

A7 – Complément du Demi-diffuseur de Salon Nord

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
Septembre 2022



PIÈCE A : NOTICE DU DOSSIER D'ENQUÊTE



Pièce 0 - Guide de lecture

Pièce A - Notice du dossier d'enquête publique

- A01** Objet de l'enquête - Insertion de l'enquête dans les procédures administratives et Textes régissant l'enquête publique
- A02** Plan de situation
- A03** Notice explicative du projet
- A04** Plan Général des travaux
- A05** Bilan de la concertation préalable à l'enquête
- A06** Avis de l'Autorité environnementale et réponse apportée par le Maître d'Ouvrage
- A07** Avis des Collectivités
- A08** Avis du Domaine sur la valeur vénale

Pièce B - Évaluation Environnementale

Pièce C - Autorisation Environnementale

Pièce D - Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme

Pièce E - Dossier d'enquête parcellaire

Sommaire général

Pièce A - Notice du dossier d'enquête publique

A01 OBJET DE L'ENQUETE - INSERTION DE L'ENQUETE DANS LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES ET TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE.....	5
A02 PLAN DE SITUATION.....	19
A03 NOTICE EXPLICATIVE DU PROJET	23
A04 PLAN GENERAL DES TRAVAUX.....	73
A05 BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A L'ENQUETE	77
A06 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET REPOSE APPOREE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE.....	91
A07 AVIS DES COLLECTIVITES	135
A08 AVIS DU DOMAINE SUR LA VALEUR VENALE.....	171

PIECE A01

***OBJET DE L'ENQUETE
INSERTION DE L'ENQUETE DANS LES
PROCEDURES ADMINISTRATIVES ET TEXTES
REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE***

Sommaire

1 OBJET DE L'ENQUETE - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES 9

1.1	Objet et conditions de l'enquête	9
1.1.1	Objet de l'enquête publique.....	9
1.1.2	Raison et cadre réglementaire de l'enquête publique.....	9
1.2	Adresse du demandeur.....	10

2 INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE 11

2.1	Le projet avant l'enquête.....	11
2.1.1	Concertation publique.....	11
2.1.2	Concertation en continu avec les acteurs locaux	11
2.1.3	Concertation Inter-Administrative (CIS).....	11
2.1.4	Déclaration d'intention	11
2.1.5	Avis obligatoires.....	12
2.2	Déroulement de l'enquête	12
2.2.1	Organisation et ouverture de l'enquête	12
2.2.2	Désignation du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête et ouverture de l'enquête.....	12
2.2.3	Contenu de l'arrêté d'ouverture d'enquête.....	13
2.2.4	Publicité de l'enquête.....	13
2.2.5	L'information des communes.....	13
2.2.6	Durée de l'enquête.....	13
2.2.7	Déroulement de l'enquête	13
2.2.8	Modalités d'information, d'échange et de recueil durant l'enquête.....	13
2.2.9	La clôture de l'enquête.....	14
2.2.10	Rapport et conclusion de l'enquête	14
2.2.11	Décision aux termes de l'enquête publique : acte déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale, et arrêté de cessibilité.....	14
2.3	Au-delà de l'enquête publique	15
2.3.1	Études de détail.....	15
2.3.2	Archéologie préventive.....	15
2.3.3	Procédure d'expropriation	15
2.3.4	Travaux et mise en service	16

3 TEXTES REGISSANT L'ENQUETE..... 17

3.1	Textes réglementaires de référence.....	17
3.2	Codes concernés.....	17
3.3	Textes relatifs à la protection de la nature.....	17
3.4	Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux paysages	17
3.5	Textes relatifs à l'eau	17
3.6	Textes relatifs au bruit.....	17
3.7	Textes relatifs à la pollution de l'air et à la protection de la santé	18
3.8	Textes relatifs aux procédures, concertations, enquêtes publiques et études d'impact..	18
3.9	Procédures au titre du patrimoine	18

1 OBJET DE L'ENQUETE - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

1.1 OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

1.1.1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La présente enquête porte sur :

- l'intérêt général et la déclaration d'utilité publique (tenant lieu de déclaration de projet) du complément du demi-diffuseur de Salon Nord sur l'autoroute A7 situé sur la commune de Salon-de-Provence ;
- la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Salon-de-Provence ;
- l'autorisation de défrichement ;
- L'autorisation environnementale valant modification de l'autorisation initiale au titre de la loi sur l'eau en référence à l'arrêté de régularisation de l'autoroute A7 de 2007. Cette autorisation environnementale répond aux exigences de la loi sur l'eau, de la dérogation à l'atteinte aux espèces et habitats protégés, à l'évaluation des incidences Natura 2000 et de l'étude d'impact de l'opération ;
- l'enquête parcellaire relative à l'opération.

Conformément à l'article L. 123-1 du Code de l'environnement :

« L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le Maître d'Ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

En complément de cet article, l'article R. 123.13 du Code de l'environnement précise que :

« Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, tenu à sa disposition dans chaque lieu d'enquête ou sur le registre dématérialisé si celui-ci est mis en place ».

1.1.2 RAISON ET CADRE REGLEMENTAIRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Lorsqu'un projet est soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, il peut être procédé à une enquête publique unique (art. L. 123-6 du code de l'environnement). Le déroulement de cette enquête est alors régi par le code de l'environnement.

Le projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord est soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, pour les raisons suivantes :

1.1.2.1 Évaluation environnementale du projet

Les opérations susceptibles d'affecter l'environnement sont régies par le code de l'environnement conformément aux articles L. 123-1 à L. 123-19, et R.123-1 et suivants.

Le projet du complément du demi-diffuseur de Salon Nord fait l'objet d'une évaluation environnementale car le projet concerne des travaux susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine. Le champ d'application de la procédure d'évaluation environnementale figure en annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

L'évaluation environnementale des projets est une démarche visant à intégrer l'environnement dès le début et tout au long du processus d'élaboration et de décision d'un projet.

Elle consiste à appréhender l'environnement dans sa globalité, à rendre compte des effets prévisibles du projet et à proposer des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser ces impacts potentiels.

L'évaluation environnementale est matérialisée dans le dossier d'enquête par ce qu'on appelle l'étude d'impact. L'étude d'impact est soumise à l'avis de l'Autorité environnementale. Cet avis est présenté en pièce A06 du présent dossier d'enquête.

1.1.2.2 Expropriation

La réalisation des aménagements projetés requiert des acquisitions foncières, tant privées que publiques, y compris pour l'aménagement d'intersections avec les voies de desserte locale. Dans le cas où la voie amiable ne pourrait aboutir, ces acquisitions seront réalisées par recours à la voie de l'expropriation sur le fondement de l'utilité publique du projet.

L'expropriation est régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique conformément aux articles L. 110-1 et suivants.

Le projet peut entraîner l'expropriation de terrain pour cause d'utilité publique. L'expropriation ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête.

À la suite de la détermination des emprises nécessaires à la réalisation du projet, le Maître d'Ouvrage procède à une enquête parcellaire qui vise à définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et d'appeler leurs propriétaires à faire valoir leurs droits. Conformément à l'article R. 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique lorsque l'autorité expropriante est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

A l'issue de l'enquête, le préfet des Bouches-du-Rhône prendra un arrêté déclarant cessibles les parcelles ou parties de parcelles nécessaires au projet.

A l'issue de l'enquête, les autorités expropriantes seront l'État et le Département. Les bénéficiaires de la DUP seront l'État représenté par ASF et le département des Bouches-du-Rhône.

1.1.2.3 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Étant 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 ».

Le projet est donc soumis à évaluation environnementale et doit à ce titre faire l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale.

1.1.2.4 Autorisation environnementale

Le projet est concerné par les décisions relatives à la loi sur l'eau et aux dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés :

- Autorisation sur l'eau et les milieux aquatiques : le projet est soumis à la réalisation d'un dossier loi sur l'eau au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques (article L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement et ses décrets,
- Dérogation au régime de protection des espèces protégées : le projet est soumis à la réalisation d'un dossier de dérogation au régime de protection des espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement.

L'autorisation environnementale vaudra également absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000.

Cette procédure d'autorisation environnementale est menée conjointement à la présente enquête publique.

L'autorisation environnementale vaut modification de l'autorisation initiale en référence à l'arrêté de régularisation de l'autoroute A7 de 2007.

1.1.2.5 Autorisation de défrichage

Toute opération volontaire entraînant la destruction de l'état boisé d'un terrain, et mettant fin à sa destination forestière est considérée comme un défrichage, et nécessite une autorisation préalable.

En application des articles L.341-1 et R.214-30 du Code Forestier, le projet est potentiellement soumis à une procédure de défrichage pour les travaux, compte tenu des caractéristiques du projet et des surfaces forestières concernées.

1.2 ADRESSE DU DEMANDEUR

La Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF, filiale de Vinci Autoroutes) assure la maîtrise d'ouvrage du projet pour le compte de l'État dans le cadre de la création des nouvelles bretelles autoroutières sur l'autoroute A7.

Le Département des Bouches-du-Rhône assure la maîtrise d'ouvrage du nouveau carrefour giratoire sur la RD538.

La demande d'autorisation est donc portée par la :

Société des Autoroutes du Sud de la France

ASF

Direction Opérationnelle de l'Infrastructure Est

1973 boulevard de la Défense

92000 Nanterre

Et le :



**Hôtel du Département
52 avenue de Saint-Just
13256 MARSEILLE**

2 INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 LE PROJET AVANT L'ENQUETE

2.1.1 CONCERTATION PUBLIQUE

La réalisation d'un projet d'infrastructure implique la mise en œuvre d'un processus de participation du public visant à assurer la prise en compte des observations des usagers et des riverains. La concertation a pour objectifs d'informer le public, de recueillir son avis et de répondre à ses interrogations sur le projet, ses caractéristiques et les conditions de sa réalisation telles que définies à ce stade de la procédure.

Elle vise également à identifier la proposition d'aménagement la plus appropriée du point de vue du public et, le cas échéant, les optimisations possibles du projet par combinaison des différentes variantes d'aménagement.

La concertation s'inscrit le cadre réglementaire introduit par l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.

La réglementation prévoit d'associer le public à l'élaboration des projets d'infrastructures afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation sociale.

Dans le cadre du projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord, une concertation publique s'est déroulée du 30 janvier au 18 février 2017. 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 interrogations qui provenaient essentiellement des habitants du lotissement du Talagard, ont donné lieu à une nouvelle étude de trafic afin de vérifier les nuisances acoustiques au droit des habitations. Cette étude de trafic et l'étude acoustique qui en découle sont présentées dans la pièce B évaluation environnementale.

Le bilan de la concertation est présenté ci-après au chapitre A05 de la présente pièce A.

2.1.2 CONCERTATION EN CONTINU AVEC LES ACTEURS LOCAUX

Outre la concertation publique réglementaire, la démarche de concertation avec les acteurs locaux a constitué un axe majeur d'élaboration du projet. Elle a reposé sur l'association régulière, à l'avancement des études, des différents services locaux de l'État, des élus et des collectivités.

Cette concertation concourt à l'acceptabilité locale du projet en permettant au Maître d'Ouvrage d'informer régulièrement les acteurs du territoire de l'avancée des études et en leur donnant la possibilité de s'exprimer sur le projet. Elle contribue à la sécurisation juridique du projet et permet d'approfondir la connaissance des enjeux et contraintes du territoire dans lequel le projet s'inscrit.

Cette concertation s'est traduite par :

- une réunion avec la DREAL en décembre 2016,
- un Comité de Pilotage réunissant notamment le Sous-Préfet, ASF, la Métropole Aix-Marseille-Provence, le Conseil Départemental 13, la DREAL PACA, la DDTM 13 et la Commune de Salon-de-Provence en Sous-Préfecture d'Aix-en-Provence le 9 avril 2019, et un suivant en juin 2019 réunissant la DREAL, la Ville de Salon-de-Provence et ASF,
- une note d'information et des échanges à propos de la problématique liée à la protection des eaux en juillet 2019 avec la DDTM.

2.1.3 CONCERTATION INTER-ADMINISTRATIVE (CIS)

Au-delà de la concertation continue mise en œuvre tout au long du processus des études techniques, un temps d'échanges avec les services de l'État et les collectivités territoriales concernées par le projet est organisé préalablement à l'engagement de l'enquête publique. Ce temps de concertation est réalisé conformément aux dispositions de la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales et à l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national.

Cette concertation inter-services a pour but de :

- recueillir l'avis des services sur le futur dossier d'enquête publique ;
- consulter les collectivités locales au titre de l'article L. 122-1.V du code de l'environnement ;
- améliorer le contenu du dossier d'étude d'impact (démarche itérative tout au long des études) ;
- aider le Maître d'Ouvrage pour l'élaboration du dossier d'enquête publique ;
- éclairer l'Autorité environnementale (Ae) sur la base du bilan de la CIS ;
- sécuriser juridiquement l'enquête publique (respect des réglementations).

Elle doit intervenir avant la transmission de l'étude d'impact du projet à l'Autorité environnementale.

Dans le cadre du projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord, elle a été menée entre novembre 2020 et mars 2021.

2.1.4 DECLARATION D'INTENTION

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.

À la suite de la déclaration d'intention, le représentant de l'État 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'État est réputé avoir rejeté la demande.

2.1.5 AVIS OBLIGATOIRES

2.1.5.1 Avis des collectivités territoriales intéressées (et leurs groupements) sur l'évaluation environnementale du projet

L'article L. 122-1 V du code de l'environnement mentionne que :

« Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet. »

Ces avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, doivent être formulés dans le délai de 2 mois (cf. II du R. 122-7) suivant la date de réception du dossier.

Ils sont joints ci-après au chapitre A07 de la présente pièce A.

2.1.5.2 Avis des Personnes Associée (PPA) sur l'examen conjoint de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Préalablement à l'enquête publique, une réunion « d'examen conjoint » avec les Personnes Publiques Associées (PPA) est organisée, conformément à l'article L. 153-52 du code de l'urbanisme. La réunion d'examen conjoint se déroule en présence de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, et des personnes publiques associées prévues aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme.

