A7 – Complément du Demi-diffuseur de Salon Nord

Mai 2021

Déclaration d'intention
Code de l'environnement
Article L.121-18

Déclaration d'Utilité Publique et Mise En Compatibilité du PLU de la commune de Salon-de-Provence

14 janvier 2021	B00	Déclaration d'intention	AMO	EWE	AVZ
10 mai 2021	C00	Remarques Préfecture	EWE	EWE	AVZ

0 0	D P U	E N V	0 0 0 0 0 0	D O C	M O E	0 0 7 3	C 0 0
SECTION	PHASE	DOMAINE	OUVRAGE	DOCUMENT	EMETTEUR	N° ORDRE	INDICE

Référence : Autoroute A7 – Complément du demi-diffuseur de Salon Nord
Mai 2021

Sommaire

1 Contexte du projet et rappel réglementaire 2

2 Motivations et raisons d'être du projet 3

2.1 Contexte du projet 3

2.2 Objectifs du projet 4

2.3 Descriptif du projet 6

2.4 Calendrier prévisionnel 9

2.5 Coût du projet 9

3 Plan ou programme dont le projet découle 10

4 Communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet .. 11

5 Mise en compatibilité du plu de Salon-de-Provence 12

5.1 Rappels règlementaires 12

5.2 L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité et l'avis de l'autorité environnementale 12

5.3 Mise en œuvre de la mise en compatibilité 12

5.4 Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement 12

5.4.1 État initial de l'environnement 12
5.4.2 Analyse des incidences prévisibles notables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement 13
5.4.3 Évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 18

5.5 Solutions alternatives envisagées 22

5.6 Modalité déjà envisagée, s'il y a lieu de concertation préalable du Pétitionnaire ... 24

5.6.1 Concertation publique au titre du code de l'urbanisme 24
5.6.2 Enquête publique 24

Table des illustrations

Illustration 1. Carte de situation – source : ASF 3
Illustration 2. Plan de situation 4
Illustration 3. Extrait de la carte de synthèse du DOG du Scot 5
Illustration 4. Vue en plan du projet 7
Illustration 5. Localisation des sites Natura 2000 par rapport à la zone d'étude 19
Illustration 6. Présentation des variantes 23

1 CONTEXTE DU PROJET ET RAPPEL REGLEMENTAIRE

Dans le cadre du projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord sur l'autoroute A7, le recours à une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est nécessaire.

Le projet a fait l'objet d'une concertation dans le cadre des dispositions prévues par l'article L.103-2 du code de l'urbanisme. Cette concertation a eu lieu du 30 janvier au 18 février 2017.

La réalisation du complément du demi-diffuseur de Salon Nord impose, dans le cadre de la procédure de DUP, la mise en compatibilité du PLU de Salon-de-Provence. Cette mise en compatibilité relève du champ d'application du droit d'initiative prévu au III de l'article L. 121-17 du Code de l'environnement, raison pour laquelle la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) fait publier la présente déclaration d'intention.

Conformément à l'article L.121-18 du Code de l'environnement, la déclaration d'intention est publiée et consultable sur le site de la préfecture des Bouches-du-Rhône :

www.bouches- du-rhone.gouv.fr

et sur le site dédié au projet pour une durée de 4 mois :

www.echangeura7-salon-nord.fr

Elle fait également l'objet d'un affichage en mairie de Salon-de-Provence.

L'article L.121-19 du Code de l'environnement dispose :

« Le droit d'initiative mentionné au III de l'article L. 121-17 peut être exercé auprès du représentant de l'Etat par :

1° Un nombre de ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant dans le périmètre de la déclaration d'intention égal à 20 % de la population recensée dans les communes du même périmètre, ou à 10 % de la population recensée dans le ou les départements, dans la ou les régions où se trouve tout ou partie du territoire mentionné dans la déclaration d'intention ;

2° Un conseil régional, départemental ou municipal ou l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention ;

3° Une association agréée au niveau national en application de l'article L. 141-1, ou deux associations ou une fédération d'associations agréée (s) au titre de l'article L. 141-1 dans le cadre de la région ou du département dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention (...) ».

Le représentant de l'Etat décide de l'opportunité d'organiser une concertation préalable selon les modalités des articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'environnement et, dans ce cas, fixe la durée et l'échelle territoriale de la participation qui sera mise en œuvre au regard des principaux impacts environnementaux et des retombées socio-économiques attendus. Sa décision est motivée et rendue publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande. En l'absence de décision explicite dans ce délai, le représentant de l'Etat est réputé avoir rejeté la demande.

La société ASF n'envisage pas de modalité particulière de concertation portant spécifiquement sur la mise en compatibilité du PLU de Salon-de-Provence, la concertation relative au projet dans son ensemble en tenant lieu utilement.

2 MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET

2.1 CONTEXTE DU PROJET

Le projet concerne la réalisation du complément du demi-diffuseur existant de Salon Nord sur l'autoroute A7.

L'opération se situe dans le département des Bouches-du-Rhône (13), sur le territoire communal de Salon-de-Provence.

Illustration 1. **Carte de situation – source : ASF**

L'autoroute A7 (aussi appelée autoroute du Soleil) est une autoroute qui relie Lyon à l'agglomération marseillaise. Elle fait partie des routes européennes, et est principalement exploitée par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Cette autoroute est très circulée tout au long de l'année. L'axe de la vallée du Rhône voit transiter des flux de trafic surtout de poids-lourds entre le nord de la France, l'Allemagne et le pourtour méditerranéen (Languedoc, Marseille, Espagne…).

L'autoroute A7 sur la commune de Salon-de-Provence dispose d'un demi-diffuseur orienté vers le nord situé entre le diffuseur n°26 de Sénas et la bifurcation des autoroutes A7 et A54, qui sont distants d'environ 14 km. L'opération permettra la création de deux nouveaux échanges sur l'autoroute A7 avec la réalisation d'une bretelle d'entrée en direction du Sud (vers Aix-en-Provence et Marseille) et d'une bretelle de sortie en provenance du Sud (depuis Aix-en-Provence et Marseille).

Les principaux constats sont les suivants :

- les usagers riverains provenant du nord de la commune de Salon et du secteur d'Eyguières et Lamanon désirant se rendre vers le sud (Etang de Berre, Marseille, Aix…), se voient obligés de traverser le centre-ville de Salon-de-Provence pour rejoindre l'autoroute A54 (diffuseur n°15) puis l'A7. Cet important trafic contribue à charger le réseau urbain de Salon-de-Provence,
- cette situation génère des encombrements récurrents sur les itinéraires d'évitement et dégrade le niveau de service des autres usagers (actifs, scolaires, résidents, visiteurs…),
- ce trafic génère des nuisances (bruit, pollution...),
- il n'est aujourd'hui pas possible pour les habitants de Salon-de-Provence et de ses environs, de rejoindre l'A54/A7 vers le sud, sans traverser le centre-ville, compte-tenu du caractère incomplet du demi- diffuseur A7 Salon-de-Provence Nord. De même, il n'est pas possible pour les usagers en provenance d'Aix en Provence, de se rendre au nord de la commune de Salon-de-Provence sans éviter le centre-ville. Ces échanges incomplets induisent un trafic de transit important au sein de l'agglomération,
- les encombrements entraînent des accidents au niveau des échangeurs nord et sud de la zone d'étude et au sein du centre de l'agglomération (études sur les conditions de circulation réalisées par ASCODE en 2015).

