

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

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Service biodiversité, eau et paysages
Unité sites, paysages, impacts

Pôle évaluation environnementale des projets

Adresse postale
CS 80065 le Tholonet
13182 Aix en Provence cedex 5

Nos réf. : FGM SBEP-Uspi N° 2012-389

Vos réf. :

Affaire suivie par : Frédérique GERBEAUD-MAULIN
frederique.maulin@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04 42 66 65 91 – **Fax** : 04 42 66 66 01
FGM/DC

Aix en Provence, le 3 septembre 2012,

Préfecture Des Bouches du Rhône
Direction des collectivités locales
et de l'utilité publique et de l'environnement
Boulevard Paul Peytral

13282 Marseille-cédex 20

Objet : Avis de l'autorité environnementale relatif au projet de la RD20e, liaison RD9/RD48 sur la commune de Marignane soumis à étude d'impact.

Avis de l'autorité environnementale pour les projets

Projet : **RD20e – liaison RD9 - RD48**

Maître d'ouvrage : **Conseil Général des Bouches du Rhône**

Situé sur la commune de : **Marignane**

Référence : Saisine de l'autorité environnementale en date du 28 juin 2012

Pièces jointes :

- dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique du projet, comportant une étude d'impact et une évaluation des incidences Natura 2000. En pièces annexes : le volet naturel de l'étude d'impact, la proposition d'aménagement de la paysagiste Magali Jacquemin, l'étude acoustique de SETEF, l'étude de trafic et la simulation dynamique des trafics de Ginger et Ginger/Trans Mobilités ;
- courrier de réponse du 1er juin 2012 du Conseil Général des Bouches aux avis des administrations faisant suite à la consultation inter-services de décembre 2011.

Date de réception du dossier par l'autorité environnementale / DREAL : **3 juillet 2012**, date de départ du délai de 2 mois pour remettre l'avis de l'autorité environnementale

Date de l'accusé de réception : **6 juillet 2012**

Consultation de l'Agence régionale de santé : **6 juillet 2012**

1. Cadre juridique de l'avis autorité environnementale

Ce dossier ayant été déposé auprès de l'autorité compétente pour autoriser le projet avant le 1^{er} juin 2012, la réforme des études d'impact ne s'applique pas. Par conséquent, compte-tenu de l'importance et des incidences potentielles du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à étude d'impact et à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir à qui incombe, conformément à l'article R122-13-1 :

- de le joindre au dossier d'enquête publique ou toute procédure équivalente de consultation du public ou de mise à disposition du public ;
- de rendre cet avis (ou l'information sur l'existence d'un avis tacite) public par voie électronique sur son site Internet.

L'avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par l'autorité compétente.

Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement pour le projet est le préfet de région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour signer l'avis de l'autorité environnementale.

L'avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par l'autorité compétente.

NB : Les articles du code de l'environnement cités ci-dessus sont ceux en vigueur à la date de dépôt du dossier, à savoir au 31 mai 2012.

2. Présentation du projet

Actuellement, l'accès aux quartiers nord et ouest de Marignane se réalise par la RD9, la RD9c et la RD48 et le réseau de voiries urbaines du centre-ville, générant encombrements, pollutions et nuisances pour les quartiers traversés. Les trafics actuels sont de l'ordre de :

- 40 000 véhicules/jour pour la RD9 ;
- 3 700 véhicules/jour pour la RD48 ;
- 22 500 véhicules/jour pour la RD9c.

Le projet de liaison entre la RD9 et la RD48, la RD20e, aura une vocation de desserte locale et de sécurisation du centre-ville de Marignane. Ses objectifs seront les suivants :

- délester et sécuriser le centre-ville des flux de circulation en direction des quartiers nord de la commune, en particulier les rues suivantes : avenue J.Mermoz, le boulevard de la Libération, les avenues R.Ros et E.Romano et le boulevard R.Chiari ;
- améliorer la desserte des sites à vocation commerciale et agricole ;
- sécuriser l'accessibilité de la zone ouest de l'aéroport de Marseille-Provence en cas d'incident majeur dans l'enceinte de l'aéroport ;
- desservir les zones de loisir et le secteur du Jai.