À l'issue de la réunion d'examen conjoint, un procès-verbal est rédigé et joint au dossier de mise en compatibilité.

À compter de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, et jusqu'à la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

L'avis des Personnes Publiques Associées sur l'examen conjoint de la mise en compatibilité est disponible ci-après au chapitre A07 de la présente pièce A.

2.1.5.3 Avis de l'Autorité environnementale sur l'évaluation environnementale du projet

Le Maître d'Ouvrage a saisi l'Autorité environnementale au titre de l'examen au cas par cas pour déterminer si celle-ci souhaitait que le projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou s'il en était exonéré. L'Autorité environnementale a communiqué au Maître d'Ouvrage sa volonté qu'une évaluation environnementale soit réalisée dans son avis du 11 février 2020 (n° F-093-20C-001). L'avis de l'Autorité environnementale à la suite de l'examen au cas par cas est joint ci-après au chapitre A06 de la présente pièce A.

Tout projet soumis à évaluation environnementale doit faire l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale.

Pour le projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 122-1 est le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

L'avis rendu par l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale faite par le Maître d'Ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet. Il vise également à garantir la bonne information du public sur les enjeux environnementaux et sanitaires.

La saisine de l'Ae intervient en amont de l'enquête publique. L'Ae dispose d'un délai de deux mois pour rendre son avis, à compter de la date à laquelle elle accuse réception du dossier transmis.

L'Autorité environnementale a rendu un avis délibéré sur l'évaluation environnementale, établi le 20 octobre 2021.

Les observations de l'Ae doivent faire l'objet d'un mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage, article L. 122-1 du code de l'environnement, faisant état des éléments complémentaires qu'il entend apporter à chacune des observations soulevées par l'Ae dans son avis.

L'avis de l'Autorité environnementale sur l'évaluation et le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage à l'Ae sont joints ci-après au chapitre A06 de la présente pièce A, ainsi qu'au chapitre B13 de la pièce B « Évaluation environnementale ».

2.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.2.1 ORGANISATION ET OUVERTURE DE L'ENQUETE

Le projet portant sur le territoire des Bouches-du-Rhône, l'enquête est ouverte et organisée par l'autorité compétente, le préfet des Bouches-du-Rhône (art R. 121-3 code de l'environnement).

2.2.2 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR OU DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET OUVERTURE DE L'ENQUETE

Le préfet des Bouches-du-Rhône saisit le président du Tribunal Administratif en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête (art R. 123-5 code de l'environnement). Celui ou celle-ci est désigné (e), après que le préfet a adressé au président du Tribunal Administratif une demande qui précise l'objet de l'enquête, la période d'enquête proposée, ainsi que le résumé non technique ou la note de présentation du projet (art R. 123-8 code de l'environnement).

Le président du tribunal administratif, ou le magistrat délégué par lui à cette fin, désigne dans un délai de quinze jours un commissaire enquêteur ou les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête parmi lesquels il choisit un président.

Dès la désignation du commissaire enquêteur, le préfet des Bouches-du-Rhône lui adresse une copie du dossier complet soumis à enquête publique en format papier et en format numérique.

Ne peuvent être désignés comme commissaire enquêteur les personnes intéressées au projet, soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou ont exercées depuis moins de cinq ans au sein d'associations ou d'organismes directement concernés par cette opération (art R. 123-4 code de l'environnement).

2.2.3 CONTENU DE L'ARRETE D'OUVERTURE D'ENQUETE

Conformément à l'article R. 123-9 du code de l'environnement, le préfet des Bouches-du-Rhône qui est l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête précise par arrêté préfectoral, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête :

- 1° Concernant l'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, plan ou programme ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- 2° En cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;
- 3° L'adresse du site internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté indique l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions ;
- 4° Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- 5° Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- 6° La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- 7° L'information selon laquelle, le cas échéant, le dossier d'enquête publique est transmis à un autre État, membre de l'Union européenne ou partie à la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, signée à Espoo le 25 février 1991, sur le territoire duquel le projet est susceptible d'avoir des incidences notables ;
- 8° L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, s'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du ou des projets, plans ou programmes soumis à enquête.

Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter gratuitement l'exemplaire du dossier et présenter ses observations et propositions sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail.

Lorsqu'un registre dématérialisé est mis en place, il est accessible sur internet durant toute la durée de l'enquête (art R. 123-10 code de l'environnement).

2.2.4 PUBLICITE DE L'ENQUETE

Un avis d'enquête portant les indications mentionnées ci-dessus à la connaissance du public 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 (art R. 123-11 code de l'environnement).

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 est désignée la mairie de la commune sur le territoire de laquelle se situe le projet ainsi que celles dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet (art R. 123-11 code de l'environnement). Cet avis est affiché quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le Maître d'Ouvrage du projet, procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles des voies publiques, et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012 et modifié le 5 mai 2012.

2.2.5 L'INFORMATION DES COMMUNES

Un exemplaire du dossier du projet soumis à enquête est adressé sous format numérique pour information, dès l'ouverture de l'enquête, au maire de la commune sur le territoire de laquelle le projet est situé.

2.2.6 DUREE DE L'ENQUETE

La durée de l'enquête publique est fixée par le préfet des Bouches-du-Rhône. Cette durée ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois, sauf les cas où une suspension de l'enquête ou une enquête complémentaire sont mises en œuvre.

Toutefois, l'article L. 123-9 du code de l'environnement expose les modalités selon lesquelles le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête peut, par décision motivée, prolonger la durée de l'enquête pour une durée maximale de quinze jours.

2.2.7 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Pendant tout le déroulement de l'enquête :

- le dossier d'enquête publique unique est mis à disposition du public, sur internet et en version papier et consultable gratuitement sur un poste dans un lieu ouvert au public ;
- le commissaire a la possibilité de faire toute demande d'audition et de convocation et demander au tribunal administratif d'ordonner une expertise aux frais du Maître d'Ouvrage ;
- le préfet a la possibilité de suspendre l'enquête selon les modalités du L. 123-14 et R. 123-22 du code de l'environnement.

2.2.8 MODALITES D'INFORMATION, D'ECHANGE ET DE RECUEIL DURANT L'ENQUETE

✓ Les observations, propositions et contre-propositions du public durant l'enquête

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête, tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier. La possibilité de mise à disposition d'un registre dématérialisé est envisageable.

Elles peuvent également être adressées par correspondance ou par voie électronique au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête 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.

✓ La communication de documents à la demande du commissaire enquêteur

Lorsqu'il entend faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête en fait la demande au Maître d'Ouvrage.

✓ La réunion d'information et d'échange avec le public

Lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet, ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête en informe le préfet des Bouches-du-Rhône, ainsi que le Maître d'Ouvrage, en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête définit, en concertation avec le préfet coordonnateur et Maître d'Ouvrage, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion.

2.2.9 LA CLOTURE DE L'ENQUETE

A l'expiration de la durée de l'enquête, les registres d'enquête sont mis sans délai à la disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête et clos par lui (ou elle) (art. R. 123-18 du code de l'environnement).

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rencontrera, dans un délai de 8 jours à compter de la réception du registre, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le Maître d'Ouvrage disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

2.2.10 RAPPORT ET CONCLUSION DE L'ENQUETE

2.2.10.1 Rapport et conclusion du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête

À l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement prévues (L. 123-6 du code de l'environnement), en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves, ou défavorables au projet.

Des dispositions sont également prévues par le code de l'environnement dans le cas où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête ne remettrait pas son rapport dans les délais (art. L. 123-15 du code de l'environnement).

2.2.10.2 Compléments aux conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête

À la réception des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le préfet des Bouches-du-Rhône peut en informer le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué, dans un délai de quinze jours, lorsqu'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions.

Si l'insuffisance ou le défaut de motivation est avéré, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue, dispose de quinze jours pour demander au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête de compléter ses conclusions.

Des dispositions sont également prévues par le code de l'environnement dans le cas où, en l'absence d'intervention de la part du président du tribunal administratif ou le conseiller ne remettrait pas son rapport dans les délais (art. L. 123-20 du code de l'environnement).

2.2.10.3 Communication du rapport et des conclusions

Le préfet des Bouches-du-Rhône, adresse, dès leur réception, une copie du rapport et des conclusions au Maître d'Ouvrage, à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête et en préfecture, pour qu'elle soit tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le préfet des Bouches-du-Rhône publie également le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur le site internet où l'avis d'ouverture avait été publié.

2.2.11 DECISION AUX TERMES DE L'ENQUETE PUBLIQUE : ACTE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE, AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE, ET ARRETE DE CESSIBILITE

2.2.11.1 L'acte déclaratif et l'arrêté d'autorisation

Au terme du recueil des avis et de l'enquête publique :

- la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de l'opération, tenant lieu de Déclaration de Projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme seront prononcées par un arrêté de DUP ;
- l'autorisation environnementale menée conjointement concernant l'autorisation sur l'eau et les milieux aquatiques (au titre de l'article L.214-1 et suivants du Code de l'environnement) ; la dérogation au régime de protection des espèces protégées (au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement), et l'autorisation de défrichement (au titre de l'article L.341-1 et suivants du Code forestier) fera l'objet d'un arrêté d'autorisation ;
- l'enquête parcellaire menée conjointement en application des articles R. 131-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique fera l'objet d'un arrêté de cessibilité.

2.2.11.2 Durée de validité

✓ Pour l'enquête d'utilité publique

L'acte déclarant l'utilité publique précise le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée. Ce délai ne peut excéder cinq ans.

Un acte pris dans la même forme peut proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale à la durée initialement fixée, lorsque celle-ci n'est pas supérieure à cinq ans. Cette prorogation peut être accordée sans nouvelle enquête préalable, en l'absence de circonstances nouvelles. Toute autre prorogation ne peut être prononcée que par décret du Premier Ministre pris après avis du Conseil d'État.

La DUP interviendra au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête publique. Elle sera ensuite publiée au recueil des actes administratifs des Bouches-du-Rhône, ainsi qu'en mairie de la commune traversée par le projet. Conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, la décision prendra en considération le résultat de la consultation du public.

✓ Pour l'autorisation environnementale

L'autorisation environnementale vaut modification de l'autorisation initiale en référence à l'arrêté de régularisation de l'autoroute A7 de 2007 sur le département des Bouches-du-Rhône. La durée de validité de l'autorisation environnementale est précisée dans l'arrêté.

2.2.11.3 Recours possibles

L'ensemble des actes relatifs au projet sont publiés au Recueil des actes administratifs.

L'acte de DUP peut faire l'objet d'un recours en contentieux auprès du Tribunal Administratif, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, éventuellement assorti d'une requête en référé suspension, si les conditions de recevabilité du référé suspension sont réunies (urgence et doute sérieux sur la légalité de l'acte).

L'autorisation environnementale peut faire l'objet d'un recours dans un délais de 4 mois à compter de la publication de l'autorisation.

2.3 AU-DELA DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Au-delà de la déclaration d'utilité publique, le projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord fera l'objet des études et procédures décrites ci-après.

2.3.1 ÉTUDES DE DETAIL

Le Maître d'Ouvrage engagera les études de détails nécessaires à la définition précise du projet, en tenant compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête.

Le projet, qui sera effectivement réalisé, pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte, notamment, des observations recueillies au cours de l'enquête publique ou des recommandations formulées, sans que les modifications envisagées remettent en cause l'économie générale de l'opération. Si des modifications substantielles en résultaient, une enquête complémentaire ou une nouvelle enquête pourrait s'avérer nécessaire.

2.3.2 ARCHEOLOGIE PREVENTIVE

L'ensemble du territoire français est soumis à la loi sur l'archéologie préventive du 17 janvier 2001, modifiée par les lois du 1er août 2003 et 9 août 2004.

Une opération de diagnostic archéologique a été prescrite par le préfet en date du 14 décembre 2021 (arrêté préfectoral n° 6606).

Le diagnostic archéologique comprend une phase d'exploration du terrain et une phase d'étude qui s'achève par la remise du rapport sur le résultat obtenu. Le diagnostic est réalisé par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives sur une emprise de 7,04ha. Des sondages à la pelle mécaniques seront réalisés sur une surface représentant au moins 7% de la superficie totale du terrain.

A l'issue de ce diagnostic, des sites ou vestiges archéologiques pourraient être identifiés à l'emplacement des aménagements. Dans ce cas, le préfet peut prescrire des fouilles, une conservation totale ou partielle du site archéologique, ou encore une modification de la consistance du projet.

Le Maître d'Ouvrage doit en parallèle s'acquitter du montant de la redevance archéologique correspondant à la surface de la zone sur laquelle porte le diagnostic (7,04ha) à laquelle s'applique le taux de 0,56€ du mètre carré soit 39 424€.

2.3.3 PROCEDURE D'EXPROPRIATION

A l'issue de l'enquête parcellaire, le Maître d'Ouvrage fait établir les documents d'arpentage nécessaire, et le préfet peut prononcer les arrêtés de cessibilité, à condition que la déclaration d'utilité publique ait été prononcée. Le Tribunal de Grande Instance peut alors prononcer l'ordonnance d'expropriation pour les parcelles non acquises à l'amiable. Cette ordonnance permet le transfert de propriété après notification.

A défaut d'accord amiable pour la cession des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, la procédure d'expropriation sera engagée et conduite conformément aux dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique. Le juge de l'expropriation fixera les montants des indemnités à verser aux propriétaires.

2.3.4 TRAVAUX ET MISE EN SERVICE

À la suite de l'obtention des différentes autorisations et à l'acquisition de l'ensemble des parcelles nécessaires à la réalisation du projet, la phase de travaux est engagée par le Maître d'Ouvrage.

Au préalable du démarrage des travaux, un dossier de bruit de chantier sera déposé en préfecture et en mairie de Salon-de-Provence conformément à l'article R.571-50 du Code de l'Environnement. Outre une présentation des caractéristiques du chantier, ce dossier précisera les nuisances sonores attendues et les mesures mises en œuvre pour y remédier.

3 TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

3.1 TEXTES REGLEMENTAIRES DE REFERENCE

Le présent chapitre a pour objet d'informer le public sur les principaux textes législatifs et réglementaires de référence qui régissent l'enquête publique.