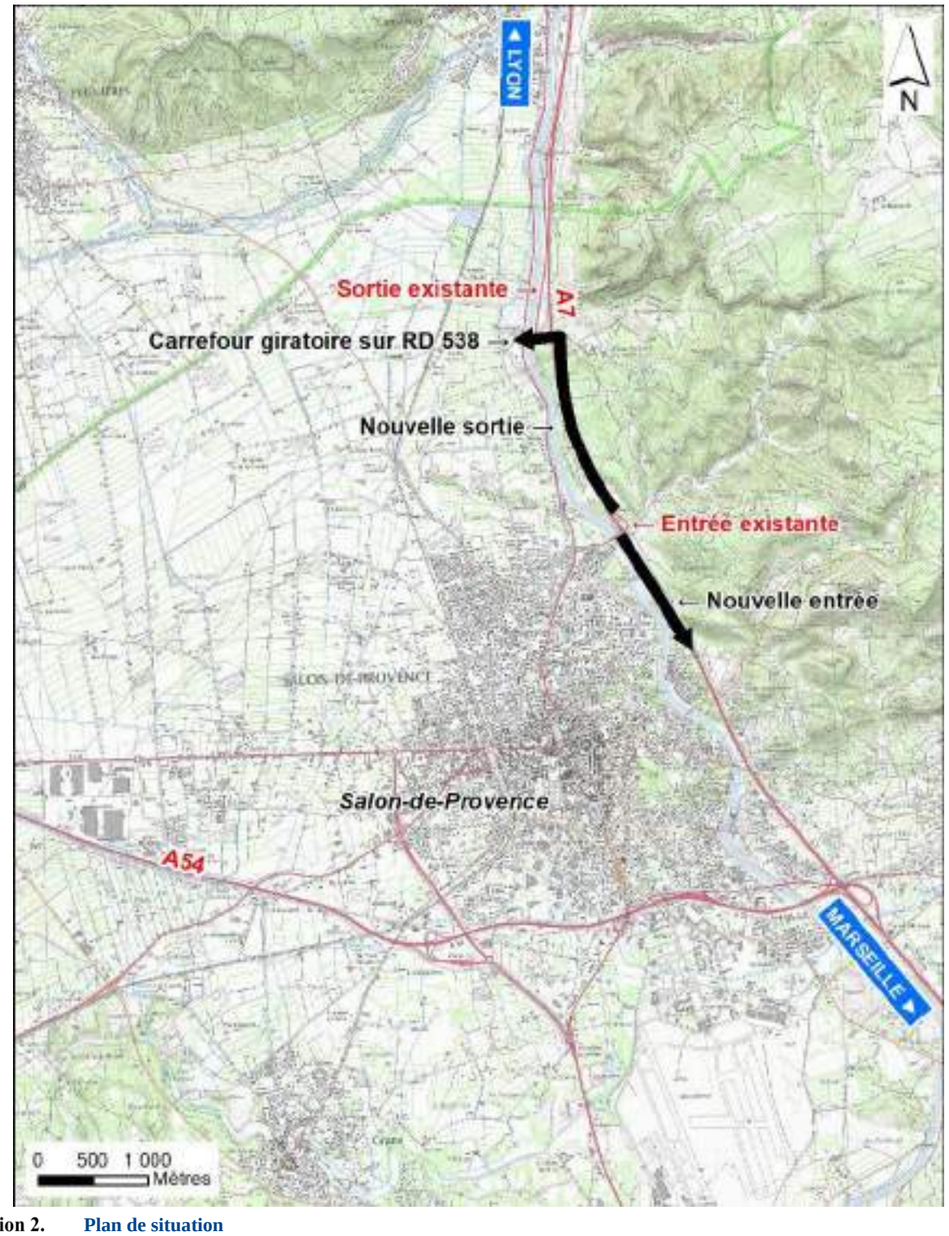


Illustration 2. **Plan de situation**

Un trafic de transit important traverse aujourd'hui le centre-ville de Salon-de-Provence, du nord de la commune vers les bassins d'emplois des agglomérations d'Aix-en-Provence/Marseille/Etang de Berre.

Ce trafic entraîne des émissions de polluants dans l'air du centre-ville et génère des nuisances acoustiques.

2.2 OBJECTIFS DU PROJET

L'objectif principal du projet est de capter une partie du trafic qui transite par le centre-ville et de le reporter des voiries communales ou départementales vers l'autoroute et les voies hors centre-ville. L'effet attendu est de libérer le centre-ville du flux automobile en s'appuyant sur un réseau routier mieux hiérarchisé et apaisé.

Les études de circulations menées dans le cadre du projet démontrent que la mise en service du complément de demi-diffuseur de Salon Nord permettrait de renforcer l'interdiction réglementaire de transit Poids Lourds dans le centre-ville de Salon-de-Provence et induirait une réduction du trafic de transit des poids lourds de -61,9%.

La possibilité d'accès direct à l'autoroute A7 pour les trajets vers le Sud réduirait de près de 3 000 véhicules par jour le trafic dans l'agglomération de Salon-de-Provence.

Plusieurs bénéfices en découlent :

Évitement de la traversée de Salon-de-Provence

Le projet permet l'évitement du centre-ville de Salon-de-Provence, en particulier pour les usagers riverains provenant du nord de la commune de Salon-de-Provence et des communes avoisinantes d'Eyguières et Lamanon. Les temps de parcours entre le nord de Salon et l'autoroute A7 au sud de Salon sont réduits.

Le projet entraîne une diminution importante du trafic sur les voies structurantes internes à la commune de Salon-de-Provence (avenue Jean Moulin / boulevard Ledru Rollin à l'ouest, avenue du Pays Catalan / boulevard de l'Europe à l'est), avec une diminution du trafic total de l'ordre de 2 000 véhicules/jour/sens.

Temps de trajet en baisse

Entre Salon Nord et la barrière de péage de Lançon-de-Provence, le temps de parcours passe de 17 mn à 9 mn aux heures de pointe du matin soit un temps de trajet presque réduit de moitié. Aux heures de pointe du soir, le trajet sud-nord entre la barrière de péage de Lançon-de-Provence et la commune de Lamanon passe de 23 mn à 13 mn soit un gain de temps de 10 mn.

Réduction des pollutions (air, bruit)

Dans le centre-ville de Salon-de-Provence, la comparaison des scénarios avec et sans l'aménagement projeté, indique que la mise en service du projet permet une baisse des trafics de transit des véhicules légers, de -10,8% et une diminution des trafics de transit poids lourd de -61,9%. Cette diminution du trafic permet une réduction des émissions de polluants dans l'air et une baisse de la pollution sonore en centre-ville.

Le projet en reportant une partie du trafic qui transite actuellement par le centre-ville vers l'autoroute A7 permet d'écarter les émissions vers des sites moins densément peuplés et facilite une meilleure dilution des polluants dans l'air. De plus, le report d'une partie du trafic de transit permet d'améliorer les conditions de trafic, amélioration qui permet de réduire les émissions polluantes.

Aux horizons 2024 et 2044, le complément du demi-diffuseur de Salon Nord sur l'autoroute A7 entraîne une diminution des émissions de gaz à effet de serre (-0,9 % N_2O en 2024) et des particules fines (PM10) dans le centre-ville de Salon-de-Provence.

Amélioration de la sécurité en ville

La circulation de nombreux poids-lourds et voitures sur les voiries de l'agglomération Salonnaise ainsi que la congestion du centre-ville de Salon sont des facteurs d'accident. La diminution du nombre de véhicules sur les voiries urbaines et périurbaines de Salon-de-Provence améliorera les conditions de sécurité des riverains notamment :

- sur le réseau autoroutier, en particulier sur la section située entre le demi-diffuseur n°15 de Salon-Sud et la bifurcation A7/54 qui présente des phénomènes d'accumulation de véhicules en direction de l'A7 au niveau de la bifurcation A7/A54 ;
- sur le réseau départemental, en particulier sur la RD538 au niveau du croisement avec le chemin de Roquerousse ;
- sur le réseau communal, en particulier dans l'hyper centre sur les axes d'évitement tel que boulevard Jean Moulin, boulevard Nostradamus et boulevard République.

Amélioration du cadre de vie

Le complément du demi-diffuseur autoroutier, en apaisant la circulation en ville et en limitant les encombrements, ouvre des opportunités d'amélioration du cadre de vie, notamment avec des aménagements urbains, en particulier autour des axes d'évitement à l'est et à l'ouest du centre ancien.

Optimisation des échanges au niveau métropolitain

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du territoire du pays salonais, approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 20 juin 2013, est un document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les orientations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles.

Le projet d'échanges Salon Nord est identifié au SCOT sous l'orientation de la politique des transports et de déplacements du Document d'Orientation Général (DOG) :

« Garantir l'accessibilité de l'A7 : l'absence de diffuseurs autoroutiers complets au droit de Coudoux et de Salon-Nord induit un report de trafic pénalisant sur le centre-ville de Salon-de-Provence et le diffuseur de Rognac-Berre. Leur réalisation inscrite au SCoT doit permettre d'abaisser la saturation de trafic sur ces secteurs. Conçus éventuellement comme des pôles de covoiturage, ils permettent de mieux organiser le partage de mobilité. »

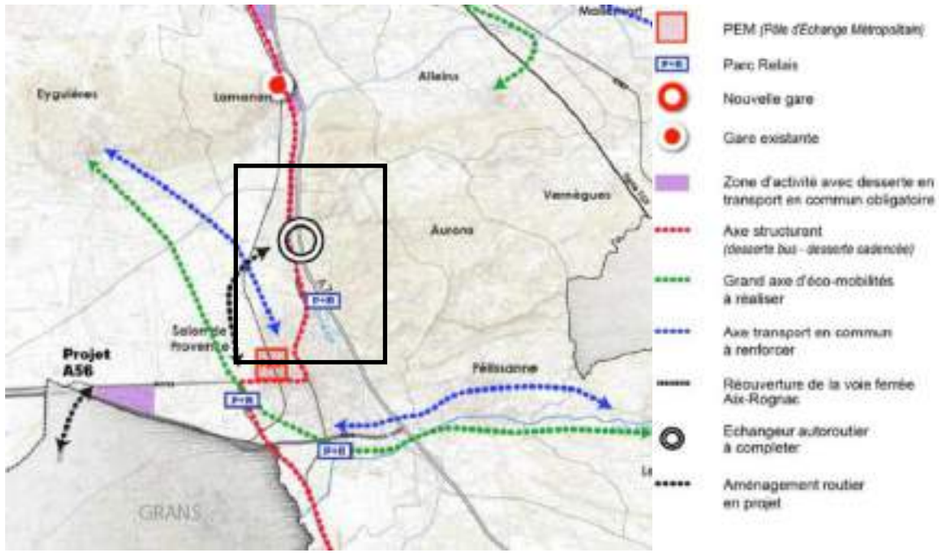


Illustration 3. **Extrait de la carte de synthèse du DOG du Scot**

L'échangeur autoroutier à compléter est localisé sur les cartes du SCOT comme le montre l'illustration ci-dessus.