Le projet de liaison RD20e sera classée en « route du réseau urbain » entre la RD9 et la RD48, dans le schéma de voirie départementale.

Elle s'inscrit entre la zone urbanisée de la commune de Marignane (habitat pavillonnaire en lotissements – Beugons et Garonnet - et habitations isolées) et l'aéroport de Marseille-Provence, à proximité immédiate du futur chenal de délestage du canal de la Cadière et du cimetière. Elle relie la RD9 à la route de la plage, unique accès au quartier du Jaï (secteur de loisirs), et aux installations aéroportuaires ouest (et à 100 ha aménageables à terme). L'aéroport, ainsi que le cimetière, sont deux contraintes fortes générant des servitudes particulières que le projet a intégré dans sa conception.

Le projet aura une emprise totale entre 17 et 31,50 m de large, sur 2 200 m linéaires. Il comprend :

- une chaussée de 2x3,50m de large et des sur largeurs multifonctionnelles de part et d'autre de 1,50 m ;
- deux carrefours giratoires avec la RD48 aux extrémités avec la RD9 et avec la RD48 ;
- un système d'assainissement de plate-forme (fossés de 1,50 m de large de part et d'autre de la voie et bassin de rétention à chaque extrémité) ;
- des merlons acoustiques végétalisés ou écrans acoustiques de 3 mètres de haut.

Les trafics attendus à la mise en service sont de 6 600 véhicules/jour ou 8 000 véhicules/jour, selon les chapitres et, à l'horizon 2035, de 8800 véhicules/jour (4 % de poids lourds). La vitesse autorisée sur cette section sera de 90 km/h.

Ce projet n'a pas fait réellement l'objet de variantes de tracés en plan, le secteur étant très contraint et les objectifs étant très ciblés sur la desserte des quartiers nord de la ville. Un projet de contournement ouest de Marignane, entre la RD9/RD20 et l'A55, a rapidement été abandonné, ce dernier étant incompatible avec les réglementations en cours. Par ailleurs, les emprises de cette liaison sont inscrites au POS de Marignane (révisé en 2002) en emplacements réservés. Seule l'éventualité d'une trémie a été envisagée mais rapidement écartée, les bénéficiaires des servitudes aéronautiques ayant donné un avis favorable pour une section à niveau.

Plusieurs solutions de point d'échanges ont été par contre analysées pour le raccordement avec la RD9 : giratoire plan, tourne à gauche, giratoire dénivelé, raccordement sur des points d'échanges existants. Le giratoire plan a été retenu.

Une concertation publique préalable a eu lieu en mai et juin 2010, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme. Cette concertation a consisté en une exposition publique en mairie de Marignane, sur la base d'un dossier explicitant les principes d'aménagement proposés. Des permanences pour répondre aux questions ont lieu. Ces modalités ont été validées par le conseil municipal de Marignane en mai 2010. Globalement, le projet a été accueilli favorablement au regard des gains pour les riverains du centre-ville, avec néanmoins des questions relatives au développement de la commune.

3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le secteur d'étude relève les enjeux suivants :

- un aquifère avec une formation de surface vulnérable aux pollutions, dont l'usage essentiel est l'alimentation industrielle et agricole, et une formation profonde peu vulnérable avec un usage en alimentation industrielle ;
- le bassin versant de la Cadière, qui traverse Marignane générant des risques d'inondation, et dont l'exutoire naturel est l'étang de Bolmon. Le projet se situe dans le lit majeur de la Cadière. Ce cours d'eau permanent fait l'objet d'un projet de chenal de délestage permettant de s'affranchir de ces risques d'inondation. Ce cours d'eau (masse d'eau n° FRDR126b) est en zone d'action prioritaire pour l'anguille et de mauvaise qualité, avec un objectif d'atteindre le bon état écologique à l'horizon 2015 et le bon état chimique à 2021, toute source supplémentaire polluante est donc à proscrire ;