La présente enquête publique est régie par les articles L. 181-1 à L. 181, R. 181 à R. 181-49 et L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

3.2 CODES CONCERNES

- le code de l'environnement,
- le code de l'urbanisme,
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- le code de la route,
- le code général de la propriété des personnes publiques,
- le code de la voirie routière,
- le code du patrimoine,
- le code des transports,
- le code forestier,
- le code de la santé publique.

3.3 TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DE LA NATURE

- Le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 210-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - L. 300-1 et suivants (relatifs aux espaces naturels),
 - L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 411-1 et suivants (relatifs au patrimoine naturel),
 - les articles L.341-1 et suivants du Code forestier (défrichement).
- la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, partiellement abrogée et codifiée, relative à la protection de la nature,
- la loi modifiée n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, modifiant le code rural, le code de l'urbanisme, le code des collectivités territoriales, et partiellement codifiée au code de l'environnement,
- les arrêtés régionaux et nationaux fixant les listes d'espèces animales ou végétales protégées,
- l'arrêté du 1^{er} octobre 2009 (modifiant l'arrêté du 24 juin 2008) précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides,
- la Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages,

- la loi n° 2019-773 du 24 juillet 2019 portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement.

3.4 TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DU PATRIMOINE ET AUX PAYSAGES

- le code du patrimoine et notamment ses articles :
 - L. 521-1 et suivants (relatifs à l'archéologie préventive),
 - L. 531-14 et suivants (relatifs aux découvertes fortuites),
 - L. 611-1 et suivants (relatifs aux monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables et qualité architecturale),
- le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 341-1 et suivants (monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 350-1 et suivants (relatifs aux paysages).

3.5 TEXTES RELATIFS A L'EAU

- le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 210-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - L. 211-1 et R. 211-1 et suivants
 - Décret n°2020-828 du 30 juin 2020 modifiant la nomenclature et la procédure en matière de police de l'eau,
 - L. 214-1 et suivants et R. 214-1 et suivants définissant les IOTA.

3.6 TEXTES RELATIFS AU BRUIT

- le code de l'environnement et notamment ses articles L. 571-1 et suivants et R. 571-1 à R. 572-11 (bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre), transcription de l'article 12 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit,
- l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,
- l'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,
- la circulaire du 12 juin 2001, relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des Points Noirs de Bruit,
- la circulaire du 25 mai 2004, relative au bruit des infrastructures de transport terrestre et à la résorption des points noirs bruits.

3.7 TEXTES RELATIFS A LA POLLUTION DE L'AIR ET A LA PROTECTION DE LA SANTE

- le code de l'environnement et notamment ses articles L. 220-1 et suivants (relatifs à l'air),
- la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et notamment son article 19 complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement,
- la circulaire n° 2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impact,
- le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites,
- le décret n° 2003-1085 du 12 novembre 2003 portant transposition de la directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 et modifiant également le décret n° 98-360 du 6 mai 1998,
- la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières
- Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières,

3.8 TEXTES RELATIFS AUX PROCEDURES, CONCERTATIONS, ENQUETES PUBLIQUES ET ETUDES D'IMPACT

- le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 122-1 et suivants relatifs aux études d'impact et aux évaluations environnementales et R.122-1 et suivants,
 - L. 123-1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
 - L. 181-1 et suivants (Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017), R 181-1 et suivants (Décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017) ;
- le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 103-2 et suivants relatifs à la concertation,
- le code de l'expropriation et notamment ses articles R. 112-4 et suivants relatifs au contenu du dossier d'enquête publique,
- le code de la voirie routière, notamment les articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants en vue du classement au statut autoroutier,
- la circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n° 93-245 du 2 février 1993 relatif aux enquêtes publiques et au champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe au décret n° 85-453 du 23 avril 1985,
- le décret n° 2003-767 du 1^{er} août 2003 modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 sur les études d'impact pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature,
- la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagement et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales pour ce qui concerne la concertation inter-administrative,
- le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas,

- le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
 - le décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'Autorité environnementale,
 - l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes,
 - l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 et le décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes.

3.9 PROCEDURES AU TITRE DU PATRIMOINE

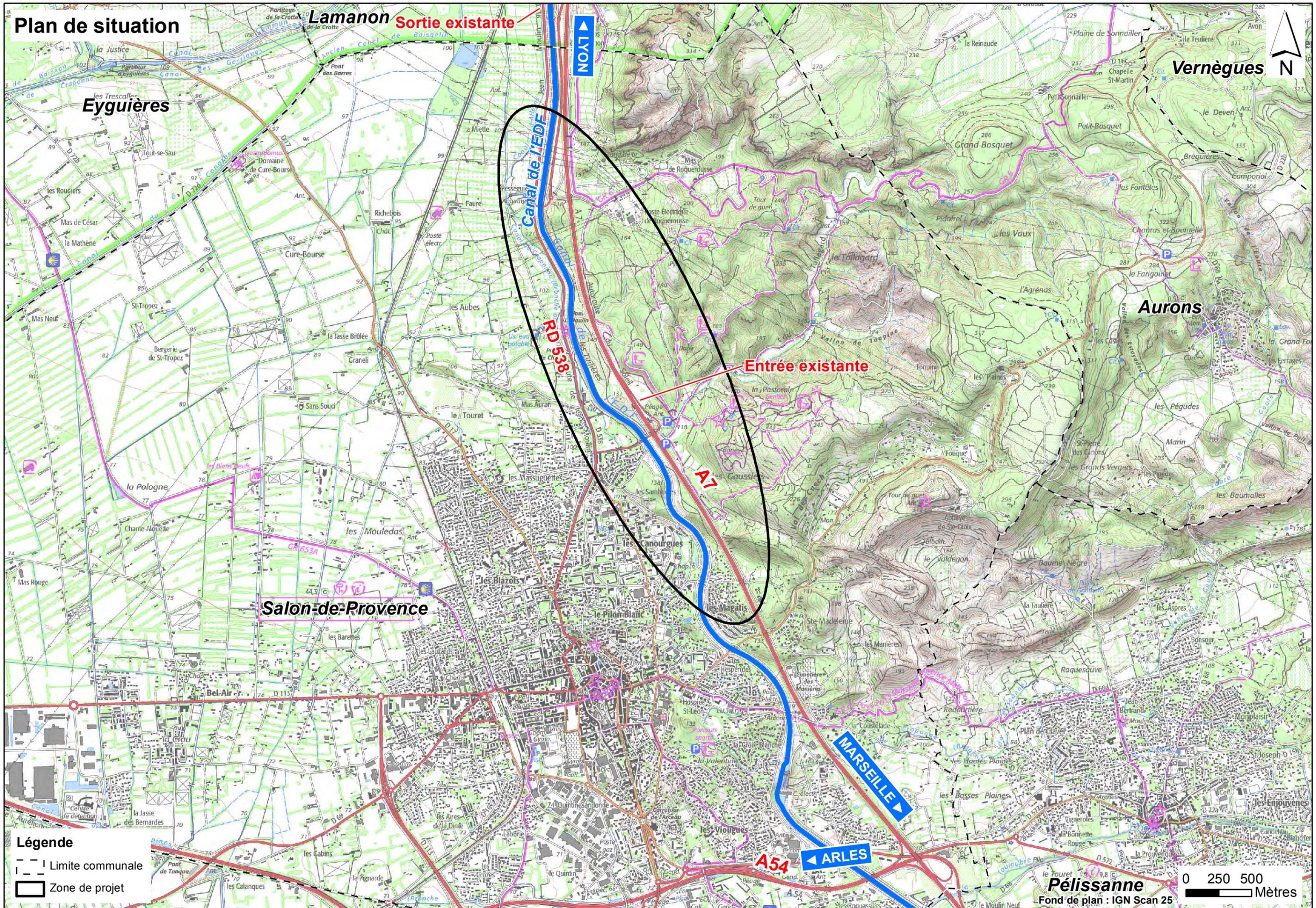
Le projet étant implanté hors secteur sauvegardé, hors site patrimoniaux remarquables, hors site inscrit ou classé, hors périmètre de protection des monuments historique, aucune procédure n'est requise au titre du patrimoine.

PIECE A02

PLAN DE SITUATION



Plan de situation



Salon-de-Provence

Lamanon **Sortie existante**

Entrée existante

RD 538

A7

A54

NOYON

MARSEILLE

ARLES

Vernègues N

Aurons

Pélissanne
Fond de plan : IGN Scan 25
0 250 500 Mètres

Légende
- - - Limite communale
▭ Zone de projet

PIECE A03

NOTICE EXPLICATIVE DU PROJET

Sommaire

1	OBJET DE LA NOTICE EXPLICATIVE	27
2	OBJET ET JUSTIFICATION DU PROJET	27
2.1	Contexte de l'opération	27
2.2	Justification de l'intérêt général et majeur du projet	29
2.2.1	Justification de l'intérêt général	29
2.2.2	Justification de l'intérêt général et majeur du projet	29
3	RAPPEL DES ETUDES ET DES DECISIONS ANTERIEURES	31
3.1	Étude d'opportunité 2012	31
3.2	Courrier de réponse DIT/GRA 18 - février 2014	32
3.3	Dossier de Demande de Principe (DDP) - 2017	32
3.4	Décret n° 2018-959 - 6 novembre 2018	32
3.5	Avant-projet	32
4	JUSTIFICATION DU PROJET D'AMENAGEMENT RETENU	33
4.1	Historique des variantes envisagées	33
4.1.1	Variantes étudiées au stade de l'étude d'opportunité de 2012	33
4.1.2	Au stade Dossier de Demande de Principe (DDP) de 2017	33
4.1.3	Analyse multicritère et comparaison des variantes	42
4.1.4	Raccordement avec la RD538	49
4.2	Concertation	51
4.3	Conclusion et choix de la variante retenue	52
5	PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE	53
6	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS	56
6.1	Caractéristiques géométriques	56
6.1.1	Géométrie du projet	56
6.1.2	Caractéristiques des gares de péage	61
6.1.3	Ouvrages d'Art	62
6.1.4	Terrassements, dépôts, soutènements et chaussées	64

6.1.5	Dimensionnement des chaussées	64
6.1.6	Maintenance des chaussées	65
6.1.7	Dispositifs de retenue	65
6.1.8	Clôtures	65
6.1.9	Éclairage public	65
6.1.10	Vidéosurveillance	65
6.1.11	Hydraulique et assainissement	65

7	APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES	69
7.1	Appréciation sommaire des dépenses des aménagements (hors carrefour giratoire sur la RD538)	69
7.2	Appréciation sommaire des dépenses du carrefour giratoire sur la RD538	70
8	CLASSEMENT DECLASSERMENT DES VOIES	71
9	PLANNING DE L'OPERATION	72

Table des illustrations

Illustration 1.	Plan de situation (source schéma directeur de signalisation de direction ASF).....	28
Illustration 2.	Plan de repérage des échangeurs (source dossier de concertation ASF).....	28
Illustration 3.	Extrait de la carte de synthèse du DOG du Scot.....	30
Illustration 4.	Scénarios de l'étude d'opportunité – source : DDP (version 9 de septembre 2017).....	32
Illustration 5.	Présentation des variantes au stade des études d'opportunités(source étude d'opportunité 2012)33	
Illustration 6.	Présentation des variantes au stade du Dossier de Demande de Principe de 2017 (source DDP - 2017)	34
Illustration 7.	Entrée Nord Option A.....	35
Illustration 8.	Entrée Nord Option B.....	36
Illustration 9.	Sortie Nord.....	37
Illustration 10.	Entrée Sud Option A.....	38
Illustration 11.	Entrée Sud Option B.....	39
Illustration 12.	Entrée Sud Option C.....	40
Illustration 13.	Sortie Sud.....	41
Illustration 14.	Photo de la configuration existante au niveau de l'intersection RD538 Chemin de Roquerousse .	49
Illustration 15.	Géométrie existante de l'intersection RD538 Chemin de Roquerousse.....	49
Illustration 16.	Variante de carrefour en T à feux sur la RD538.....	49
Illustration 18.	Variante de carrefour giratoire allongé.....	50
Illustration 19.	Carrefour giratoire retenu suite à la comparaison des variantes.....	51
Illustration 20.	Photo du chemin de Roquerousse (source setec 2020).....	53
Illustration 21.	Photo du site d'implantation de l'entrée Sud (source setec 2019).....	53
Illustration 22.	Vue en plan du projet.....	53
Illustration 23.	Enchaînement via un entrecroisement – source : les échangeurs sur routes de type « autoroute » (mai 2015).....	57
Illustration 24.	Profil en travers type au niveau de la voie d'entrecroisement.....	58
Illustration 25.	Profil en travers type en bretelle unidirectionnelle : exemple d'un remblai avec délaissé.....	58
Illustration 26.	Entrée en insertion – source : les échangeurs sur routes de type « autoroute » (mai 2015).....	59
Illustration 27.	Profils en travers types de la bretelle d'entrée.....	60
Illustration 28.	Propositions de bâtiment pour la gare en entrée – source APS Gares et Auvents – Chaneac (juin 2020)	61
Illustration 29.	Propositions de bâtiment pour le gare en sortie – source APS Gares et Auvents – Chaneac (juin 2020)	61
Illustration 30.	Propositions d'auvents pour le gare en entrée – source APS Gares et Auvents – Chaneac (juin 2020)	62
Illustration 31.	Localisation du PI OH 2310-3 – source Google maps.....	62
Illustration 32.	Allongement de l'ouvrage du Vabre du Talagard PI OH 2310-3 au niveau du siphon (source setec juillet 2019).....	63
Illustration 33.	Équipements du PI OH 2310-3 – source setec juillet 2019.....	63
Illustration 34.	Photographie du Vabre du Talagard au niveau de sa section à allonger entre l'autoroute A7 et le canal EDF (source setec juillet 2019).....	63
Illustration 35.	Plan de l'assainissement du demi-diffuseur.....	67
Illustration 36.	Plan de l'assainissement au niveau de la RD538.....	68

Table des tableaux

Tableau 1.	Synthèse des impacts des différentes variantes.....	44
Tableau 2.	Synthèse des impacts sur le milieu naturel des différentes variantes.....	46
Tableau 3.	Synthèse des impacts des variantes d'entrée Sud A et C.....	48
Tableau 4.	Hypothèses de trafic au niveau des bretelles (par sens) (source : Rapport final Etude Trafalgare 2019 – Tableau 14).....	56
Tableau 5.	Prévisions de trafic 2024 et 2044 sur l'intersection RD538 et le chemin de Roquerousse (source : Rapport final Étude Trafalgare 2019 – Annexe 1 et applications des coefficients de passage des trafics JOB à TMJA).....	57
Tableau 6.	Tableau des Bassins Versants Routiers (BVR) – RD538.....	66
Tableau 7.	Tableau des Bassins Versants Routiers (BVR) – A7.....	66
Tableau 8.	Appréciation sommaire des dépenses du projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord69	
Tableau 9.	Appréciation sommaire des dépenses du projet du carrefour giratoire de la RD538.....	70

1 OBJET DE LA NOTICE EXPLICATIVE

La présente notice explicative regroupe l'objet et la **justification du projet**, l'historique des études et des décisions antérieures, ainsi que les raisons pour lesquelles le projet soumis à l'enquête a été retenu.