2.3 DESCRIPTIF DU PROJET

L'opération de complément du demi-diffuseur de Salon Nord comprend :

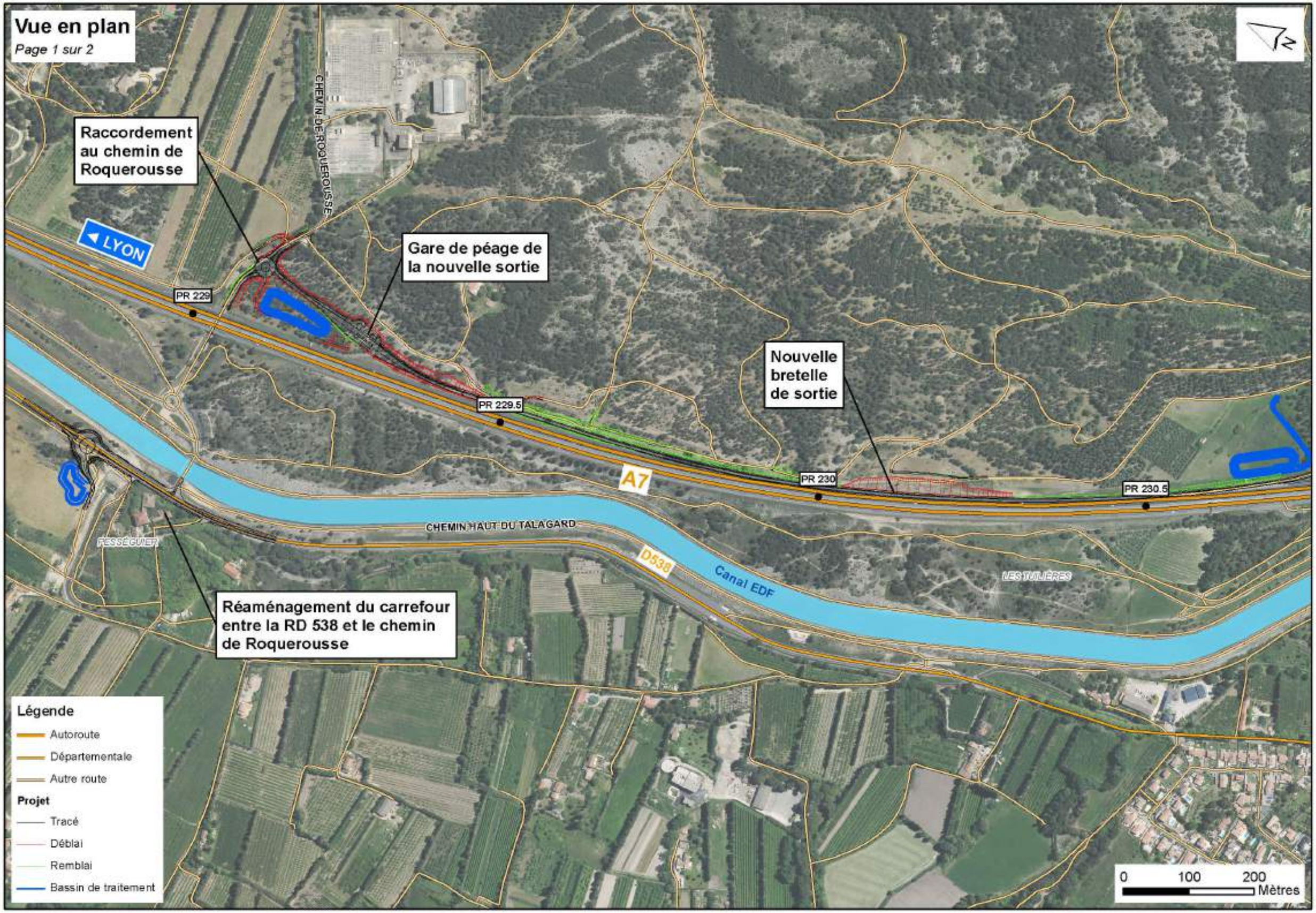
- ✓ la création de 2 nouvelles bretelles d'entrée et de sortie raccordées sur la section courante de l'A7,
- ✓ la création de 2 nouvelles gares de péage,
- ✓ la création de 2 locaux techniques d'exploitation,
- ✓ les aménagements liés à la protection de l'environnement (bassins de traitement des eaux),
- ✓ les raccordements à la voirie existante.

Le demi-diffuseur est raccordé à la voirie existante (chemin de Roquerousse) par un carrefour giratoire en sortie. En entrée, la bretelle est raccordée à la voirie locale (chemin du Talagard) par l'intermédiaire d'un demi-carrefour en T.

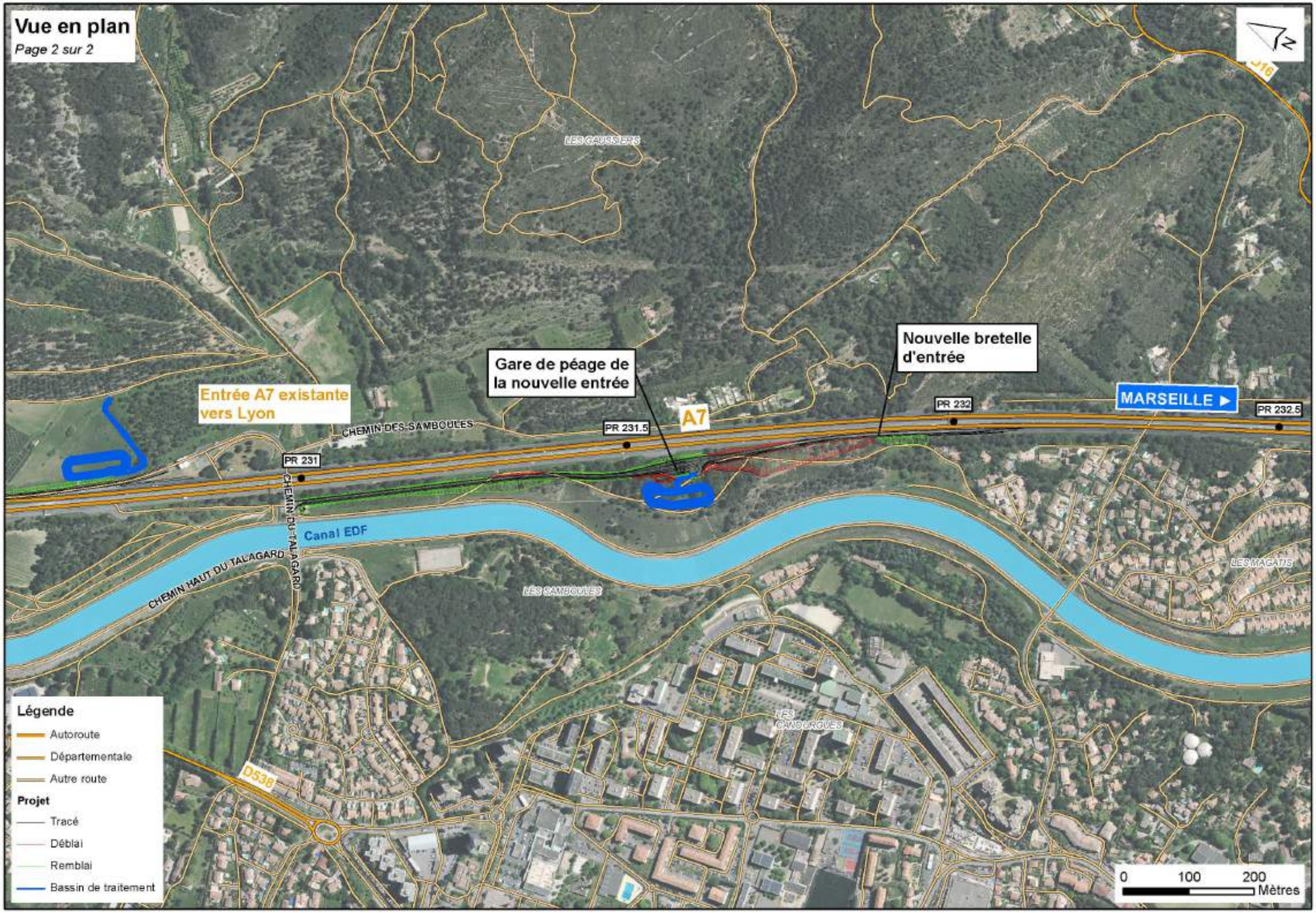
L'intersection entre le chemin de Roquerousse et la RD538 est réaménagée par la création d'un nouveau carrefour giratoire sur la RD538.

Des vues en plans ci-après présentent l'ensemble de l'aménagement sur la photographie aérienne.

Vue en plan


Raccordement au chemin de Roquerousse
CHEMIN DE ROQUEROUSSE
LYON
PR 229
Gare de péage de la nouvelle sortie
PR 229.5
Nouvelle bretelle de sortie
A7
PR 230
PR 230.5
CHEMIN HAUT DU TALAGARD
PESSÉGUIER
D538
Canal EDF
LES TUILIÈRES
Réaménagement du carrefour entre la RD 538 et le chemin de Roquerousse
Légende
Autoroute
Départementale
Autre route
Projet
Tracé
Déblai
Remblai
Bassin de traitement
0
100
200
Mètres

Vue en plan


Entrée A7 existante vers Lyon
Gare de péage de la nouvelle entrée
Nouvelle bretelle d'entrée
A7
MARSEILLE ▶
PR 231
PR 231.5
PR 232
PR 232.5
CHEMIN DES SAMBOULES
CHEMIN DU TALAGARD
CHEMIN HAUT DU TALAGARD
Canal EDF
D538
LES GAUSSIERS
LES SAMBOULES
LES CAMBURGUES
LES MAGATIS
Légende
Autoroute
Départementale
Autre route
Projet
Tracé
Déblai
Remblai
Bassin de traitement
0
100
200
Mètres

2.4 CALENDRIER PREVISIONNEL

La phase de procédures permettant d'obtenir toutes les autorisations nécessaires est prévue en 2021. Cette phase permettra notamment au maître d'ouvrage d'obtenir la maitrise foncière des terrains nécessaires à l'implantation des aménagements.

Les travaux débuteront en 2022 et se dérouleront sur 2,5 ans environ.

La mise en service des nouveaux aménagements est programmée à la fin de l'année 2024.

2.5 COUT DU PROJET

L'estimation du coût de l'opération permet d'informer le public sur l'ordre de grandeur de l'ensemble des dépenses nécessaires à la réalisation du projet.

