant elles ne doivent pas être surestimées quant à leur incidence pour la santé publique.

La reconstitution ou la préservation des ripisylves permettraient en effet d'une part d'améliorer progressivement la stabilité des berges et d'autre part de permettre à la faune et à la flore une certaine pérennité ou au pire une réinstallation plus aisée après les travaux.

Le commissaire enquêteur apprécie le sens et le contenu de la réponse du maître d'ouvrage (Cf. Pièce 13) dans le but d'optimiser les modifications demandées par la DIRMED.

5.10 Etude bilancielle

La densité du dossier, les observations collectées lors de l'enquête, le traitement et l'étude des informations, nécessitent en final de conduire une démarche d'objectivation des avantages et inconvénients du prot.

Le bilan de cette analyse est présenté ci-après.

Appréciations critères	Très défavorable	Défavorable	Neutre	Favorable	Très favorable
Projet compatible avec le PLU.					
Isolement par rapport aux habitations.					
Maitrise foncière du site.					
Absence de risques naturels.					
Impact sur les eaux superficielles et souterraines correctement corrigé.					
Mesures de protection des captages d'eau potable.					
Conformité avec le SDAGE.					
Pas d'impact cumulé avec d'autres projets.					
Pas d'avis des conseils municipaux.					
Pas d'impact paysager ou sur le patrimoine.					
Nuisances sonores inférieures aux normes acceptables pour la santé.					
Opération cohérente avec la politique CD13 des transports.					
Amélioration du trafic de transit en centre-ville de Miramas.					
Site semi-perméable au droit d'une nappe phréatique non saturée qualifiée d'importance régionale.					
Perte d'habitats et de flore consécutifs aux travaux.					
Demande d'éloignement du captage AEP de Sulauze.					
Défrichement de l'ordre de 300 arbres.					
Perte de surface agricole en production de foin de Crau AOP.					
Conséquences sur les activités agricoles.					
Gestion des matériaux nécessaires au projet.					
Planning de travaux.					

Au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de non utilité du projet soumis à enquête publique, les avantages présentés l'emportent sur les inconvénients générés.

L'évaluation est incontestablement favorable et le bilan socio-économique acceptable.

Le problème de déplacement du captage d'eau de Sulauze reste non résolu.

L'impact sur les activités agricoles situées sur l'emprise de réalisation du projet est très lourd et, faute de rétablir le fonctionnement de la gestion de l'eau d'irrigation à partir des réseaux hydrauliques, il sera difficile de maintenir les activités de culture de foin de Crau AOP.

L'incertitude pesant sur l'efficacité des mesures conduit à s'interroger sur la conclusion du dossier d'enquête qui conclut « *a une incidence non notable dommageable* » sur deux sites Natura 2000.

Sous réserve des impacts liés au transfert des matériaux, l'ampleur et l'étalement du chantier, dont le planning de travaux doit intégrer les prescriptions environnementales et les contraintes définies par l'ASA, engendrera des destructions d'espèces faunistiques et floristiques à un niveau qui pourrait sans l'application de mesures compensatoires ciblées, compromettre la reconstitution des stocks d'espèces faunistiques.

6 Conclusion

Au terme de son analyse, le commissaire enquêteur conclut que le projet soumis par le Département des Bouches-du-Rhône est acceptable du point de vue environnemental. Il permettrait de résoudre les problèmes de fluidité de la circulation en réduisant l'ampleur, la fréquence et la durée des épisodes de congestion.

En outre, il augmenterait la sécurité et la qualité de vie de l'ensemble des usagers dans le noyau urbanisé de Miramas.

Le commissaire est d'avis que la liaison routière puisse être défavorable à certains types de commerces, cependant l'amélioration de la circulation pourrait créer des opportunités de développement dans le cœur de vie et le secteur sud de l'agglomération.

Le Département, qui réalise des comptages annuels de trafics sur son réseau propose un outil intéressant pour évaluer les répercussions sur le trafic de transit de son projet.

Le commissaire considère qu'un suivi particulier et à long terme du niveau sonore soit réalisé pour s'assurer que les résidents de la partie est de la nouvelle voirie, ne subissent pas de dégradation au-delà de la norme règlementaire.

7 Avis motivé du commissaire-enquêteur

Après avoir pris connaissance du dossier et analysé l'ensemble des pièces.

Après avoir rencontré le, maître d'ouvrage du projet, et obtenu qu'il complète le dossier d'enquête,

Après avoir vérifié que la publicité de l'enquête publique a été faite selon les modalités réglementaires tant dans la presse, que dans les mairies ou sur les lieux du projet, et que des compléments d'informations ont pu être communiqués sur les sites de quelques communes, dans des articles de presse,

Après s'être assuré que l'enquête publique unique s'est déroulée dans les conditions prescrites par l'arrêté,

Après avoir tenu dix permanences dans les mairies de deux communes,

Après entendu le public, les élus des communes concernées et des responsables d'associations syndicales autorisées,

Après avoir constaté que l'enquête s'est déroulée sans incident particulier,

Après avoir examiné et analysé les observations formulées par le public, les élus, les représentants d'associations et les avis des services de l'Etat,

Après avoir considéré et commenté le mémoire réponse du maître d'ouvrage,

Considérant les points positifs et négatifs du projet exposés au sous-chapitre 5.1.

Cet avis recense la justification environnementale détaillée du programme. Les caractéristiques et les activités futures exercées au droit de la loi sur l'Eau.

À la lumière de l'information recueillie et au terme de son analyse, le commissaire souscrit au projet de contournement sud de l'agglomération de Miramas, qui reflète la volonté exprimée à maintes reprises par le milieu municipal.

En conséquence pour toutes les raisons et justifications développées ci-dessus, également dans le « Rapport d'Enquête » joint, le commissaire-enquêteur émet un

AVIS FAVORABLE

à l'aménagement d'un barreau de liaison routier entre la routes nationale RN1569 et la route départementale RD569n.

Assorti des recommandations suivantes :

Amélioration de la coordination entre le Département des Bouches-du-Rhône, les ASA, les exploitants de foin de Crau AOC, dans la gestion des flux hydrauliques, et l'optimisation des travaux.

Aucune étude scientifique ne pouvant réellement préfigurer la situation future, des ajustements éventuels sur les nuisances sonores seront expertisés sous le contrôle du maître d'ouvrage.

Le calendrier des travaux devra être élaboré en tenant compte de la période de reproduction de l'avifaune et des impératifs de gestion par l'ASA des canaux d'irrigation. Le commissaire enquêteur suggérera à l'autorité décisionnaire de veiller à ce point particulier.

Pélissanne le 10 Décembre 2018

Jean Pierre FERRARA
Commissaire-Enquêteur