Une description du projet et les **caractéristiques principales des ouvrages les plus importants** sont ensuite détaillés.

Enfin, la présente notice traite l'**appréciation sommaire des dépenses** du projet et une estimation des acquisitions à réaliser.

2 OBJET ET JUSTIFICATION DU PROJET

2.1 CONTEXTE DE L'OPERATION

La Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF, filiale de Vinci Autoroutes) assure la maîtrise d'ouvrage du projet pour le compte de l'État dans le cadre de la création des nouvelles bretelles autoroutières sur l'autoroute A7.

Le Département des Bouches-du-Rhône assure la maîtrise d'ouvrage du nouveau carrefour giratoire sur la RD538.

Le financement des aménagements autoroutiers intervient dans le cadre du contrat de Plan d'Investissement Autoroutier. Il est assuré par la Ville de Salon-de-Provence, la Métropole Aix-Marseille-Provence, le Département des Bouches-du-Rhône et la société ASF (Vinci Autoroutes). Le financement du carrefour giratoire RD538 est assuré par le Département des Bouches-du-Rhône et éventuellement la Commune de Salon-de-Provence.

Le projet vise à compléter le demi-diffuseur autoroutier existant au Nord de la commune de Salon-de-Provence, qui est à ce jour incomplet (diffuseur n° 27).

En effet, pour les usagers souhaitant accéder à l'autoroute A7, seul l'accès en direction du Nord (vers Avignon et Lyon) est possible. Les usagers souhaitant se diriger vers le Sud (vers Aix en Provence et Marseille) doivent traverser le centre-ville de Salon. Ils rejoignent alors l'autoroute A54 au niveau de l'échangeur n° 15 Salon Sud afin de rejoindre l'autoroute A7.

De même, seuls les usagers de l'autoroute A7 venant du Nord (en provenance de Lyon et Avignon) ont la possibilité d'accéder directement au Nord de Salon-de-Provence. L'absence de bretelle de sortie dans le sens Marseille vers Lyon oblige les automobilistes venant d'Aix-en-Provence ou de Marseille à sortir au niveau de l'échangeur n° 15 dit échangeur Salon Sud sur l'autoroute A54 et traverser l'agglomération.

Cette impossibilité d'entrer ou de sortir de l'autoroute A7 au niveau de l'échangeur Salon Nord, reporte le trafic routier dans le centre-ville de Salon-de-Provence. De nombreux poids lourds et voitures traversent la ville, en empruntant deux axes d'évitement principaux, les prolongements de la RD538 à l'Est du centre ancien (avenue de l'Europe, avenue Julien Fabre, boulevard Pompidou) et de la RD17 à l'ouest (boulevard Ledru Rollin, boulevard Nostradamus, boulevard de la République).

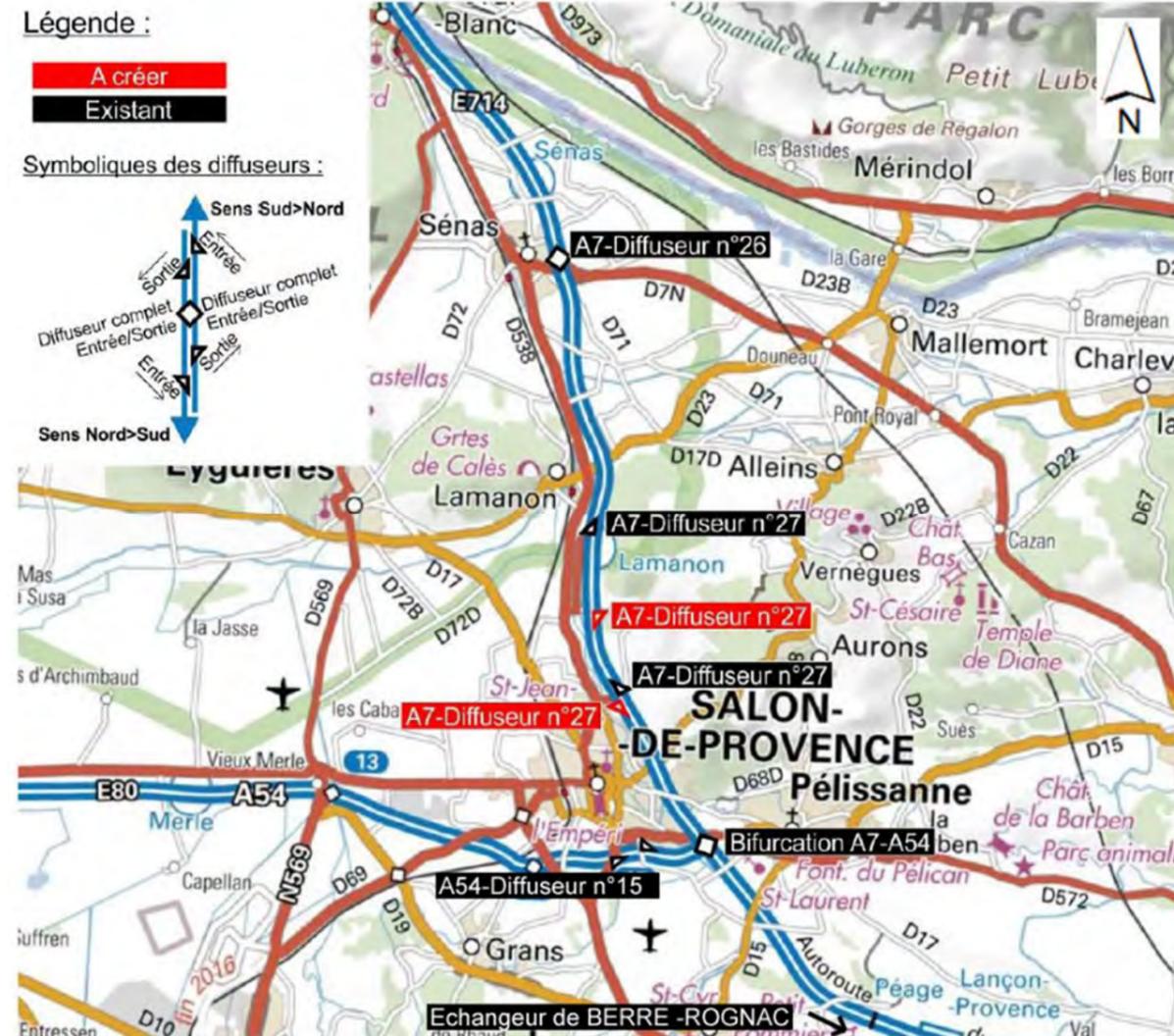


Illustration 1. Plan de situation (source schéma directeur de signalisation de direction ASF)

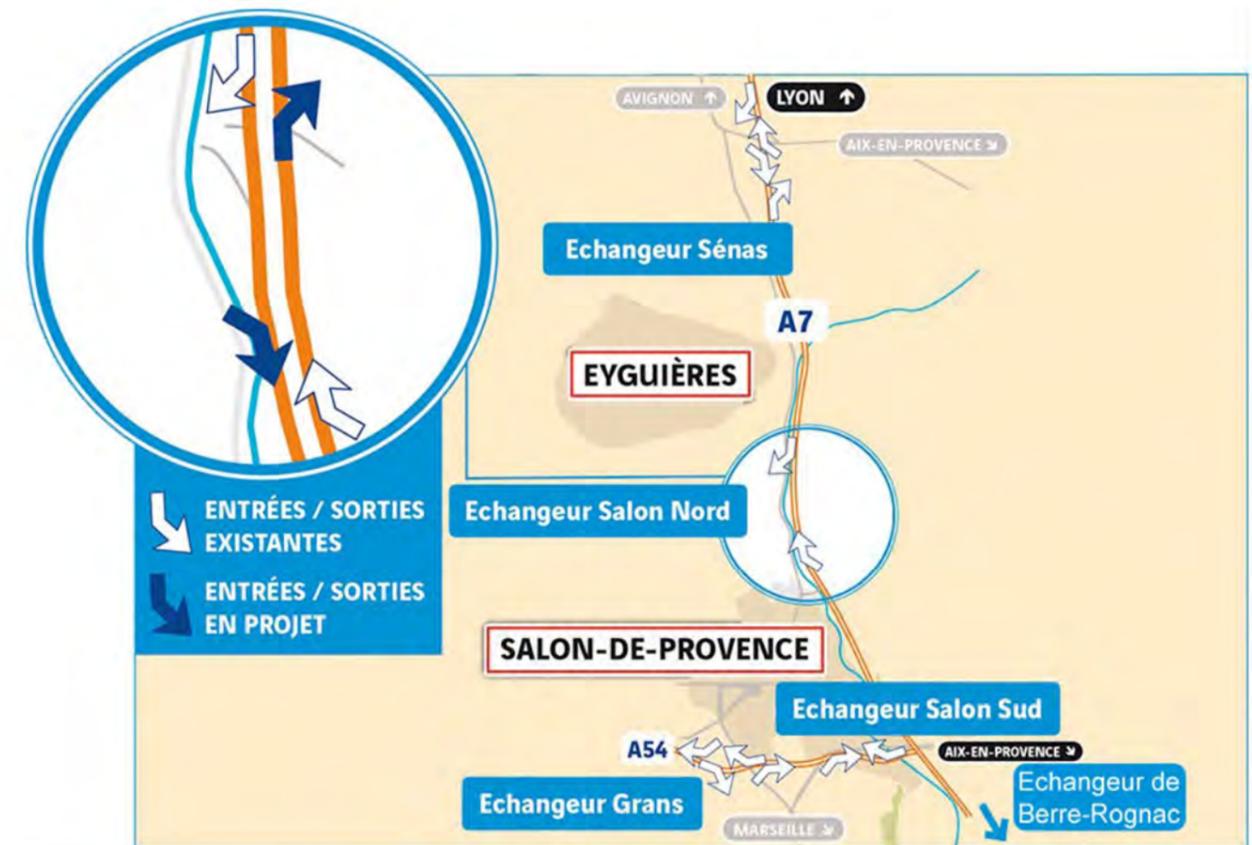


Illustration 2. Plan de repérage des échangeurs (source dossier de concertation ASF)

Le schéma ci-avant illustre la situation actuelle dans laquelle le demi-échangeur de Salon nord sur l'autoroute A7 permet uniquement :

- d'accéder à l'autoroute A7 en direction d'Avignon et Lyon (entrée n° 27) par l'avenue/route Jean Moulin (RD538) puis le chemin du Talagard après le franchissement du canal EDF,
- de sortir de l'autoroute A7 en provenance d'Avignon et Lyon (sortie n° 27) par la bretelle qui longe le canal EDF vers le Sud puis l'enjambe pour rejoindre l'avenue / route de Jean Moulin (RD538) au droit du chemin de Roquerousse.

L'entrée et la sortie de l'échangeur autoroutier avec l'A7 de « Salon Nord » sont distantes de près de 3 km.

2.2 JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL ET MAJEUR DU PROJET

2.2.1 JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL

Le projet de création du complément de demi-diffuseur de Salon Nord présente un caractère d'intérêt général car il optimise une infrastructure de transport existante et fonctionnelle (autoroute A7) pour répondre à la nécessité, sur le territoire, d'offrir aux usagers routiers une alternative efficace à la traversée de l'agglomération de Salon-de-Provence. Le projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord est financé dans le cadre du plan d'Investissement Autoroutier.

Il est par ailleurs identifié au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du pays salonais sous l'orientation de la politique de transports et de déplacements du document d'Orientation Générale, avec comme objectif de garantir l'accessibilité des autoroutes A7 et A54 afin de réduire la saturation du trafic dans le centre-ville de Salon-de-Provence et sur le diffuseur de Rognac-Berre.

Il est en cohérence avec les projets d'aménagement de la Métropole et de la ville dans le cadre de la mobilité durable (future création d'un parking relais de 150 à 200 places en sortie nord de la ville).

2.2.2 JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL ET MAJEUR DU PROJET

L'intérêt général et majeur du complément du demi-diffuseur de Salon Nord repose sur plusieurs critères favorables et notamment : l'absence de solutions de substitution, l'attractivité et le captage du trafic de transit, le gain de temps, l'augmentation du niveau de service à l'utilisateur, l'amélioration du cadre de vie, la prise en compte de l'environnement et de la biodiversité, la cohérence avec les schémas d'aménagement et les projets d'aménagements complémentaires de la Métropole et de la ville de Salon-de-Provence.

2.2.2.1 Absence de solution de substitution

L'absence d'itinéraires de substitution adaptés et évitant le centre-ville de Salon concentre les usagers lors de leurs échanges nord/sud ou sud/nord sur deux itinéraires urbains traversant ou très proches du centre-ville de Salon-de-Provence. Le trafic nord/sud ou sud/nord se répartit notamment sur les itinéraires urbains d'évitement du centre-ancien :

- axe d'évitement est (prolongement de la RD538 par l'avenue de l'Europe, avenue J. Fabre et boulevard Pompidou ou avenue Jean Moulin...),
- axe d'évitement ouest (prolongement de la RD17 par le boulevard Ledru Rollin, le boulevard Nostradamus, le boulevard de la République, le boulevard Victor Joly...).