L'estimation du montant de l'opération de complément du demi-diffuseur de Salon nord s'élève à 21,6 millions d'euros HT (valeur 2016) comprenant :

- la réalisation du complément du demi-diffuseur : 20,0 M€ HT,
- la réalisation du giratoire de raccordement entre le chemin de Roquerousse et la RD538 : 1,6 M €HT.

Son financement est pris en charge par la ville de Salon-de-Provence, la métropole Aix-Marseille-Provence, le département des Bouches du Rhône et ASF.

3 PLAN OU PROGRAMME DONT LE PROJET DECOULE

Le projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord est programmé dans le Contrat de Plan passé entre l'Etat et la Société ASF qui définit le Plan d'Investissement Autoroutier 2017/2021. Cet aménagement est également inscrit dans le décret n° 2018-959 du 6 novembre 2018 relatif aux conventions passées entre l'Etat et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Plus précisément cet aménagement donne suite à une demande de la ville de Salon-de-Provence qui a saisi la Direction des Infrastructures de Transport (DIT) pour la réalisation d'un complément du diffuseur autoroutier de Salon Nord sur l'autoroute A7.

Cette demande a donné lieu à une étude d'opportunité à caractère socio-économique qui a été réalisée par la société ASF en 2012. L'étude d'opportunité a fait l'objet d'un courrier de réponse de la Direction des Infrastructures de Transport (DIT) / sous-direction de Gestion et de Contrôle des Autoroutes Concédées (GRA) en février 2014, confirmant l'opportunité du projet et la nécessité de poursuivre les études par la réalisation d'un dossier de demande de principe (DDP). Le dossier de demande de principe a été approuvé par Décision Ministérielle du 16 décembre 2019.

Le projet d'échanges Salon Nord est également identifié dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) d'Agglopole Provence (SCoT du territoire du pays salonais) qui est le document d'urbanisme réglementaire qui définit les grandes orientations du territoire. Le but affiché de ce document est de réduire la saturation de trafic dans le centre-ville de Salon-de-Provence.

4 COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET

Le territoire susceptible d'être impacté par la mise en compatibilité du PLU correspond à la commune de Salon-de-Provence dans le département des Bouches-du-Rhône (13).

5 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SALON-DE-PROVENCE

5.1 RAPPELS REGLEMENTAIRES

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme conformément aux articles L. 153-54 à 153-59, R. 153-13 et R. 153-14.

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

Présentation du PLU en vigueur

La commune de Salon-de-Provence est couverte par un plan local d'urbanisme (PLU) qui a été approuvé par délibération du 31 mars 2016. Une procédure de modification simplifiée (la modification simplifiée n 1) a été approuvée en date du 12 juillet 2017.

Depuis le 1er janvier 2018, la Métropole Aix-Marseille-Provence exerce la compétence en matière de PLU sur tout son territoire. Ainsi, par délibération Métropolitaine la modification simplifiée n° 2 a été approuvée le 24 octobre 2019.

5.2 L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE ET L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Conformément à l'article R104-9 du code de l'urbanisme les plans locaux d'urbanisme, dont le territoire comprend un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31.

Etant donné que le projet a pour effet de réduire une zone agricole et une zone naturelle la mise en compatibilité est réputée apporter les mêmes effets qu'une révision. De plus, le plan local d'urbanisme comprend le site Natura 2000 FR9310069 « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour ».

La mise en compatibilité du PLU est donc soumis à évaluation environnementale sans passer par un examen au cas par cas. Cette évaluation environnementale fera l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

Pour rappel, le projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord est également soumis à une évaluation environnementale intégrée dans le dossier d'enquête publique et le dossier d'autorisation environnementale.

5.3 MISE EN ŒUVRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La mise en compatibilité du PLU de Salon-de-Provence se traduit par la modification des règlements des zones agricole (A), naturelle (N) et urbaine (UD). Cette modification consiste à ajouter dans les occupations autorisées de ces zones, les aménagements nécessaires au projet de complément du demi-diffuseur de Salon nord. Aucun espace protégé n'est impacté par la mise en compatibilité et celle-ci n'impacte ni les espaces boisés classés, ni les emplacements réservés existants. Le projet d'Aménagement et de Développement Durable et les Orientations d'Aménagement et de Programmation ne sont pas remis en question par la mise en compatibilité.

5.4 APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

5.4.1 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Milieu physique

Le climat est de type méditerranéen avec un été sec et des précipitations plus intenses à l'automne et au printemps avec ponctuellement des orages et des vents violents.

L'autoroute A7 se situe à la frontière entre le relief peu marqué de la vallée alluviale de la Crau à l'ouest et les collines de Roquerousse à l'est. Celles-ci représentent une contrainte technique pour le projet mais constitue un enjeu faible pour l'environnement.

Le contexte géologique au niveau de la zone d'étude est représenté par des formations calcaires dans les collines de Roquerousse à l'est, et par des formations alluviales à l'ouest dans la plaine de la Crau.

Les eaux souterraines sont considérées comme fortement vulnérables, compte-tenu de la nature karstique des formations géologiques dans lesquelles elles circulent. Aucun captage d'alimentation en eau potable des eaux souterraines ne se trouve au sein de la zone d'étude.

Le principal enjeu des eaux superficielles est lié à la présence du canal EDF qui est utilisé pour l'irrigation et le canal de Craponne utilisé pour l'alimentation en eau potable et l'irrigation. Les eaux superficielles sont considérées comme très fortement vulnérables au niveau de la prise d'eau du canal de Craponne et de ses périmètres de protection. La vulnérabilité est forte au niveau des deux écoulements intermittents qui se rejettent dans le canal EDF. Au-delà, l'enjeu est modéré étant donné la faible densité du réseau hydrographique naturel (non canalisé).

Risques naturels

Les risques naturels sont présents dans la zone d'étude avec le risque incendie, principal enjeu, ainsi qu'un risque d'aléa torrentiel dans le secteur du Vabre de Talagard. Le risque sismique est de niveau 4 (niveau moyen) pour l'ensemble de la commune de Salon-de-Provence mais faible à négligeable dans la zone d'étude et les risques liés aux argiles nuls à faibles.

Milieu naturel

La zone d'étude est pour partie inclue dans une zone de protection spéciale (ZPS) du réseau Natura 2000, une ZNIEFF de type II (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) et une ZICO (zone importante pour la conservation des oiseaux). Elle est aussi concernée par plusieurs périmètres de PNA (plans nationaux d'actions) visant les oiseaux, les chauves-souris et les tortues.

Le périmètre d'étude est composé d'habitats typiques de la zone méditerranéenne, incluant des milieux arborés, ouverts à semi-ouverts, garrigues, zones buissonnantes et des milieux anthropiques. Il est intercepté du nord au sud par le canal EDF qui longe l'autoroute.

La zone d'étude n'est concernée par aucun réservoir de biodiversité terrestre en bon état ou à restaurer, ni aucun corridor écologique. Le canal EDF est considéré comme milieu aquatique à préserver. La zone est caractérisée par un effet barrière important du fait de la présence cumulée de l'autoroute A7 et du canal.

Les inventaires réalisés en 2019/2020 ont permis d'identifier la présence d'espèces à enjeu au sein de la zone d'étude. Plusieurs espèces de passereaux remarquables utilisent les milieux du périmètre d'étude pour leur reproduction. Les milieux ouverts et les lisières sont particulièrement favorables à la présence de reptiles à enjeu. En revanche, du fait de l'absence de milieux aquatiques permanents ou temporaires, le secteur présente un intérêt limité pour les amphibiens. Plusieurs espèces communes de mammifères terrestres ont été recensées. Une dizaine d'espèces de chiroptères ont été contactées. Plusieurs espèces d'invertébrés ont été répertoriées sans qu'aucune espèce protégée ne soit identifiée.

Milieu humain

Les principaux parcs d'activités de la commune de Salon-de-Provence se trouvent à l'extérieur de la zone d'étude. Celle-ci est centrée sur la commune de Salon-de-Provence dont la population atteignait 44 836 habitants en 2015. La zone d'étude qui se trouve au nord-ouest du territoire communal est principalement composée d'espaces naturels et de terres agricoles. L'urbanisation et la présence humaine sont toutefois bien représentées à travers la présence de l'autoroute A7, du canal EDF, de la centrale EDF et du quartier résidentiel des Canourgues tout à fait au sud de la zone d'étude et du lotissement du Talagard au droit du chemin du même nom. Des établissements sensibles (3 écoles) sont implantés dans une bande de 300m dans ce même quartier des Canourgues. La commune de Salon-de-Provence dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU) auquel est soumis tout projet. La zone d'étude est implantée en majorité dans des zones A, c'est-à-dire agricoles et N, naturelles.

Transports et déplacements

Les déplacements constituent un enjeu modéré à fort de la zone d'étude. Les dysfonctionnements actuels qui imposent une traversée de la commune pour les usagers provenant du nord de Salon-de-Provence et désirant se rendre vers le sud engendrent des secteurs de conflits et des risques d'accidents. Les transports en commun empruntent la RD538 et le chemin du Talagard, pour les trajets entre la gare routière et Saint Louis sur la commune de Salon-de-Provence.

Risques technologiques industriels sites et sols pollués

Les risques technologiques / industriels, sites et sols pollués représentent un enjeu faible dans la zone d'étude. Aucun sol pollué ni établissement SEVESO n'est mentionné au sein de la zone d'étude. Les ICPE et les sociétés identifiées comme des sites pouvant être pollués ne sont pas sensibles vis-à-vis du projet d'infrastructure.