- la proximité immédiate de l'étang de Bolmon (masse d'eau n° FRDT15c), isolé par un cordon sableux du cordon du Jaï (Znieff de type 1) avec cependant trois ouvrages hydrauliques qui le relient à l'étang de Berre (les bourdigues). Ces derniers permettent une gestion du niveau d'eau et les échanges entre les deux étangs. Bien que l'étang souffre d'une pollution chronique, de nombreuses actions sont en cours pour le maintien des écosystèmes naturels de ce lieu (l'objectif d'atteindre le bon état écologique et chimique est fixé à 2021). Le site de l'étang de Bolmon est constitué de zones humides et d'habitats terrestres caractéristiques du littoral méditerranéen. Reconnu comme site important en matière de conservation des habitats naturels et de la biodiversité (site Natura 2000, ZNIEFF de type 1 et 2, espace naturel sensible au titre de la loi littoral), il subit depuis plusieurs décennies les pressions dues à sa situation péri-industrielle et péri-urbaine. Le SIBOJAI (Syndicat Intercommunal du Bolmon et du Jaï) a été créé en 1992, par les Communes de Marignane et Châteauneuf-les-Martigues, pour arrêter l'hyper-eutrophisation de l'étang du Bolmon et lutter contre l'érosion du cordon dunaire du Jaï qui sépare l'étang de Berre de l'étang du Bolmon ;
- les parcelles agricoles résiduelles attenantes aux lotissements et habitations isolées (les Beugons), se présentent aussi bien comme une zone d'intérêt pour l'activité agricole résiduelle de Marignane (maraîchage, grande culture), un secteur de respiration ouvert pour les riverains et une zone potentiellement intéressante pour la biodiversité, notamment dans les friches ;
- le secteur d'étude n'est couvert par aucun périmètre à statut du code de l'environnement, par contre, il se situe en amont de l'étang de Bolmon qui présente quant à lui un intérêt écologique. Il semble que les enjeux de biodiversité soient minimes tant les parcelles ont fait l'objet de remaniements profonds et sont isolées des réservoirs, source de biodiversité. Même si le site se constitue d'une mosaïque de milieux, les habitats offrent une diversité de biotopes limitée et par conséquent un cortège faunistique également peu développé et dont la plupart des espèces ne présente d'enjeux de conservation ;
- la proximité d'habitat de type pavillonnaire, organisé de lotissements de différentes époques ou d'habitat isolé, sans réelle organisation planifiée tant pour les équipements publics et commerciaux que pour les réseaux de desserte. Ce secteur présente un enjeu lié à la présence de riverains sur toute la longueur de la bande d'étude, dont le nombre est estimé par le Conseil général à 150 (par courrier du 1er juin 2012). Certains des riverains subissent déjà des nuisances acoustiques liées à la RD9 ou à l'activité aéroportuaire. D'autres par contre, sont considérés en secteur de nuisances sonores modérées. Par ailleurs, il existe une pollution de fond non négligeable liée aux activités industrielles du pourtour de l'étang de Berre, la station de Marignane a enregistré de nombreux dépassements des seuils d'objectifs de qualité et d'alerte, notamment pour la pollution à l'ozone ;
- la zone aéroportuaire de Marseille Provence qui constitue un pôle d'activités important (13 000 emplois avec un trafic passager générant plus de 120 000 mouvements d'avions par an). Actuellement, cette zone ne bénéficie que d'un seul accès à l'est, ce qui est largement insuffisant en cas d'incidents notoires sur le site et, des projets de développement envisagés par la Chambre de commerce et d'industrie (100 ha aménageables à terme) ;
- la présence d'activités dans le secteur nord de la commune dont le centre de stockage de déchets inertes de Bolmon (autorisation d'exploitation jusqu'en 2013) et la base de loisirs du Jaï sur laquelle des projets de développement dépendent pour beaucoup des capacités de desserte de ce secteur,
- la loi « littoral » qui couvre le secteur d'étude qui limite et contraint les créations de voiries ;
- les servitudes liées à la zone aéroportuaire (servitudes de dégagement et radioélectriques), limitant ainsi les possibilités d'aménagement paysager et les variantes techniques de profil en long et imposant des modalités de chantier particulières.