Avec la mise en œuvre du projet de complément du demi-diffuseur, la circulation de ces infrastructures de l'agglomération et du centre-ville de Salon-de-Provence enregistrera un allègement significatif du trafic de transit. Le centre-ville sera ainsi plus accessible et plus attractif et la qualité de vie sera améliorée.

2.2.2.2 Attractivité et captage du trafic de transit

Les données suivantes sont issues de l'étude de trafic présentée en annexe 6, pièce B14, de l'évaluation environnementale.

Le complément du demi-diffuseur de Salon-Nord permettra de capter une partie du trafic de transit traversant le centre-ville et de le reporter vers le nouveau diffuseur. Cela induit plusieurs effets majeurs :

- du fait d'une diminution du trafic de transit :
 - une diminution des trafics sur les axes d'évitement du centre de Salon-de-Provence ;
 - une augmentation des trafics sur les sections de l'autoroute A7 au sud du projet.
 - **l'évolution du trafic de transit dans le centre-ville de Salon se traduit par une baisse des trafics de transit véhicules (VL), de -13,3% et une diminution des trafics de transit poids lourds (PL) de -50,0%.**
- du fait du report de trafic vers le nouveau diffuseur :
 - une diminution des trafics sur la section de l'autoroute A54 comprise entre l'échangeur de Salon Ouest et l'autoroute A7 ;
 - une diminution des trafics sur la section d'A7 comprise entre l'échangeur de Sénas et le diffuseur de Salon Nord ;
 - une augmentation de la circulation sur les chemins de Roquerousse et du Talagard qui constituent les liens vers les carrefours de raccordement des nouvelles bretelles,
 - **la mise en service du projet va capter plus de 7 200 véhicules par jour dont près de la moitié est issue d'un report de trafic depuis l'échangeur de Salon sud sur A54.**

2.2.2.3 Gain de temps de trajet

Entre Salon Nord et la barrière de péage de Lançon-de-Provence sur A7, le temps de parcours passe de 17 minutes à 9 minutes 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 minutes à 13 minutes soit un gain de temps de 10 minutes.

2.2.2.4 Augmentation du niveau de service au niveau du territoire

La mise en œuvre du projet, et l'allègement du trafic de transit dans le centre-ville qui en découle, permet de fluidifier la circulation, et facilite un meilleur écoulement des transports collectifs garantissant ainsi de mieux sécuriser les horaires et fréquences de bus sur les lignes de transports nord/sud. L'amélioration des conditions de circulation favorise également l'insertion et un meilleur fonctionnement des modes doux (cyclistes et piétons) sur les axes empruntés initialement par le trafic de transit.

Au-delà du centre-ville, le couplage du complément du demi-diffuseur avec le projet de parking relais de la Métropole favorise une plus grande mobilité au niveau du territoire.

Le projet offre également une meilleure répartition des trafics sur l'autoroute et sur les axes du territoire évitant ainsi les points de blocage aux heures de pointe.

2.2.2.5 Amélioration de la sécurité en centre-ville et en zone périurbaine

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. En centre-ville, les accidents se produisent principalement sur l'hyper centre (avenue Jean Jaurès) et notamment l'axe d'évitement ouest (Nostradamus, République). La RD538 est également identifiée comme accidentogène dans son secteur nord à la sortie de Salon-de-Provence.

Des données statistiques plus récentes sur l'accidentologie (2018 à 2022), fournies par la ville de Salon-de-Provence, permettent d'actualiser et d'affiner cette analyse. Le grand centre de Salon-de-Provence compte 132 accidents sur cette période, principalement concentrés (pour 76 %) sur les axes Nord/Sud permettant la traversée de la ville.

Sur ces 132 accidents, la répartition sur l'agglomération est la suivante :

- 24% sur l'avenue Jean Moulin,
- 11% sur la rue Ledru-Rollin,
- 10% sur l'avenue de la Patrouille de France,
- 9% sur l'avenue de l'Europe,
- 8% sur la route d'Eyguières,

Auxquels il faut ajouter l'axe transversal de l'avenue de Wertheim qui assure la jonction entre le boulevard Schuman et le boulevard Jean Moulin ; les deux principaux axes Nord/Sud de l'agglomération.

La diminution du nombre de véhicules sur les voiries urbaines et périurbaines de Salon-de-Provence améliore les conditions de sécurité des riverains et des usagers. La sécurisation des carrefours du chemin de Roquerousse et du Talagard devrait également renforcer la fluidité des échanges et réduire les potentialités d'accidents constatés.

2.2.2.6 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. Par ailleurs, la réalisation de projets connexes par la Ville de Salon et notamment l'aménagement du chemin du Talagard (protections acoustiques) permet de réduire les impacts relatifs à l'accroissement du trafic sur ce chemin.

2.2.2.7 Réduction des pollutions (air, bruit)

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 4 000 véhicules/jour. Cette diminution du trafic permet également une réduction des émissions de polluants dans l'air et une baisse des nuisances sonores en centre-ville.

Le projet n'entraîne pas d'impact acoustique direct sur les riverains les plus proches des nouvelles bretelles créées. Les impacts indirects, relatifs à l'accroissement du trafic sur la voie existante, sont pris en compte dans le cadre du projet plus large d'aménagement du chemin du Talagard porté par la Ville de Salon-de-Provence.

2.2.2.8 Respect de l'environnement et de la biodiversité

Outre la réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à une situation sans projet, l'amélioration du cadre de vie, et l'amélioration de la mobilité globale grâce à la cohérence avec les projets locaux (parking relais), le projet est conçu selon le principe d'Évitement/Réduction/Compensation (ERC). Une grande partie du projet est intégré au Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) ce qui permet de limiter les impacts. Le choix de la solution retenue repose sur la recherche d'un équilibre entre le milieu naturel et le milieu humain, et la consultation du public afin de mettre en évidence la solution la plus consensuelle.

Bien que l'évitement du milieu naturel ait été recherché au maximum, les impacts résiduels portant sur ce milieu (1,55 hectares de pelouse à Brachypode et 9 hectares d'habitat d'espèce animales protégées et/ou menacées) ont fait l'objet de mesures compensatoire sur une surface de 23,5 hectares dont le suivi est assuré durant une durée de 30 ans.

Par ailleurs des aménagements paysagers accompagnent le projet pour assurer son insertion dans le site.

2.2.2.9 Optimisation des échanges au niveau métropolitain

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du territoire du pays salonnais, 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. »

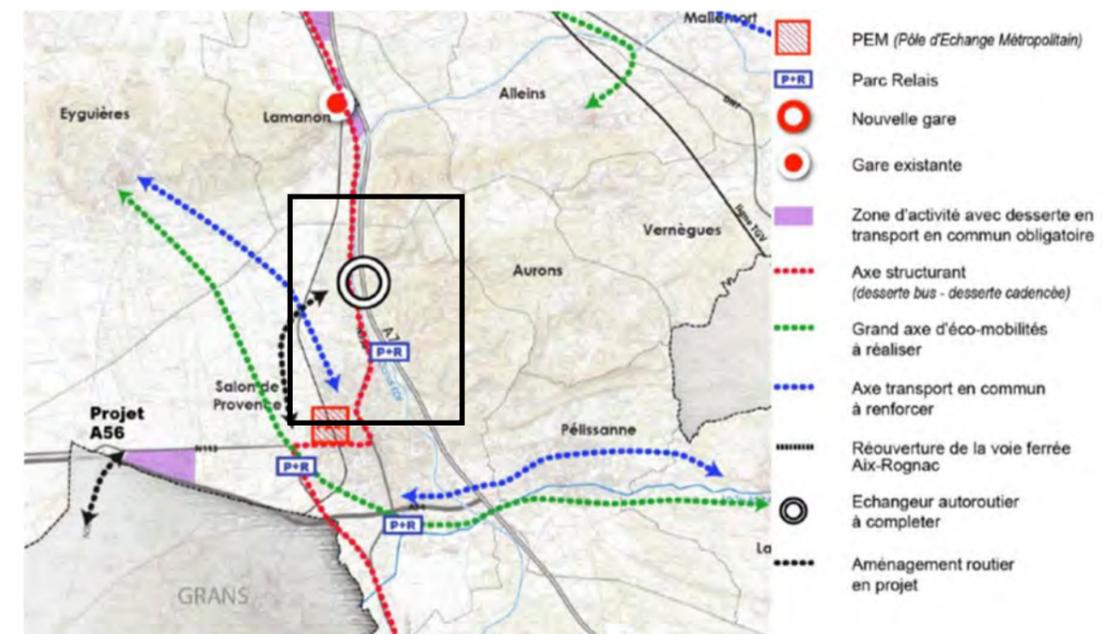


Illustration 3. Extrait de la carte de synthèse du DOG du Scot

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

2.2.2.10 Cohérence et compatibilité avec les aménagements des collectivités locales

Le projet est parfaitement cohérent avec les futurs aménagements de la Métropole et de la Ville de Salon et notamment la réalisation du parking relais à proximité du chemin du Talagard. Cette complémentarité est également cohérente avec l'aménagement du chemin du Talagard envisagé par la ville avec circulation douce et amélioration de la protection acoustique des riverains du Talagard.

Le projet de complément de du diffuseur Nord de-Salon-de-Provence répond pleinement à des orientations déjà identifiées dans les documents de planification d'aménagement du territoire.

3 RAPPEL DES ETUDES ET DES DECISIONS ANTERIEURES

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes de réalisation. Les études techniques, la concertation avec le public et le plan de financement occupent une part importante dans le déroulement du projet.

Dans un premier temps, la ville de Salon-de-Provence a saisi la Direction des Infrastructures de Transport (DIT ; Etat concédant) d'une demande de réalisation d'un complément du diffuseur autoroutier de Salon Nord sur l'autoroute A7 dont l'objectif principal est d'assurer la desserte entre :

- le nord de la ville et les communes avoisinantes (Eyguières, Lamanon) et,
- le sud de l'autoroute A7 où se situent les bassins d'emploi de Fos-sur-Mer, Marseille et Aix-en-Provence.

À la suite de cette saisine, le projet a suivi les grandes étapes rappelées ci-dessous.

3.1 ÉTUDE D'OPPORTUNITE 2012

Réalisée par la société ASF, cette étude menée en 2012 a recherché à démontrer l'opportunité de réaliser ce projet de réalisation des compléments au demi-diffuseur existant de Salon Nord.

Le diagnostic socio-économique de l'étude d'opportunité a mis en évidence les grandes caractéristiques du territoire suivantes :

- un positionnement géographique singulier au voisinage de grands pôles urbains (Aix-en-Provence, Marseille, Avignon) – et parfois sous leur influence –, à proximité de grands pôles émetteurs / récepteurs de trafics (aéroport de Marseille-Marignane, universités Aix / Marseille / Avignon, grands centres commerciaux, ZA Les Milles à Aix, pétrochimie), et s'inscrivant au sein d'un maillage de grandes infrastructures de transports (RN7, A7 qui relie Lyon, Avignon à Marseille et Aix, A54 qui relie Salon-de-Provence à Arles et Nîmes, ligne PLM, TGV, etc.).
- une imbrication du territoire avec les espaces voisins.
- au cours des 30 dernières années, un desserrement de l'agglomération marseillaise et un processus de métropolisation qui ont généré une croissance de population à la faveur de la ville de Salon-de-Provence.

Salon-de-Provence est à la fois une ville résidentielle, un pôle d'emplois et un centre de commerces et de services. La partie nord de Salon-de-Provence ne comprend pas d'activités économiques majeures, sinon le petit centre commercial des Canourgues de dimension locale.

Il s'agit aussi d'un bassin de mobilités. Les mobilités domicile-travail entre l'aire d'étude (Territoire du Pays salonais) et l'aire urbaine de Marseille se sont multipliées.

En termes de perspectives d'évolutions socio-économiques, à une échelle macro-géographique, la plupart des documents de planification évoquent clairement une vision « métropolitaine » du territoire.

La ville de Salon-de-Provence devrait accueillir des logements notamment dans le cadre du projet de renouvellement urbain de la zone des Canourgues au nord.

Sur Salon nord, l'urbanisation ne devrait pas évoluer d'ici 2030 ; la limite de la zone urbaine dans le secteur nord de Salon-de-Provence non plus.

Afin de répondre à la demande de logements à venir, la commune de Lamanon, située dans le secteur de Val de Durance-Alpilles, devrait densifier son bâti par une augmentation de son offre en habitat collectif.

Agglopoles Provence n'a pas vocation à devenir un territoire dortoir.

Par ailleurs, le secteur nord de Salon-de-Provence compte peu d'enjeux économiques.

La commune de Lamanon est amenée à se densifier voire à se développer notamment via son développement économique.

En termes de perspectives d'évolution des transports, au niveau du Territoire du Pays salonais, l'objectif clairement affiché dans le PDU 2013-2023 consiste à réduire la part modale des déplacements individuels motorisés.

On citera aussi quelques axes devant être pris en considération au travers des interactions qu'elles peuvent avoir avec le projet de nouvel échangeur sur l'A7 :

- le premier axe du PDU concerne les centralités urbaines, là où se concentrent l'essentiel des problèmes liés à une mobilité mal maîtrisée : surexposition de la population résidante et des visiteurs à une pollution de l'air très supérieure aux normes sanitaires, surembourgeoisement de l'espace public par la voiture, bruit, insécurité, inconfort des piétons.
- le deuxième axe stratégique du PDU vise à développer une armature de transport, maillée et structurée, incluant le réseau de voirie, support de tous les modes de déplacements (la voiture, certes, mais aussi les transports collectifs et les modes actifs),
- rendre performante l'offre de transport collectif pour les déplacements.

L'étude d'opportunité a étudié plusieurs scénarios techniques : 3 propositions d'entrée et 2 de sortie.