Cadre de vie

Le cadre de vie est un enjeu modéré dans la zone d'étude qui se situe à l'écart des zones les plus densément peuplées mais qui peut être affecté par le projet du fait des effets indirects d'un projet d'infrastructure de transports aussi bien sur l'ambiance acoustique que sur la qualité de l'air des riverains les plus proches. A contrario, le projet permet une amélioration du cadre de vie dans le centre-ville de Salon de Provence à la suite de la diminution du trafic de transit.

Patrimoine tourisme loisirs et paysage

Des sentiers de randonnées sont identifiés au sein de la zone d'étude. Celle-ci est implantée hors des sites touristiques du centre-ville de Salon-de-Provence et hors des sites patrimoniaux remarquables (SPR).

Le patrimoine, le tourisme et les loisirs représentent un enjeu environnemental faible dans la zone d'étude.

Du point de vue paysager, la zone d'étude présente une sensibilité visuelle de plus en plus importante au fur et à mesure que l'on descend vers le Sud et vers l'urbanisation de Salon-de-Provence. Les habitants dans les plus hauts étages des immeubles de l'agglomération, ainsi que les résidents le long du chemin du Talagard sur sa partie la plus à l'Est, peuvent avoir une visibilité directe sur l'infrastructure. Les covisibilités lointaines sont faibles car l'autoroute A7 s'insère dans un paysage immédiat relativement vert et boisé, limitant l'impact visuel de l'infrastructure, depuis le paysage lointain.

5.4.2 ANALYSE DES INCIDENCES PREVISIBLES NOTABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT

5.4.2.1 Réduction des zonages agricoles et naturels du PLU

La mise en compatibilité a pour principale incidence une diminution des espaces naturels et agricoles de la commune. La mise en compatibilité suppose la suppression de :

- 2 ha de zonage A, soit le zonage agricole,
- 5,5 ha de zonage N, soit le zonage naturel protégé.

La mise en compatibilité a donc pour incidence directe et permanente la réduction d'une partie des terres réservées à la protection des espaces naturels et à l'agriculture. Ceux-ci seront utilisés au bénéfice de l'Etat et du Département pour la réalisation du projet de complément du demi-diffuseur de Salon nord qui comprend la création du carrefour giratoire à l'intersection entre la RD538 et le chemin de Roquerousse.

5.4.2.2 Modification des règlements et des plans de zonages du PLU

La mise en compatibilité entraîne une modification des règlements des zones A (agricoles), N (naturelles) et U (urbaines) du PLU, en autorisant explicitement la réalisation du projet de complément du demi-diffuseur de Salon nord. Cette modification se limite à permettre la réalisation du projet sans autoriser d'autres occupations nouvelles du sol. En effet, la modification consiste à ajouter dans la liste des occupations du sol autorisées :

« les constructions et installations nécessaires à la réalisation du complément du demi-diffuseur de Salon Nord y compris les affouillements et exhaussements qui y sont liés. »

La mise en compatibilité se limite donc strictement à autoriser le projet. Il ne permet pas de nouvelles occupations des sols autres que le projet. La mise en compatibilité n'ouvre pas de nouveau secteur à l'urbanisation, ni ne remet en question l'économie générale du PLU.

Étant considéré que la mise en compatibilité se limite à autoriser le projet, les incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement sont identiques aux incidences du projet sur l'environnement présentées ci-après.

5.4.2.1 Incidences du projet sur l'environnement et mesures proposées

Incidences du projet sur l'environnement en phase travaux et mesures proposées

Les principaux effets du projet en phase travaux et les mesures prises sont présentés dans le tableau suivant. Les mesures environnementales sont présentées par thématique en spécifiant le type de mesure (E : Evitement ; R : Réduction ; C : Compensation).

Thématique concernée	Effets	Mesures
Milieu physique		
Climat	• Émissions de gaz à effet de serre liées à la réalisation des travaux	• Optimisation des emprises du projet pour limiter le déboisement (E) • Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage par temps sec et venteux, la limitation de vitesse des engins sur le chantier (R) ou le traitement spécifique des pistes de chantier, le bâchage des camions et la réduction des travaux émetteurs de poussières par grand vent (R)
Topographie Géologie	• Travaux de terrassement nécessitant la création de remblais et déblais • Utilisation de brise roche hydraulique pour l'extraction des calcaires (bruit et vibrations) • Risque de pollution accidentelle du sol et sous-sol • Terrassement nécessitant le transport de matériaux	• Réutilisation des matériaux de déblais sur ou hors chantier (E) • Conservation et réutilisation de la terre végétale (E) • Choix d'un tracé limitant les terrassements (E) • Dispositifs géotechniques pour assurer la stabilité des talus (R) • Interdiction du recours au minage (R) • Limitation des pollutions du sol en phase travaux par le biais de consignes strictes données aux entreprises en charge des travaux dans le cadre de la notice de Respect de l'Environnement intégrée à leur marché, qui seront traduites en phase opérationnelle dans le Plan d'Assurance Environnement (PAE) établi par les entreprises (R) • Recyclage des matériaux de chaussée (R) • Végétalisation rapide des talus pour éviter le ravinement (R)
Eaux souterraines	• Réalisation de travaux entraînant un risque de pollution des eaux au sein de périmètres de protections de captage d'alimentation en eau potable • Risques de pollution des eaux souterraines (pollution accidentelle) • Risques d'interception de la nappe lors de la réalisation des déblais	• Interdiction du traitement à la chaux à proximité des eaux superficielles (E) • Choix d'un tracé limitant les grands déblais (E) • Mise en place d'un système d'assainissement provisoire dès le démarrage des travaux (fossé provisoire de collecte des eaux de ruissellement) (R) • Limitation des pollutions par le biais de consignes strictes données aux entreprises en charge des travaux (intégrée au marché) sur l'implantation des aires de chantiers et des zones de parking (en dehors des sites sensibles), le stockage des produits polluants, le traitement des eaux usées, les précautions à prendre et les actions de prévention (R)
Eaux superficielles	• Travaux d'allongement de l'ouvrage hydraulique du Vabre de Talagard dont la continuité hydraulique est déjà perturbée par la présence d'un siphon • Risque de pollution des eaux superficielles (pollution par les MES, chaux, accidentelle et rejet d'eaux usées)	• Interdiction de positionner des installations de chantier dans les cours d'eau, notamment le Vabre de Talagard et leurs abords immédiats (E) • Respect des prescriptions de l'arrêté/avis de l'hydrogéologue dans le périmètre de protection de la prise d'eau de Craponne (R) • Adaptation du phasage des travaux pour travailler en période d'étiage et mise en place d'un pompage des écoulements si nécessaire (R) • Limitation des pollutions par le biais de consignes strictes données aux entreprises en charge des travaux (intégrée au marché) sur l'implantation des aires de chantiers et des zones de parking (en dehors des sites sensibles), le stockage des produits polluants, le traitement des eaux usées, les précautions à prendre et les actions de prévention (R) • Mise en place d'un système d'assainissement provisoire dès le démarrage des travaux (fossé provisoire de collecte des eaux de ruissellement) (R)
Risques naturels	• Installations de chantier, zones de dépôt susceptibles de créer un obstacle à l'écoulement des eaux lors des crues du Vabre de Talagard • Risque de départ d'incendies liés à la présence du personnel de chantier et à l'usage d'engins ou de produits inflammables	• Choix judicieux des installations de chantier : pas d'installation de chantier au sein de la zone inondable du Vabre de Talagard (E) • Débroussaillement et déboisement dès le démarrage du chantier et information du personnel opérant pendant les travaux vis-à-vis du risque lié aux départs d'incendies (R) • Chaque engin de chantier sera muni d'un extincteur pour limiter les risques de départ d'incendie (R) • Respect des arrêtés préfectoraux relatifs à l'obligation légale de débroussaillement qui impose notamment un dispositif de prévention et d'extinction en période estivale. (R)
Milieu naturel		
	• Dissémination des espèces exotiques envahissantes • Destruction de la flore patrimoniale	• Calage général du projet et choix de la variante préférentielle à moindre impact (E) • Evitement des secteurs sensibles pour la localisation des installations de chantier (E)