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

Contenu général

Au vu de la date de dépôt du dossier, le contenu de l'étude d'impact relève de l'article R122-3 du code de l'environnement en vigueur jusqu'au 31 mai 2012

L'étude d'impact comprend les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par le code de l'environnement, hormis le volet relatif à « l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité et évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ». Elle fait l'objet d'un résumé non technique.

Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés. Le rapport présentant l'évaluation des incidences fait l'objet d'un document spécifique joint en annexe.

Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé technique est très succinct. Les principales conclusions de l'étude d'impact en matière d'enjeux, d'impact et de mesures sont très laconiques et télégraphiques. Les impacts de programme n'y sont pas consignés.

Cela ne remet pas en cause la recevabilité du dossier, ni le projet, mais il aurait été souhaitable que cette partie, en fin de dossier d'étude d'impact soit quelque peu étayée et complète pour une meilleure information du citoyen.

Impacts globaux du programme

Le Conseil général a identifié un programme global d'aménagement du secteur concerné par le projet, dénommé « programme de valorisation du secteur nord de Marignane ». Il comprend un ensemble d'opérations de maîtres d'ouvrage différents et de nature différente. Ainsi, outre l'opération faisant l'objet de l'étude d'impact, c'est à dire la liaison RD20e, il comprend les projets suivants :

- le délestage des crues de la Cadière via le recalibrage du lit de la Cadière, la création d'un ensemble de répartiteur, un itinéraire de délestage et un exutoire dans l'étang de Bolmon,
- le développement de la base de loisirs du Jaï,
- et le soutien à l'activité agricole avec le déclassement « probable » de zones à urbaniser en zones agricoles.

Au regard de la description faite dans le corps de l'étude d'impact au chapitre 3.5.4 « Projet » ce programme n'apparaît pas complet, en effet, les aménagements projetés (100 ha) par la Chambre de commerce et de l'industrie de Marseille-Provence (CCIMP), concessionnaire de l'aéroport de Marseille-Provence, sont directement dépendants de la desserte de la zone à l'ouest de l'aéroport. Par conséquent, cette opération ferait également partie de l'ensemble du programme et les effets induits de cet aménagement doivent donc être analysés notamment en terme d'augmentation de trafic en distinguant les trafics véhicules légers et véhicules lourds selon les projets et les capacités de la zone.

Le dossier relève l'état initial sur les différentes opérations de façon claire et concise, mais reste néanmoins très centré sur le projet de la RD20e. Les effets du programme ont été, quant à eux, traités de façon très succincte en particulier pour les impacts concernant les autres opérations que celles faisant l'objet de ce dossier. Ainsi, les effets des aménagements de loisirs du Jaï et des travaux sur la Cadière ont été très peu abordés et analysés. Les emprises sur les milieux naturels et le dérangement des espèces animales sont des thèmes non développés, or, il s'agit bien de

risques probables, en terme de consommation d'espaces ou de dérangement lié au développement des activités de loisirs sur l'étang de Bolmon. Les effets relevant du fonctionnement urbain, avec notamment le développement d'activités sur le Jaï, auraient mérité une analyse, car très liée au système de desserte. Il en est de même pour l'analyse paysagère absente de ce chapitre. En conclusion, ce chapitre n'atteint pas son objectif d'information du public sur les effets du programme sur l'environnement, cependant le projet lui-même n'est pas à remettre en cause. Le Conseil Général pourra apporter des précisions dans les procédures ultérieures notamment en termes d'effets induits sur les riverains (nuisances) et le dérangement des milieux naturels environnants.

Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

Par rapport aux enjeux présentés dans la partie 3, le dossier a abordé les principaux aspects au niveau de l'analyse de l'état initial. Toutefois, les risques d'inondations n'ont pas été abordés alors même qu'ils sont à l'origine du projet de création du chenal de délestage de la Cadière en parallèle au projet de la RD20e et que le projet se situe dans le lit majeur de la Cadière. Ce point aurait mérité d'être développé.

Des études spécifiques ont été réalisées en tant que de besoin pour préciser les caractéristiques relatives à la biodiversité, aux nuisances acoustiques et au paysage, ainsi qu'aux trafics attendus. Notamment une étude écologique a été effectuée, afin de préciser la présence d'habitats d'intérêt communautaire, d'espèces protégées ou menacées ainsi que leurs enjeux de conservation, qui conclue que les habitats naturels ne présentent que peu d'intérêt en raison d'une présence humaine forte et d'un usage des sols intensif.

L'analyse est proportionnelle aux enjeux de la zone d'étude.

Analyse des effets du projet sur l'environnement

Le dossier présente de façon appropriée comment le projet prend en compte les enjeux présents sur le site d'étude.

Selon les chapitres thématiques, la phase chantier est utilement distinguée, permettant ainsi d'informer les riverains des éléments d'impact attendu pendant cette période très perturbante à la fois pour les milieux mais surtout pour les riverains présents le long du projet (pour rappel 150 habitants estimés),

Par rapport aux enjeux, le dossier présente une analyse correcte des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

Toutefois, sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, le conseil général pourra apporter des éléments complémentaires sur :

- l'assainissement de la plate-forme, en effet le dossier ne distingue pas clairement ce qui relève de la collecte des eaux pluviales du bassin versant et des eaux de ruissellement provenant de la plate-forme. Les informations fournies ne permettent pas de savoir si un réseau séparatif de récupération des eaux sera mis en place. En tout état de cause, le dossier présente les impacts liés aux eaux de ruissellement de plate-forme ayant une charge polluante, sans préciser comment seront gérées les eaux du bassin versant naturel interceptées par le projet,
- le risque d'inondation, qui justifie par ailleurs la création du chenal de la Cadière. L'état initial ne précisant pas si le site est soumis à ce risque ou non, l'évaluation des effets du projet sur ce territoire est de ce fait incomplète par rapport à ce thème,
- l'évaluation des trafics induits à l'horizon 2035 liés aux projets de la plate-forme aéroportuaire (100 ha aménageables) rentrant dans le programme global de « valorisation du secteur nord de Marignane » et conditionnés à la réalisation de la RD20e. Les

projections de trafics ne précisent pas les modalités de calculs de croissance des trafics à savoir s'ils intègrent les flux induits par le développement de ce secteur à terme.

Il devra également apporter des compléments sur les éléments de connaissance relatifs au volet «analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité et évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter », ce chapitre étant absent du dossier. Ce chapitre est d'autant intéressant qu'il permet de justifier d'autant plus le projet grâce aux gains pour les populations aujourd'hui soumises aux nuisances liées au trafic circulant en ville.

Articulation du projet avec les plans et programmes concernés :

	<i>Concerné oui/non</i>	<i>Prise en compte</i>	<i>A approfondir</i>
<i>Schéma des carrières des Bouches du Rhône (1996)</i>	<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Oui</i>
<i>SDAGE RM (2009)</i>	<i>Oui</i>	<i>Oui</i>	<i>Non</i>
<i>POS de Marignane</i>	<i>Oui</i>	<i>Oui</i>	<i>non</i>
<i>PPA (2006)</i>	<i>Oui</i>	<i>Oui</i>	<i>Non</i>
<i>Loi « littoral »</i>	<i>Oui</i>	<i>Oui</i>	<i>Non</i>
<i>DTA des Bouches du Rhône (2007)</i>	<i>Oui</i>	<i>Oui</i>	<i>Non</i>

L'étude a pris en compte les différents plans et programmes, hormis celui relatif au Schéma des carrières des Bouches du Rhône. Sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, le demandeur devra donc approfondir ce point durant la phase d'instruction.