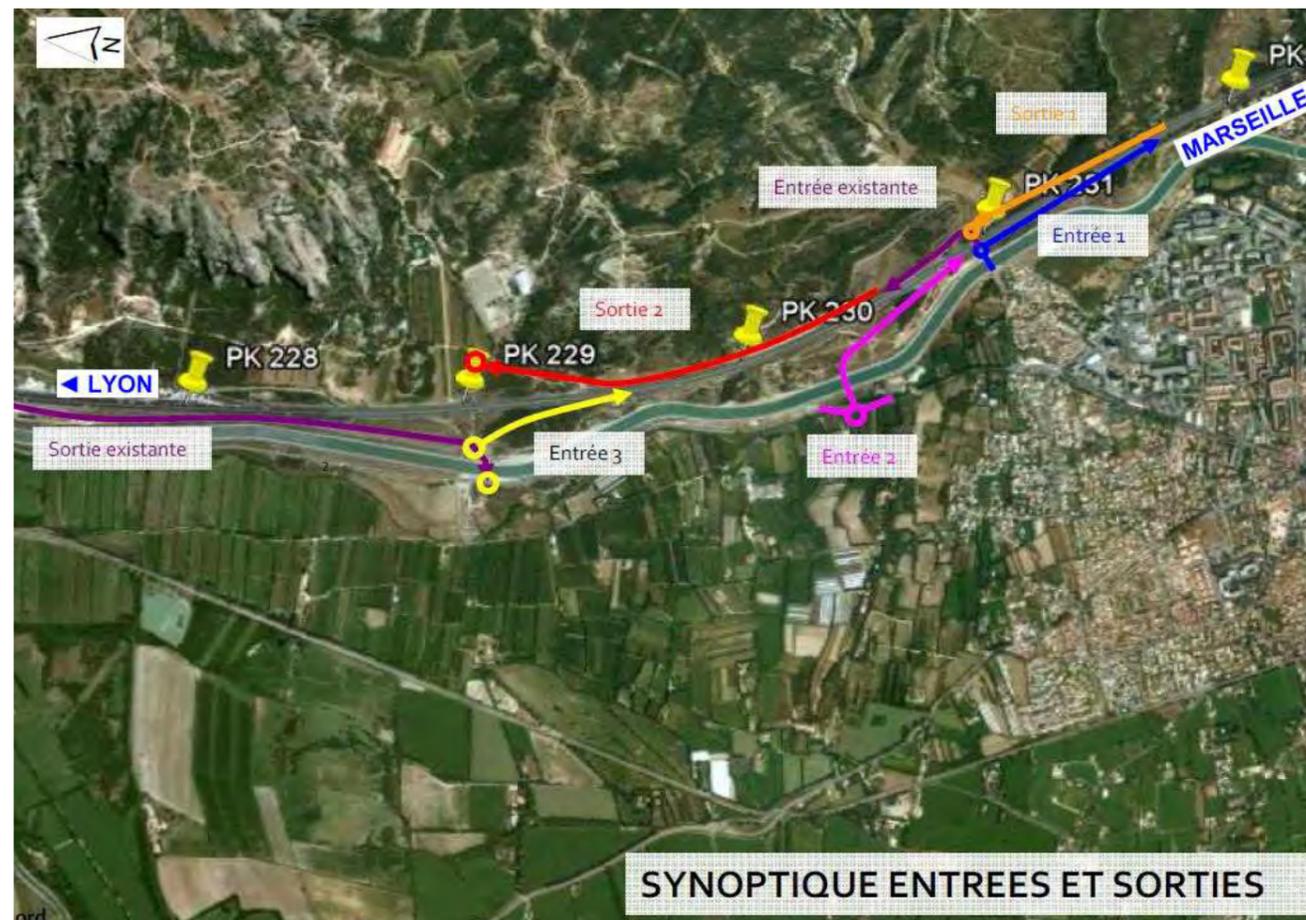


Illustration 4. Scénarios de l'étude d'opportunité – source : DDP (version 9 de septembre 2017)

3.2 COURRIER DE REPONSE DIT/GRA 18 - FEVRIER 2014

L'opportunité du projet et la nécessité de poursuivre les études sont confirmées par la Direction des Infrastructures de Transport (DIT, État concédant) sous-direction de gestion et contrôle des autoroutes concédées (GRA).

Le courrier de la DIT du 18 février 2014 fait état des conclusions suivantes :

- la création de ce complément de diffuseur permettrait de limiter le trafic dans la traversée de l'agglomération de Salon-de-Provence,
- le projet devra rechercher à minimiser les impacts sur l'environnement et assurer de bonnes conditions de visibilité sur les entrées et sorties,
- les études ultérieures devront répondre à une recherche d'optimisation des coûts de l'opération et comprendre l'accord de principe des collectivités concernées sur le montant des participations financières,
- les études ultérieures devront présenter le calendrier prévisionnel.

3.3 DOSSIER DE DEMANDE DE PRINCIPE (DDP) - 2017

Établi en application de la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987, complétée et modifiée par les circulaires du 16 février 1998 et du 22 octobre 2002, le Dossier de Demande de Principe (DDP) réalisé par la société ASF a été transmis à l'instruction des services de l'État.

À la suite des réponses et compléments apportées par la société ASF aux observations émises dans les avis, DIT /GCA a approuvé le projet présenté dans le Dossier de Demande de Principe par Décision Ministérielle du 16 décembre 2019.

3.4 DECRET N° 2018-959 - 6 NOVEMBRE 2018

Ce projet de complément du demi-diffuseur est inscrit au plan d'investissement autoroutier approuvé par le décret n° 2018-959 du 6 novembre 2018. La convention de financement entre ASF et les collectivités (Ville de Salon-de-Provence, Métropole Aix-Marseille-Provence, Département des Bouches-du-Rhône) a été signée le 31 octobre 2019.

3.5 AVANT-PROJET

Un dossier de conception de niveau avant-projet (AVP) est en cours d'étude permettant d'étudier de manière plus fine le projet. Les éléments issus des études AVP ont servi de base au présent Dossier d'Utilité Publique (DUP).

Le dossier AVP traite notamment des points suivants :

- État des données générales et administratives,
- Études hydrauliques, de drainage et d'assainissement,
- Études d'environnement,
- Caractéristiques géométriques,
- Études géologiques et géotechniques, terrassements, chaussées,
- Ouvrages d'art,
- Équipements d'exploitation et de sécurité,
- Phasage,
- Estimations.

4 JUSTIFICATION DU PROJET D'AMENAGEMENT RETENU

Le présent chapitre retrace :

- la comparaison des variantes relatives au complément du demi-diffuseur étudiées lors des différentes phases d'études qui ont précédé l'enquête publique.
- La comparaison des différentes solutions de carrefours sur la RD538 porté par le département.

La description détaillée des variantes et l'analyse multicritères sont développées dans la pièce B - chapitre B04 « Description des principales solutions de substitution et justification du choix du projet retenu ».

4.1 HISTORIQUE DES VARIANTES ENVISAGEES

4.1.1 VARIANTES ETUDIEES AU STADE DE L'ETUDE D'OPPORTUNITE DE 2012

L'étude d'opportunité d'octobre 2012 a fait une première analyse de variantes avec 3 solutions d'entrée et 2 solutions de sortie.

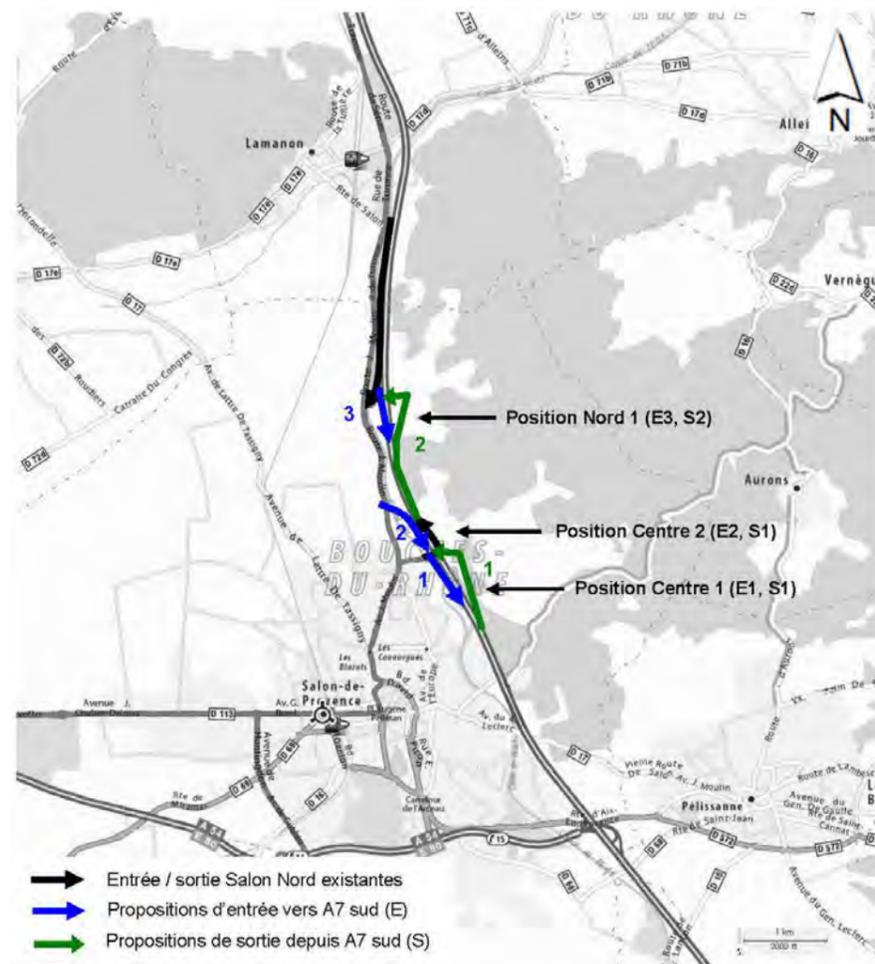


Illustration 5. Présentation des variantes au stade des études d'opportunités (source étude d'opportunité 2012)

La comparaison des différents scénarii a mis en évidence que la solution entrée 1 / sortie 1 était la plus avantageuse du point de vue du trafic capté et donc de l'efficacité des aménagements à améliorer les conditions de circulation dans le centre-ville de Salon-de-Provence.

4.1.2 AU STADE DOSSIER DE DEMANDE DE PRINCIPE (DDP) DE 2017

Le Dossier de Demande de Principe a permis d'affiner les études des variantes développées précédemment dans l'étude d'opportunité.

Les 3 variantes d'aménagement de création de bretelle d'entrée sur l'autoroute A7 et les 2 variantes d'aménagement de création de bretelle de sorties depuis l'autoroute A7 issues de l'étude d'opportunité ont été reprises dans le Dossier de Demande de Principe.

Les études de variantes sont présentées par zones géographiques :

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 :

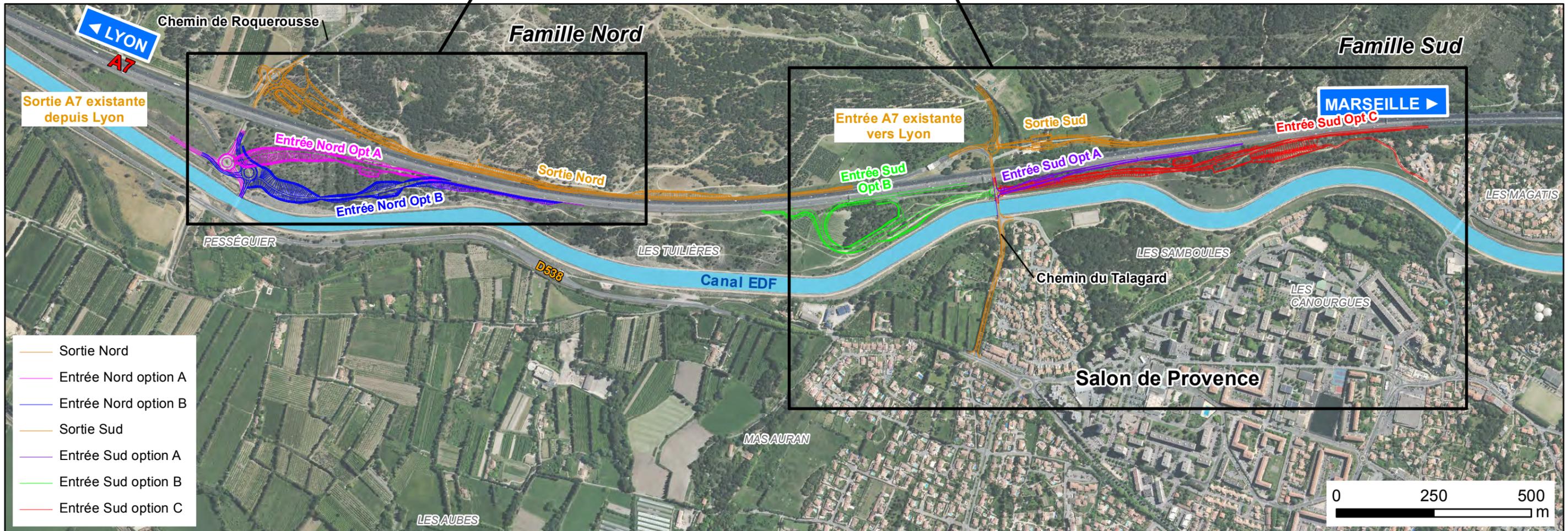
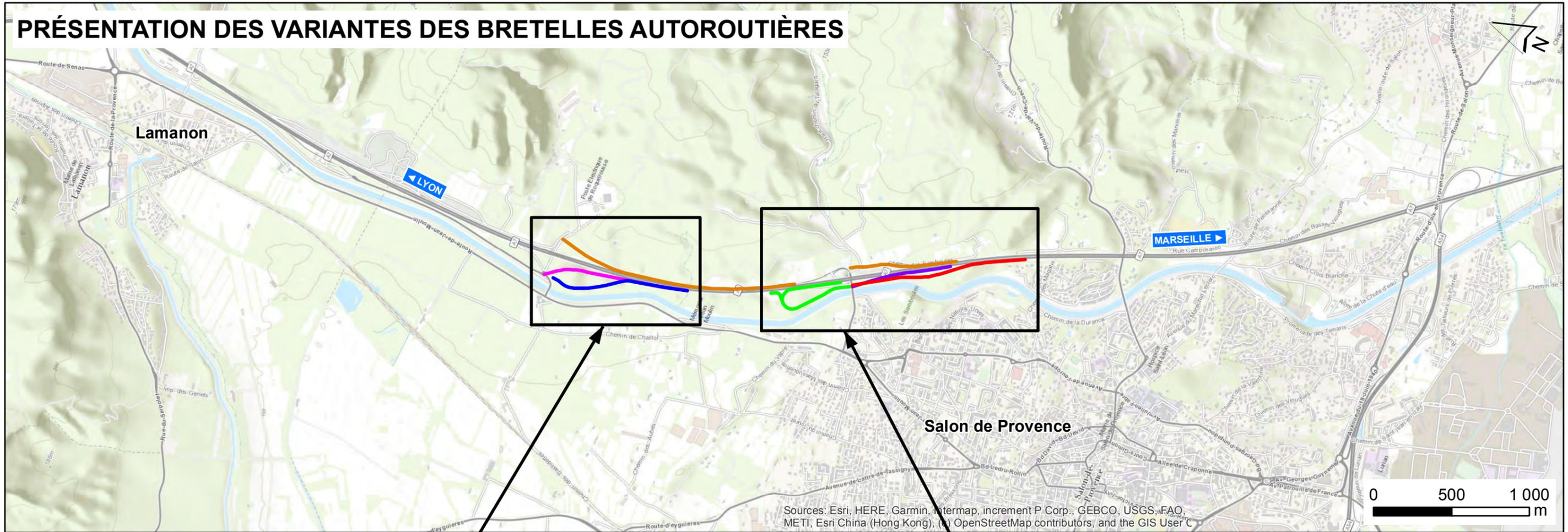
- Entrée Sud – Option A,
- Entrée Sud – Option B,
- Entrée Sud – Option C,
- Sortie Sud.