Thématique concernée	Effets	Mesures
	• Altération ou destruction d'habitats naturels • Destruction des spécimens d'espèces protégées ou patrimoniales • Destruction des habitats d'espèces • Perturbation des corridors écologiques	• Optimisation des emprises (E) • Adaptation des périodes de réalisation des travaux (R) • Mise en défens des secteurs sensibles à proximité du chantier (R) • Capture et déplacement des reptiles protégés (R) • Capture et déplacement de la Magicienne dentelée (R) • Management environnemental du chantier (R) • Limitation de la propagation des espèces végétales envahissantes (R) • Gestion ou restauration d'habitats de pinèdes, de matorrals, de garrigues semi-ouvertes et de pelouses favorables aux espèces thermophiles (C) • Création de d'andains et de branchages pour le lapin de Garenne (C)
Milieu humain et cadre de vie		
Population **Urbanisme règlementaire et urbanisation existante**	• Nuisances (bruit, émissions de poussières) pour les habitations les plus proches • Risque de débordement des travaux sur des espaces boisés classés proches et non impactés par le projet	• Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage par temps sec et venteux, ou de traitements spécifiques des pistes de chantier, le bâchage des camions et la réduction des travaux émetteurs de poussière par grand vent (R) • Délimitation stricte des emprises (R) • Limitation de la vitesse de circulation (R) • Travaux de nuit limités à ceux imposés par les exigences des gestionnaires de voiries (R)
Agriculture / Sylviculture	• Occupation partielle ou totale de parcelles agricoles pour des dépôts de matériaux provisoires • Interruption ou modification de dessertes agricoles • Coupures d'éventuels réseaux de drainage et d'irrigation • Projections de poussières	• Évitement des installations de chantier sur les terres agricoles (E) • Délimitation stricte des emprises (R) • Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage par temps sec et venteux, ou de traitements spécifiques des pistes de chantier, la limitation de vitesse des engins sur le chantier (R), le bâchage des camions et la réduction des travaux émetteurs de poussière par grand vent (R) • Dispositions pour la protection des sols notamment grâce à la mise en place des mesures de protection des eaux du chantier(R)
Axes de communication et déplacements	• Perturbations des axes de communication pendant les travaux • Augmentation des circulations de poids–lourds et dégradation des voiries	• Maintien des circulations et des dessertes locales pendant les travaux en concertation avec le gestionnaire concerné (R) • Analyse des voiries avant travaux et renforcement éventuels des voiries (R) • Mise en place d'une signalisation temporaire pour les itinéraires modifiés ou perturbés (R)
Risques industriels et technologiques / Sites et sol pollués	Sans objet	Sans objet
Qualité de l'air et santé	• Emissions de poussières pouvant être gênantes pour les riverains	• Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage par temps sec et venteux, ou de traitements spécifiques des pistes de chantier, le bâchage des camions et la réduction des travaux émetteurs de poussière par grand vent (R) • Utilisation d'engins et matériels de chantier conformes aux normes (R)
Ambiance sonore	• Nuisances sonores pour les habitations les plus proches des travaux	• Limitation du bruit des travaux en imposant aux entreprises des engins de chantiers respectant les normes acoustiques en vigueur (R) • Limitation des travaux nocturnes (R) • Recherche de dispositifs innovants limitant la gêne du chantier (avertisseurs sonores adaptés, aménagement intelligent du chantier) (R)
Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs		
Paysage	• Modification ou altération de l'aspect des abords des chantiers	• Nettoyage régulier du chantier et remise en état en fin de travaux (R)
Patrimoine archéologique	• Découverte de vestiges archéologiques • Risque de détérioration de vestiges archéologiques	• Réalisation d'un diagnostic archéologique et respect des éventuelles préconisation formulées par l'INRAP (R)
Monuments historiques, sites inscrits/classés et espaces patrimoniaux protégés	Sans objet	Sans objet
Tourisme et loisirs	• Perturbations des itinéraires de randonnées	• Maintien autant que possible des circulations et des dessertes locales en phase travaux (R) • Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage ou de traitements spécifiques des pistes de chantier (R)

Incidences du projet sur l'environnement en phase exploitation et mesures proposées

Les principaux effets du projet en phase exploitation sont présentés dans le tableau suivant.

Les mesures environnementales sont présentées par thématique en spécifiant le type de mesure (E : Evitement ; R : Réduction ; C : Compensation ; A : accompagnement).

Thématique concernée	Effets	Mesures
Milieu physique		
Climat	• Émissions de gaz à effet de serre liées au trafic • Résilience face au changement climatique	• Plantations dans les emprises du projet permettant de participer au stockage du CO2 (R) • Signature d'une convention de partenariat "Autoroute Bas Carbone" qui vise à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 (A) • Prolongation des ouvrages hydrauliques conformes à ceux existant et amélioration du rejet des eaux sur le plan quantitatif par la mise en place d'un dispositif de récupération des eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière.
Topographie Géologie	• Modifications du relief par la création de nouveaux talus de remblais et de déblais	• Réutilisation des matériaux issus des déblais du chantier afin d'éviter le transport de matériaux de carrières (E) • Prise en compte du niveau de sismicité et études géotechniques spécifiques au projet pour la stabilité des nouveaux talus et ouvrages (R)
Eaux souterraines et superficielles	• Risque de pollution des eaux souterraines et superficielles (pollution chronique, accidentelle ou saisonnière) • Réalisation de travaux dans le Vabre de Talagard pour le prolongement de l'ouvrage hydraulique existant	• Choix de la variante Nord évitant les plus grands déblais dans le périmètre de protection de la prise d'eau (E) • Respect des prescriptions de l'arrêté préfectoral dans le périmètre de protection de la prise d'eau du canal de Craponne (R) • Mise en place d'un système d'assainissement définitif permettant la protection des eaux souterraines et superficielles (traitement qualitatif et écrêtement avant rejet dans le milieu naturel) (R) • Rétablissement de tous les écoulements naturels interceptés par le projet (R) • Mise en place de dispositifs de retenue dans la traversée des périmètres de protection rapprochée de la prise d'eau et au niveau des franchissements des cours d'eau (R)
Risques naturels	• Imperméabilisation supplémentaire liée au remplacement de terrains naturels par de nouveaux aménagements d'infrastructure	• Choix de la variante évitant un aménagement du vallon du Talagard dans sa partie amont soumise aux risques de ruissellement d'eau pluviale (E) • Mise en place de mesures pour éviter l'augmentation des risques d'inondation (bassins d'écrêtement des eaux) (R) • Respect des règles de construction incluant les risques naturels (risque sismiques, mouvements de terrain, aléa climatiques) (R) • Respect de l'obligation de débroussailler à 20m de l'infrastructure (R)
Milieu naturel		
Habitat naturel /Faune /Flore/Corridors écologiques / sites du réseau Natura 2000	• Altération des déplacements de la faune et augmentation des collisions • Dissémination des espèces exotiques envahissantes • Perturbation des corridors écologiques	• Utilisation de plants et semences locaux pour les aménagements paysagers (R) • Gestion régulière des espèces exotiques envahissantes, coupes fréquentes (R) • Gestion extensive des délaissés autoroutiers et espaces paysagers en phase exploitation (R) • Adaptation et limitation de l'éclairage en phase exploitation aux sites où il est indispensable (gare de péages, plateforme) (R) • Aménagement d'échappatoires pour la petite faune dans les ouvrages hydrauliques les plus adaptés (R) • Mesures d'accompagnements paysagère et écologiques y compris de la mesure compensatoire (cf. mesures en phase travaux) (A)
Milieu humain et cadre de vie		
Population **Urbanisme règlementaire et urbanisation existante**	• Effet d'emprise sur des terrains publics et privés et modification de l'environnement immédiat de certains quartiers au niveau du nouveau carrefour giratoire sur la RD538 et au niveau des deux nouvelles gares de péages.	• Acquisition des terrains qui se trouvent sous les emprises du projet (C) • Mesures paysagères permettant une intégration des aménagements dans l'environnement (R)
Agriculture / sylviculture	• Effet d'emprise sur des terres agricoles de l'ordre de 2ha • Effet d'emprise sur la forêt communale de l'ordre de 4 ha • Coupure des cheminements agricoles et accès aux parcelles	• Optimisation des emprises du carrefour giratoire de Roquerousse pour éviter les parcelles agricoles (E) • Rétablissement de dessertes agricoles et des réseaux (R) • Rétablissement de tous les axes de communication et accès interceptés (R) • Acquisition des terrains agricoles et sylvicoles (C) • Versement d'une indemnité compensatoire au fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB) d'un montant est équivalent au reboisement d'une surface au moins égale à la surface défrichée. (C)
Axes de communication et déplacements	• Coupure des axes de déplacements existants • Amélioration des conditions de circulation	• Rétablissement de toutes les voiries et de tous les accès (R)
Qualité de l'air et santé	• Effet positif sur l'ambiance acoustique dans le centre-ville de Salon-de-Provence grâce au report de trafic depuis les axes centraux vers l'autoroute • Amélioration de la qualité de l'air dans le centre-ville de Salon-de-Provence grâce au report de trafic vers l'autoroute	Maitrise du trafic et réduction des vitesses en cas de pic de pollution. (R)

Thématique concernée	Effets	Mesures
	• Augmentation des concentrations en polluants sur certains axes en périphérie de la ville sans dépassement des critères réglementaires nationaux de qualité de l'air.	
Ambiance sonore	• Effet positif sur l'ambiance acoustique dans le centre-ville de Salon-de-Provence grâce au report de trafic depuis les axes centraux vers l'autoroute • Les nouvelles bretelles n'entraînent pas d'augmentation significative des niveaux sonores et aucun dépassement des seuils règlementaires n'est prévu. • Pas de nouveau point noir bruit créé dans le périmètre du projet. • Effet indirect : le trafic induit sur le chemin du Talagard n'entraîne pas de nouveau point noir bruit.	• Le projet n'engendrant pas de modification significative des niveaux sonores aucune protection acoustique règlementaire n'est prévue. • Protections acoustiques sur le chemin du Talagard (écran et isolations de façade) proposées par la ville de Salon-de-Provence (non réglementaire et hors périmètre ASF) pour traiter l'augmentation des niveaux de bruit sur les habitations les plus proches. (A).
Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs		
Paysage	• Créations de nouveaux aménagements en déblais ou en remblais modifiant le paysage existant • Création de 2 nouvelles de gares de péages dont les auvents seront fortement perceptibles • Création de bassins de traitements des eaux de grande superficie remplaçant les terrains naturels actuels • Suppression d'une partie de la végétation existante	• Travail sur la géomorphologie des déblais (R) • Plantations au niveau des nouvelles gares de péages (R) • Plantations en périphérie des nouveaux bassins de traitement des eaux (R) • Aménagement des carrefours giratoires du chemin de Roquerousse et de la RD538 (R)
Patrimoine archéologique	Sans objet en phase exploitation	Sans objet
Monuments historiques, sites inscrits/classés et espaces patrimoniaux protégés	Sans objet	Sans objet
Tourisme et loisirs	• Interruption des chemins du massif de Roquerousse utilisés pour la randonnée et d'un chemin de grande randonnée (GR) • Modification de l'environnement immédiat du canal EDF utilisé par les sportifs et les promeneurs pour leurs loisirs	• Rétablissement des chemins en accord avec les gestionnaires (R)