L'étude conclut à la présence d'impact du projet sur l'environnement. Elle propose des mesures d'évitement et de réduction qui permettent d'avoir des impacts résiduels négligeables. La synthèse faite sous forme de tableau en fin de dossier identifie utilement les effets résiduels pour chacun des thèmes abordés. Cette synthèse néanmoins présente des faiblesses en particulier sur les thèmes importants comme la biodiversité, les aménagements paysagers et les nuisances acoustiques. Les mesures prévues pour réduire les impacts ne sont pas décrites dans les colonnes appropriées et la phase de chantier n'est pas distinguée. Il semble que ce tableau ne soit pas complet.

Par ailleurs, sur le thème des inondations et des effets liés aux trafics induits par le projet d'aménagement de la plate-forme, et sans nuire à la possibilité du public de se prononcer sur ce dossier, le conseil général devra approfondir les réponses techniques sur ce sujet.

Évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Le projet est concerné par le site d'importance communautaire n°FR9301597, site du marais et zones humides liées à l'étang de Berre, situé en aval du secteur d'étude.

Le dossier présente de façon très succincte les impacts sur les espèces et habitats ayant déterminés la désignation de ce site de manière satisfaisante. Il s'en réfère au dossier joint en

annexe concernant l'évaluation appropriée des incidences au titre des articles 6,3 et 6,4 de la directive « habitat ».

L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'effet significatif.

Justification du projet

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national concernant les diverses composantes et ressources de l'environnement (air, eau, énergie, biodiversité, paysage, bruit, ...) et la santé publique.

Le projet retenu respecte les grands principes du développement durable : principe d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement, réduction du risque à la source, meilleures technologies disponibles à un coût raisonnable.

Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts du projet

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière satisfaisante les mesures pour supprimer, réduire et compenser les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet. Les mesures relatives à la « compensation » agricole, à savoir « la mise à disposition d'une surface équivalente à la surface perdue, par acquisition ou mise en place de baux ruraux » semblent difficiles à considérer dans le cadre de ce dossier à ce stade de la procédure, la faisabilité de celles-ci étant dépendante de facteurs exogènes au Conseil général. L'éventuel changement d'affectation de zones à urbanisée en « zones agricoles », comme annoncé en p12 et dans le courrier de réponse du Conseil général du 1^{er} juin 2012 à la consultation inter-service, est également sujet à conditions et reste à confirmer dans les phases ultérieures de la procédure d'élaboration et de réalisation.

Analyse des méthodes

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement, bien que celles-ci soient dispersées dans plusieurs chapitres et placées entre les chapitres « impacts » et « mesures ».

5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact, la qualité et le caractère approprié des informations qu'elle contient

L'étude d'impact est relativement claire et concise, elle comporte la quasi totalité des rubriques exigées par le code de l'environnement en vigueur au 31 mai 2012. Le chapitre relatif à « l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité et évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter » fait défaut. Par ailleurs, certaines informations mettent insuffisamment en évidence la pertinence et la suffisance des mesures prises pour la prise en compte des inondations dans ce secteur. Cependant, cela ne nuit pas à la possibilité du public de pouvoir se prononcer sur ce projet, le conseil général étant invité à proposer des compléments d'information sur ce sujet dans les procédures ultérieures.

Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement

Le projet a bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux les plus importants sur ce secteur à savoir : la qualité des milieux aquatiques, et notamment l'étang de Bolmon en aval, la présence d'une biodiversité faunistique et floristique liée à la fois aux étangs et aux zones agricoles en friches, la présence de nombreux riverains afin de respecter leur cadre de vie (bruit, paysage). La conception du projet et les mesures prises pour supprimer et réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux.

**Le chef du service biodiversité
eau et paysages**

Paul PICQ