Ainsi, cinq variantes d'entrées et deux variantes de sortie ont été étudiées.

Les différentes variantes sont décrites dans les chapitres 4.1.2.1 et 4.1.2.2 ci-après.

L'analyse comparative des variantes est explicitée au chapitre 4.1.3 ci-après.

PRÉSENTATION DES VARIANTES DES BRETELLES AUTOROUTIÈRES



4.1.2.1 Famille nord

L'ensemble des variantes de la famille Nord se raccorde sur le carrefour Chemin de Roquerousse/RD538. Au vu des trafics et des caractéristiques des infrastructures, le raccordement envisagé est de type carrefour giratoire.

✓ Entrée nord option A

La variante « Entrée Nord Option A » présente :

- un tracé au plus près de l'autoroute A7 ;
- une gare de péage située au même niveau altimétrique que l'autoroute A7.

La bretelle d'entrée est encaissée dans l'axe de « talweg » (secteur correspondant à la ligne formée par les points ayant la plus basse altitude), existant jusqu'au site d'implantation de la gare de péage, et vient en insertion en alignement droit sur l'autoroute avec une manœuvre et une accélération conforme aux guides techniques.

La longueur totale de cette variante est d'environ 1 000 m.

La configuration de cette bretelle en termes de profil est la suivante :

- 45% du linéaire est situé en déblai avec une hauteur maximale de 11 m,
- 20% du linéaire est situé en remblai avec une hauteur maximale de 7m,
- 35% du linéaire est situé en profil rasant, épousant le terrain naturel.

La présence du talweg rend la lisibilité de l'aménagement plutôt défavorable pour les usagers avec une pente de 6% maximum en long sur la rampe d'accès à la gare.

Le raccordement sur le chemin de Roquerousse est assuré par l'élargissement du giratoire existant.

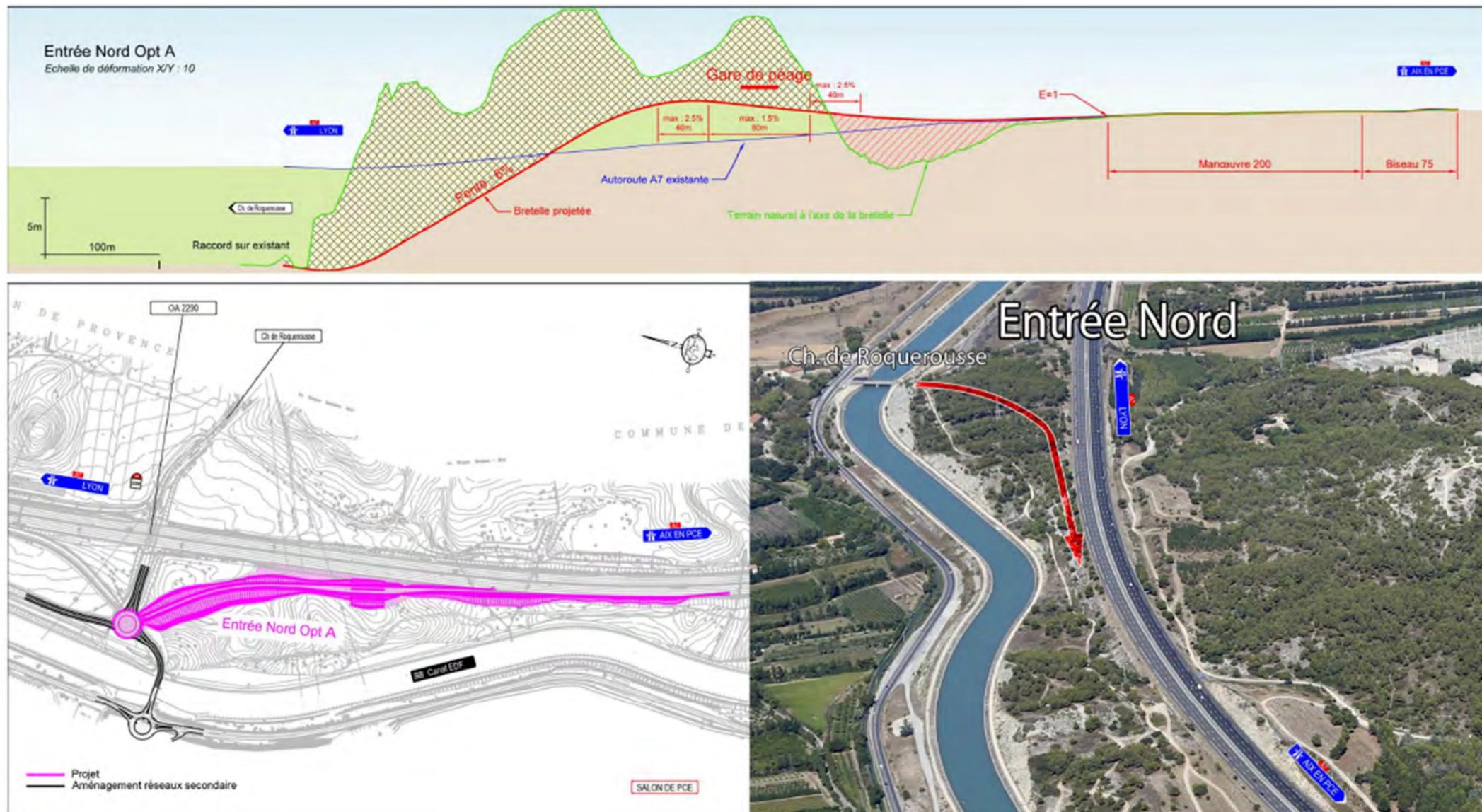


Illustration 7. Entrée Nord Option A

✓ **Entrée Nord Option B**

La variante « Entrée Nord Option B » présente :

- un tracé composé d'une courbe et contre-courbe permettant de longer dans un premier temps le canal EDF avant de se rapprocher de l'autoroute A7 pour permettre de créer l'insertion,
- une gare de péage située au même niveau altimétrique que l'autoroute A7.

Ce tracé de bretelle permet notamment de réduire les déblais.

La longueur totale de cette variante est d'environ 950 m.

La configuration de la bretelle en termes de profil en long est la suivante :

- 35% du linéaire est situé en déblai avec une hauteur maximale de 10 m,
- 25% du linéaire est situé en remblai avec une hauteur maximale de 7m,
- 40% du linéaire est situé en e profil rasant.

La présence du talweg rend la lisibilité de l'aménagement plutôt défavorable pour les usagers avec une succession de pentes au niveau de la rampe d'accès à la gare et de la rampe d'insertion.

Le raccordement sur le chemin de Roquerousse est assuré par le décalage du giratoire existant plus au sud de sa localisation actuelle, afin de pouvoir raccorder la bretelle.

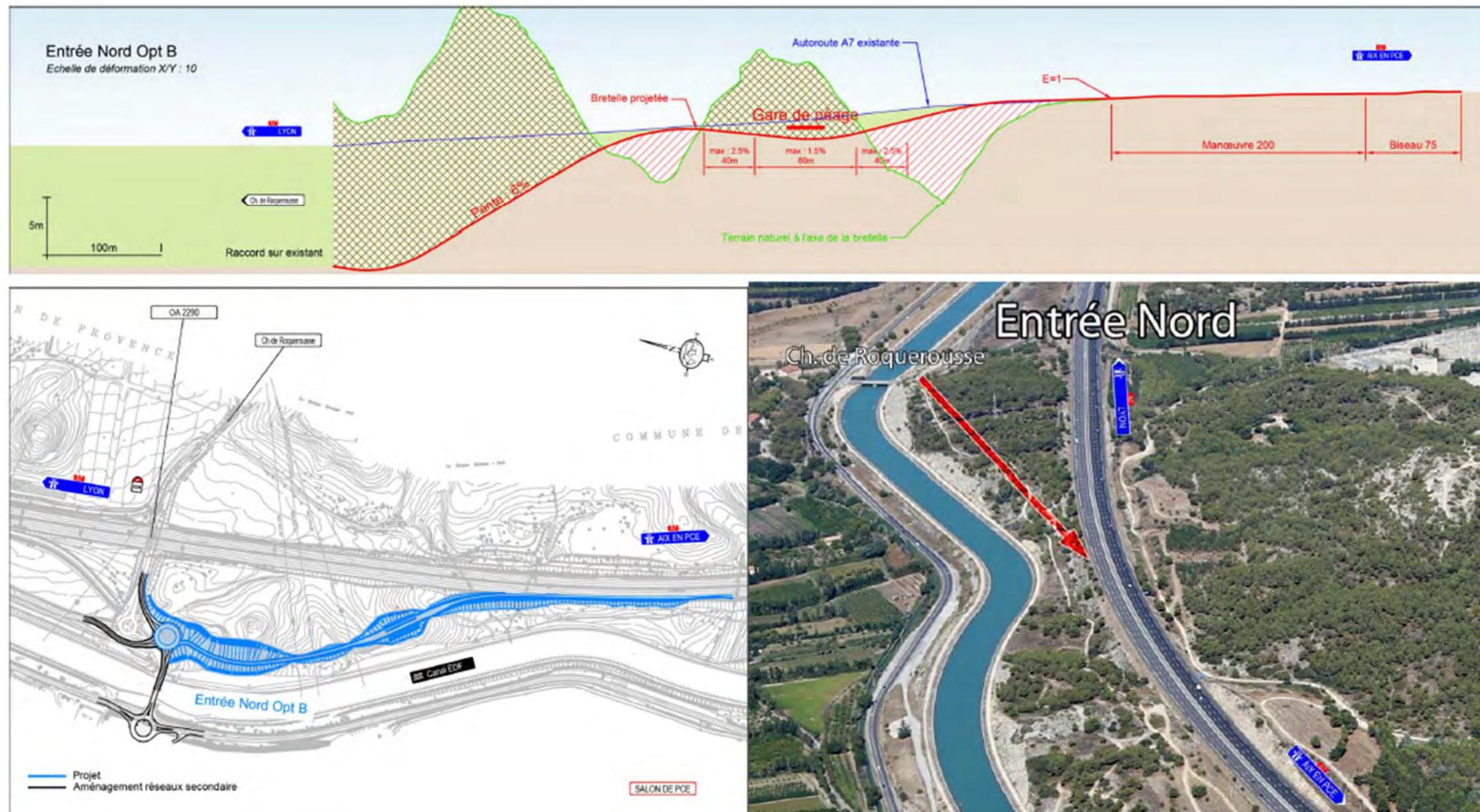


Illustration 8. Entrée Nord Option B

✓ **Sortie Nord**

La variante « Sortie Nord » présente :

- un tracé majoritairement calé sur terrain naturel afin de limiter les terrassements
- une gare de péage est située en léger contrebas de l'A7.

La position de cette bretelle de sortie, proche de la bretelle d'entrée sur autoroute actuelle (située 1km au sud), nécessite la création d'une voie d'échange entre les usagers souhaitant entrer sur l'autoroute et ceux souhaitant en sortir pour des raisons de sécurité. Cette voie d'échange dite voie « d'entrecroisement » consiste à créer ponctuellement une « 4^{ème} voie » adjacente à l'infrastructure autoroutière.

La longueur totale de cette variante est d'environ 1400 m.

La configuration de la bretelle en termes de profil en long est la suivante :

- 15% du linéaire est situé en déblai avec une hauteur maximale d'environ 3.5 m,
- 30% du linéaire est situé en remblai avec une hauteur maximale de 3m,
- 55% du linéaire est situé en profil rasant.

Les aménagements, par leur configuration et la topographie peu accidentée, sont assez confortables en termes de lisibilité pour les usagers.

Le raccordement en sortie s'opère sur le chemin de Roquerousse par la création d'un nouveau giratoire à l'axe. Ce giratoire permet d'éviter les prises à contre sens de la bretelle de sortie. L'Ouvrage d'Art en Passage Inférieur (PI OA2290), sous l'autoroute A7, est maintenu avec un gabarit admissible pour une route bidirectionnelle.