5.4.3 ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR LE RESEAU NATURA 2000

Une évaluation des impacts sur l'état de conservation :

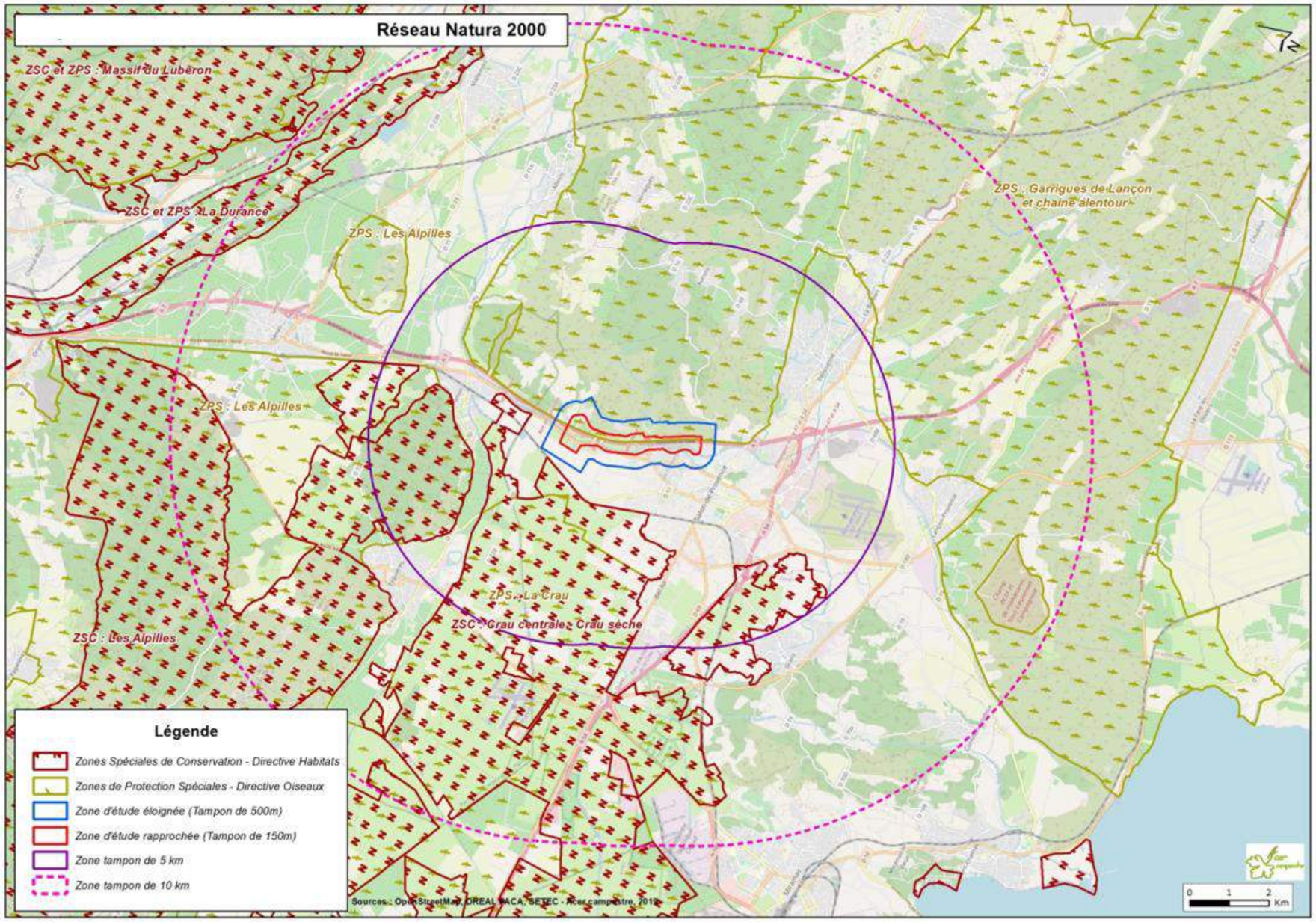
- des espèces et des habitats inscrits en annexes 1 et 2 de la directive « Habitats » ayant justifié la désignation du site Natura 2000,
- des espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe 1 de la directive « Oiseaux » ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

a été réalisée dans le cadre du présent dossier.

Les sites Natura 2000 évalués sont ceux qui se situent dans un périmètre de 5 km autour du projet et qui figurent dans le tableau ci-après.

Type de site	Nom et numéro	Surface (ha)	Distance par rapport à la zone d'étude rapprochée
ZPS (Directive Oiseaux)	FR9310069 Garrigues de Lançon et Chaînes alentours	27 471	Intercepte la zone d'étude rapprochée
ZPS (Directive Oiseaux)	FR9310064 La Crau	39 333	1,1 km à l'ouest
ZPS (Directive Oiseaux)	FR9312013 Les Alpilles	26 948	2,2 km au nord-ouest
ZSC (Directive Habitats)	FR9301595 Crau centrale-Crau sèche	31 538	0,5 km à l'ouest
ZSC (Directive Habitats)	FR9301594 Les Alpilles	17 371	2,2 km au nord-ouest

Illustration 5. **Localisation des sites Natura 2000 par rapport à la zone d'étude**



Les impacts sur l'état de conservation des espèces et des habitats inscrits en annexes de la directive « Habitats » et de la directive « Oiseaux » sont jugés faibles à négligeables. Les impacts faibles sont reportés dans le tableau suivant :

Type de site	Nom et numéro	Espèces concernée	Niveau de l'incidence
ZPS (Directive Oiseaux)	FR9310069 Garrigues de Lançon et Chaînes alentour	Alouette lulu, Engoulevent d'Europe	Faible
ZPS (Directive Oiseaux)	FR9310064 La Crau	Alouette lulu,	Faible
ZSC (Directive Habitats)	FR9301595 Crau centrale-Crau sèche	Grand Rhinolophe Minioptère de Schreibers Petit Murin	Faible
ZSC (Directive Habitats)	FR9301594 Les Alpilles	Grand Rhinolophe Minioptère de Schreibers Petit Murin	Faible

Les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement prises par le maître d'ouvrage dans le cadre du projet sont listées dans le tableau ci-après ainsi que les espèces qu'elles visent.

Type de Mesure	Intitulé	Espèces visées
Evitement	Calage général du projet et choix de la variante préférentielle à moindre impact	Ensemble des cortèges faune et flore, habitats naturels
Evitement	Evitement des secteurs sensibles pour la localisation des installations de chantier	Ensemble des cortèges faune et flore, habitats naturels
Evitement	Optimisation des emprises du chantier	Ensemble des cortèges faune et flore, habitats naturels
Réduction	Adaptation des périodes de réalisation des travaux	Ensemble des cortèges faune et flore, habitats naturels
Réduction	Mise en défens des secteurs sensibles localisés à proximité du chantier	Ensemble des cortèges faune, notamment les oiseaux, les reptiles et les mammifères
Réduction	Mise en place de clôtures imperméables à la faune à proximité du giratoire de la RD538	Amphibiens, (reptiles)
Réduction	Capture et déplacement des reptiles protégés	Reptiles (Tarente de Maurétanie, Lézard des murailles, Psammodrome d'Edwards, Lézard à deux raies, Seps strié, Couleuvre de Montpellier, Couleuvre vipérine, Coronelle girondine, Orvet fragile, Couleuvre à collier helvétique, Lézard ocellé)
Réduction	Capture et déplacement de la Magicienne dentelée	Magicienne dentelée
Réduction	Management environnemental du chantier	Ensemble des cortèges faune et flore et des habitats naturels
Réduction	Limitation de la propagation des espèces végétales envahissantes	Ensemble des cortèges faune et flore et des habitats naturels
Réduction	Création de gîtes de substitution favorables à la faune en phase travaux	Reptiles, petits et micromammifères, insectes sapro-xylophages (dont Lucane cerf-volant)
Réduction	Utilisation de plants et semences locaux pour les aménagements paysagers	Ensemble des cortèges faune et flore et des habitats naturels
Réduction	Gestion extensive des délaissés autoroutiers et espaces paysagers en phase exploitation	Ensemble des cortèges faune et flore
Réduction	Adaptation et limitation de l'éclairage en phase exploitation	Ensemble des cortèges faune
Réduction	Amélioration de la transparence des ouvrages	Ensemble des cortèges faune
Compensation	**Restauration et gestion de garrigues semi-ouvertes en cours de fermeture**	**Oiseaux des milieux arborés, broussailleux et semi-ouverts, reptiles, chiroptères et Magicienne dentelée**

Type de Mesure	Intitulé	Espèces visées
Compensation	Création d'andains de branchages et de murets de pierres sèches favorables à la petit faune	Reptiles principalement (micromammifères)
Accompagnement	**Aménagements paysagers d'accompagnement du projet**	**Faune (espèces généralistes principalement)**
Accompagnement	Encadrement écologique du chantier, contrôle et assistance à la réalisation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact	Ensemble des cortèges faune et flore
Accompagnement	**Création de garennes favorables au Lapin de Garenne**	**Lapin de Garenne, (reptiles, micromammifères)**
Accompagnement	Rédaction du plan de gestion écologique des mesures compensatoires ex-situ	Habitats naturels, oiseaux, reptiles, chauves-souris, Magicienne dentelée

La mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation permet de conclure que **le projet ne présente pas d'incidences résiduelles significatives sur les habitats naturels, les espèces et les habitats d'espèces d'intérêt communautaire ayant contribués à la désignation des sites concernés au réseau Natura 2000. Il ne remet pas en cause le maintien des populations des espèces examinées dans un état de conservation favorable, dans leur aire de répartition naturelle.**

5.5 SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

Plusieurs scénarii techniques ont été étudiés dans l'étude d'opportunité de 2012 :

- 3 propositions d'entrée,
- 2 propositions de sortie.

La solution d'entrée qui imposait un franchissement neuf du canal a été écartée.

Le dossier de demande de principe (DDP) qui a ensuite été programmé a permis d'établir un diagnostic du système d'échanges, ainsi que la mise en évidence des dysfonctionnements et insuffisances du réseau de déplacements. Plusieurs variantes ont été étudiées en prenant en compte les contraintes du site (techniques, environnementales et foncières), ainsi que les aspects fonctionnels et d'exploitation.

Deux familles de variantes Nord et Sud ont été analysées :

- Les variantes dites « Famille Nord » présentent des solutions d'aménagement de raccordement de l'autoroute A7 au réseau local au niveau du chemin de Roquerousse.
  Dans cette famille de solution sont comprises les variantes suivantes :
  - Entrée Nord – Option A,
  - Entrée Nord – Option B,
  - Sortie Nord.

- Les variantes dites « Famille Sud » présentent des solutions d'aménagement de raccordement de l'autoroute A7 au réseau local au niveau du chemin du Talagard.
  Dans cette famille de solution sont comprises les variantes suivantes :
  - Entrée Sud – Option A,
  - Entrée Sud – Option B,
  - Entrée Sud – Option C.

Ces variantes sont présentées sur la carte ci-après.

À la suite de l'analyse multicritères et de la concertation avec le public au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme réalisée en 2017, l'aménagement entrée/sortie préférentiel pour le complément du demi-diffuseur est :

- Entrée sud option C,
- Sortie nord.

Le choix de l'entrée Sud plutôt que l'entrée Nord permet du point de vue écologique d'éviter des enjeux localement forts : évitement d'une zone montrant un potentiel à orchidées élevé (station de *l'Ophrys provincialis*, espèce protégée au niveau régional), évitement du lézard ocellé (reptile protégé d'enjeu fort) et évitement d'habitats naturels d'intérêt communautaire (matorrals arborescents et pelouses annuelles).

Le choix de la sortie Nord permet quant à elle d'éviter les fortes nuisances sur le milieu humain : impacts pour les riverains, impacts agricoles et modifications acoustiques significatives.

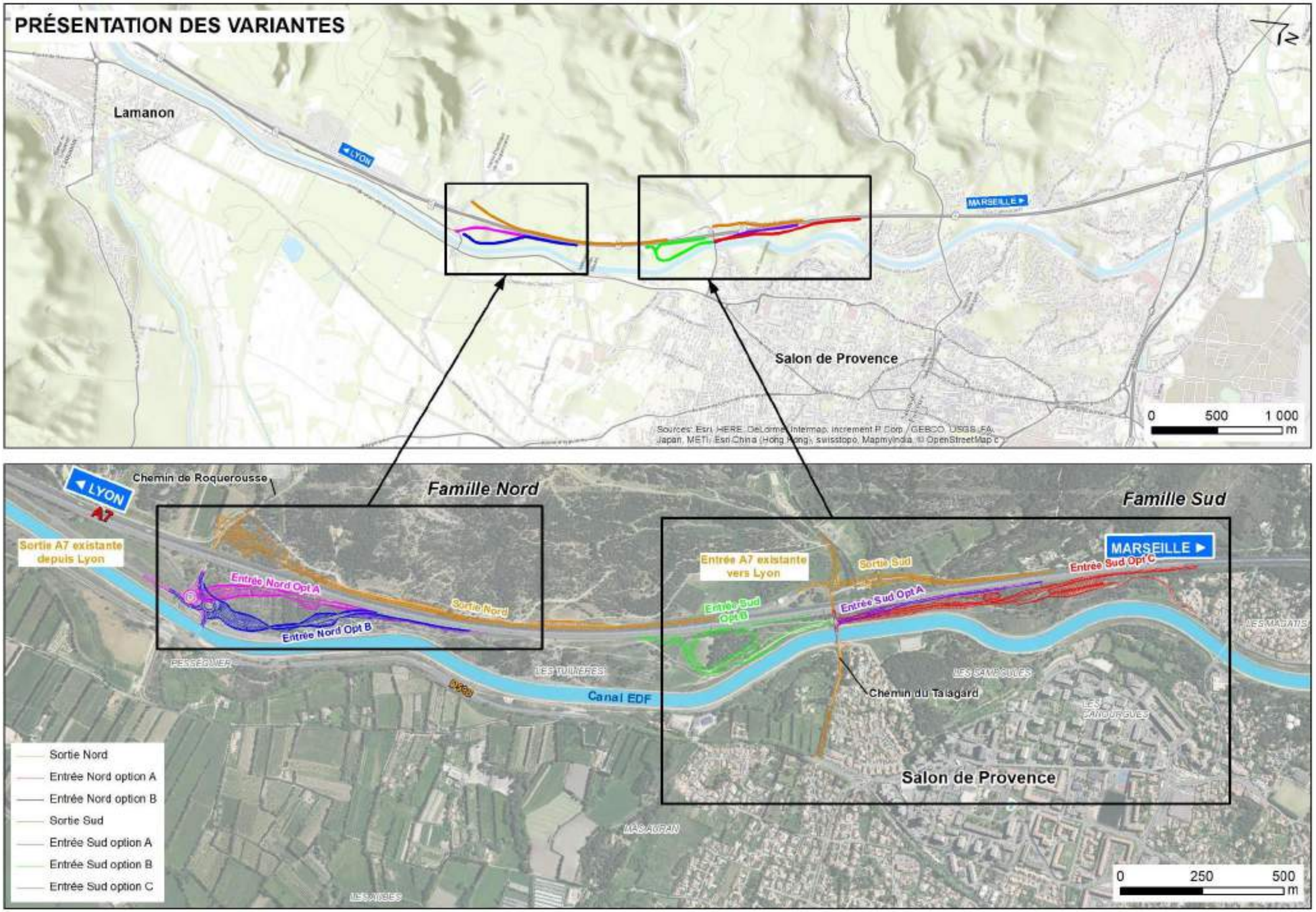


Illustration 6. **Présentation des variantes**

5.6 MODALITE DEJA ENVISAGEE, S'IL Y A LIEU DE CONCERTATION PREALABLE DU PETITIONNAIRE

5.6.1 CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME

Du 30 janvier au 18 février 2017, la société des Autoroutes du Sud de la France en partenariat avec la ville de Salon-de-Provence, a mené une concertation publique relative au projet de création d'un demi-diffuseur complémentaire sur l'A7 au nord de Salon-de-Provence. Le bilan de cette concertation est présenté en pièce G du dossier d'enquête publique et synthétisé ci-après.

Trois permanences ouvertes au public, une exposition de présentation du projet, une urne et un site internet ont permis de recueillir un total de 605 contributions représentant 1 265 avis.

Les différentes variantes ont été présentées au public ainsi que l'analyse comparative de leurs incidences.

À l'issue de la concertation publique, le bilan a été soumis à la validation du Préfet des Bouches-du-Rhône et mis en ligne sur le site du projet pour porter à connaissance de tous, les enseignements de cette étape d'échanges importante dans la vie du projet.

Le bilan a été envoyé par mèl, à tous les participants à la concertation ayant indiqué leurs coordonnées électroniques.

Plus de 450 avis sont favorables au projet sans objection au parti d'aménagement retenu. 82 participants ont exprimé leur souhait de voir l'aménagement entièrement réalisé au niveau de Roquerousse, entrée comprise.

Les participants aux permanences étaient, dans une grande majorité, riverains du projet et habitants du lotissement du Talagard. S'ils reconnaissent l'opportunité du projet, conscients qu'il apportera des bénéfices importants en termes de circulation dans le centre-ville de Salon-de-Provence-de-Provence, ils s'opposent à la bretelle d'entrée au niveau du chemin du Talagard, située à proximité des habitations. Inquiets des nuisances et des effets négatifs présumés sur leur cadre de vie, les riverains demandent que la bretelle d'entrée à l'autoroute soit réalisée au niveau du chemin de Roquerousse. Ils ont fait part de leurs interrogations concernant la réalisation de murs antibruit, les accès aux espaces verts du Talagard, ou encore les aménagements de sécurité à mettre en œuvre.

Un site internet a été mis en place et permet de consulter le dossier de concertation et son bilan à l'adresse suivante :

https://www.echangeura7-salon-nord.fr/plus-dinformation/

Le maître d'ouvrage a engagé des études complémentaires dans le cadre des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique pour affiner le projet et s'assurer de respecter les normes acoustiques et de sécurité. Ces éléments sont intégrés dans l'évaluation environnementale du projet intégrée dans le dossier d'enquête publique et le dossier d'autorisation environnementale.

5.6.2 ENQUETE PUBLIQUE

Conformément aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement une enquête publique sera organisée pour le projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord sur l'autoroute A7. Cette enquête est préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, au défrichement, et à l'autorisation environnementale du projet. Elle comprend également une enquête parcellaire.

Un avis d'enquête est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département des Bouches du Rhône. Le Préfet des Bouches du Rhône désigne les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé. Au minimum un affichage est prévu à la mairie de Salon-de-Provence. L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de la Préfecture des Bouches du Rhône.

Pendant l'enquête, le public pourra formuler ses observations et propositions auprès du commissaire enquêteur ainsi que sur les registres d'enquête tenus à sa disposition, aussi bien sur le projet que sur la mise en compatibilité du PLU. En effet pendant l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête, tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier.

Elles peuvent également être adressées par correspondance ou par voie électronique au commissaire enquêteur au siège de l'enquête. Elles sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais et sont accessibles sur le site internet dédié.