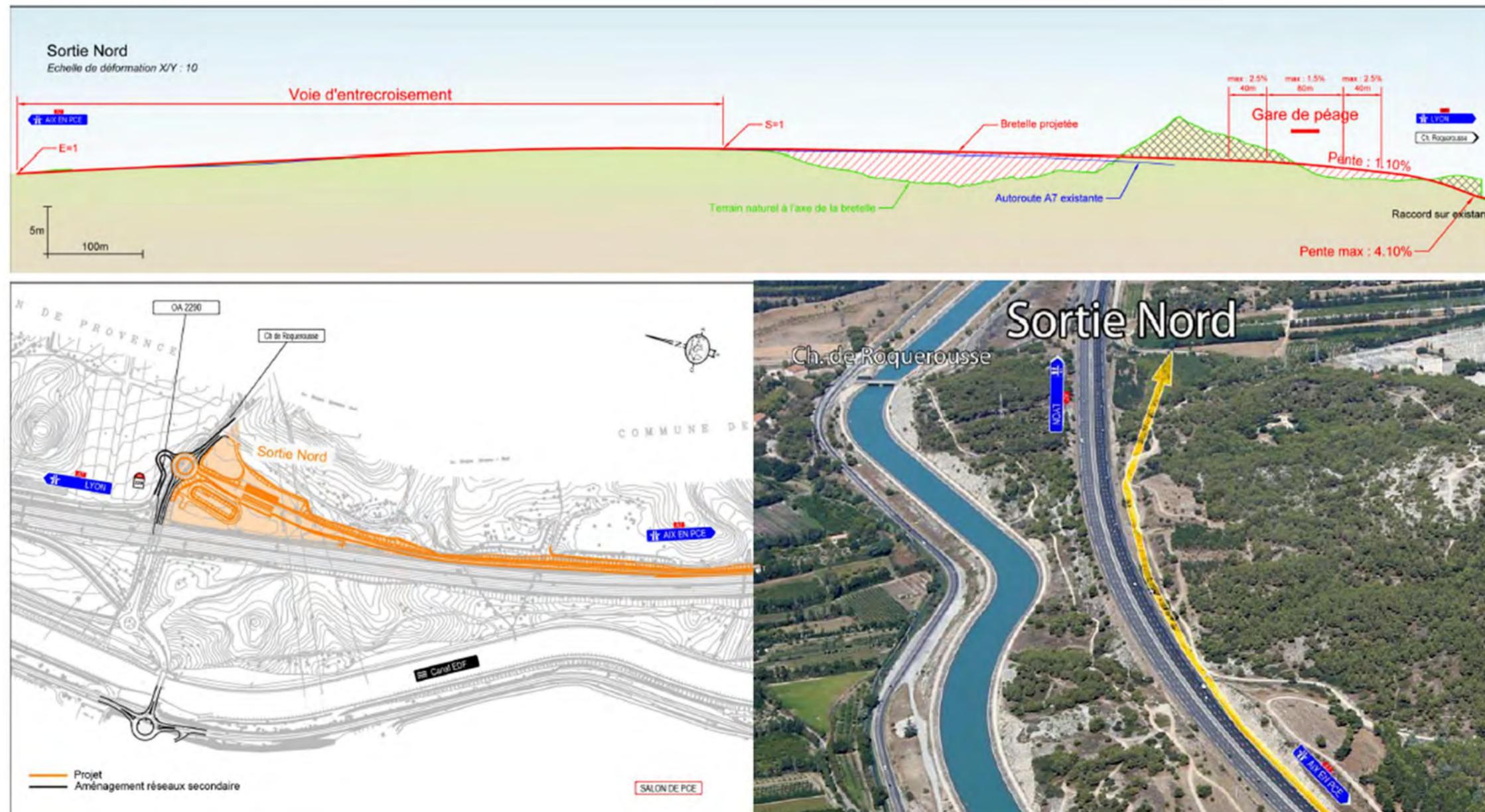


Illustration 9. **Sortie Nord**

4.1.2.2 Famille Sud

L'ensemble des variantes de la famille Sud se raccorde sur le chemin du Talagard.

✓ Entrée Sud Option A

Le raccordement de l'entrée « Sud option A » consiste à raccorder la nouvelle bretelle d'entrée sur le chemin du Talagard avec un carrefour en T. Dans cette configuration, tous les véhicules se dirigent dans un même sens, (vers l'entrée de l'autoroute), il n'est donc pas nécessaire de reconfigurer l'ouvrage de franchissement du Canal EDF à 7m ni le chemin du Talagard.

Cette variante « Entrée Sud Option A » présente

- un tracé dans un secteur difficile lié par l'étroitesse et la différence d'altimétrie entre le canal EDF et l'A7,
- une gare de péage située à proximité du carrefour de raccordement ce qui réduit la capacité de stockage en amont,
- une bretelle de sortie en alignement droit, en remblais puis en déblais.

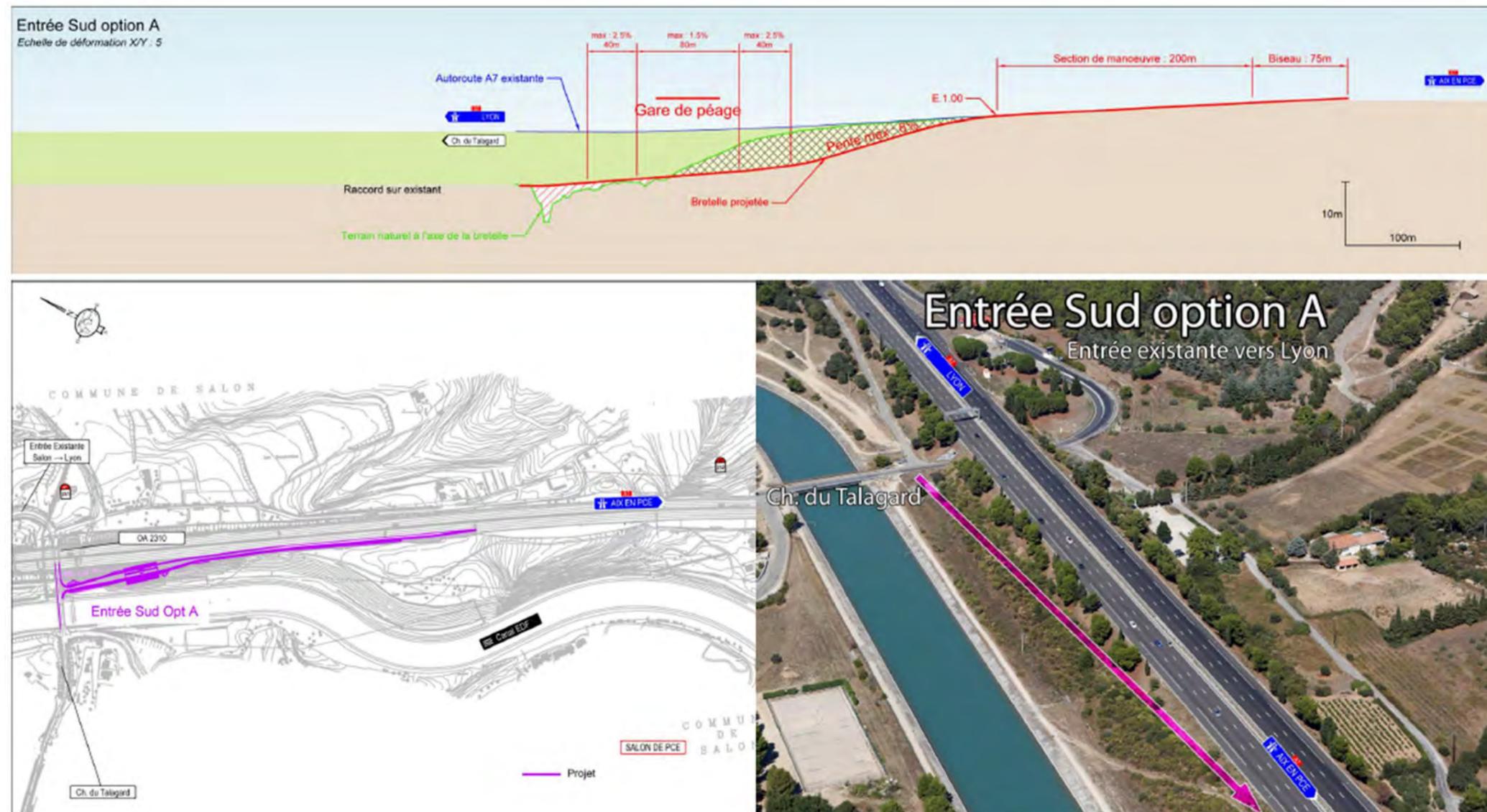
La longueur totale de cette variante est d'environ 700 m. Ce tracé est le plus court proposé pour les variantes d'entrée Sud, avec des remblais et déblais de faible hauteur (3m).

La configuration de la bretelle en termes de profil en long est la suivante :

- 30% du linéaire est situé en déblai avec une hauteur maximale d'environ 3 m,
- 30% du linéaire est situé en remblai avec une hauteur maximale de 6m,
- 40% du linéaire est situé en profil rasant.

Les aménagements nécessaires pour s'adapter au contexte contraignant du terrain naturel génèrent une succession de deux pentes de 6% maximum avant et après la gare de péage, limitant la visibilité au loin par les usagers.

Illustration 10. Entrée Sud Option A



✓ **Entrée Sud Option B**

Le raccordement de l'entrée sur le chemin du Talagard est assuré par la création d'un nouveau giratoire à l'axe de celui-ci. Ce carrefour giratoire est rendu nécessaire pour ne pas créer un « tourne à gauche » pour le flux principal et créer une éventuelle zone accidentogène avec les véhicules venant de l'Est (SPA). Toutefois les emprises entre le Passage Supérieur 2310 et le franchissement du canal EDF sont restreintes et ne permettent pas en l'état d'accueillir un giratoire. Il est alors nécessaire de modifier le Passage Supérieur et/ou l'ouvrage de franchissement du canal pour réaliser ce carrefour giratoire.

La variante « Entrée Sud Option B » présente un tracé en épingle. La rampe d'entrée permet un stockage en amont sans engendrer d'encombres supplémentaires. La topographie oblige le contournement de la butte centrale existante pour minimiser les terrassements et l'incidence sur les boisements existants. L'insertion sur l'A7 s'effectue par une courbe en épingle (rayon 57m) puis en alignement droit pour l'insertion sur l'autoroute.

La longueur totale de cette variante est d'environ 900 m.

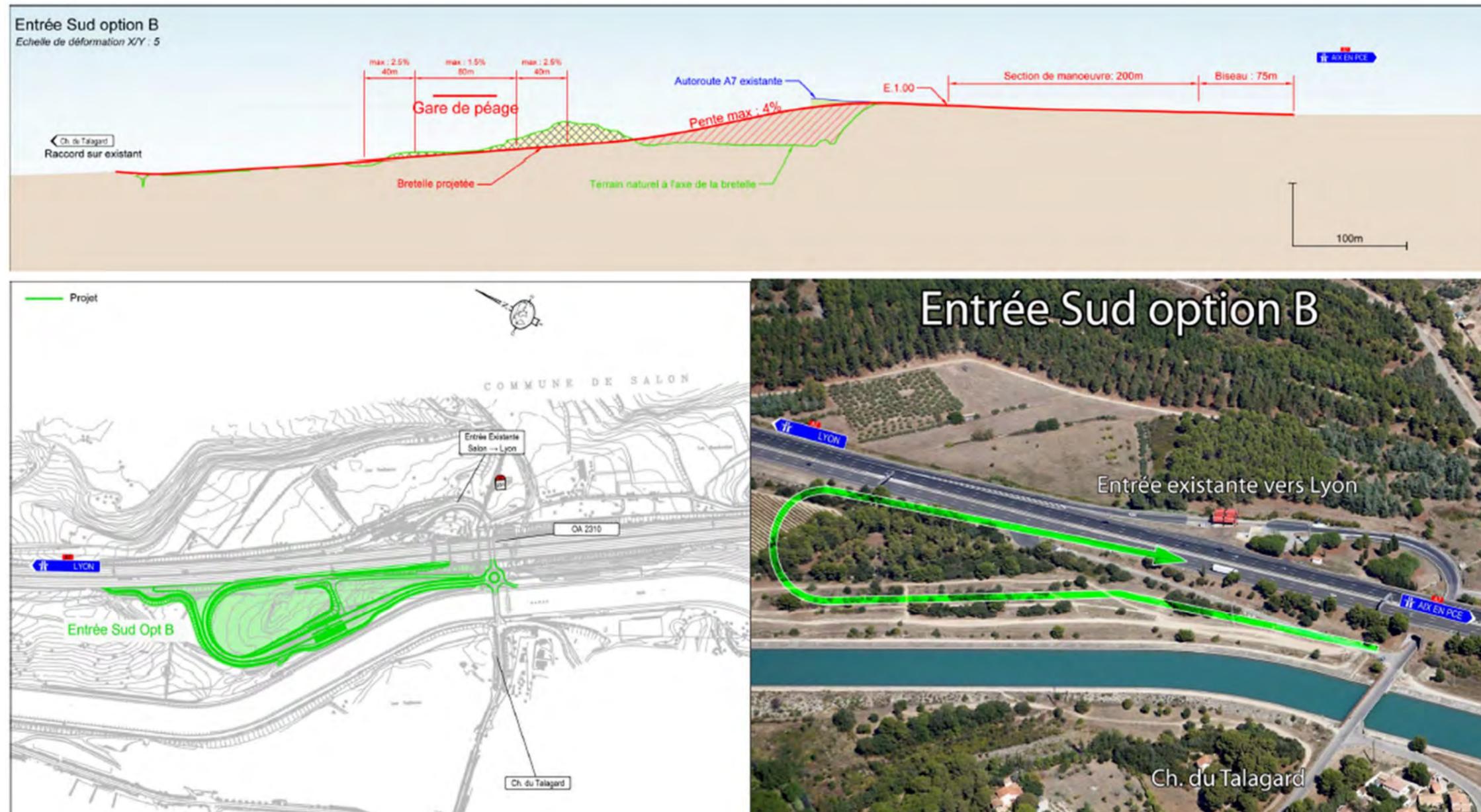
La configuration de la bretelle en termes de profil en long est la suivante :

- 20% du linéaire est situé en déblai avec une hauteur maximale d'environ 5 m,
- 20% du linéaire est situé en remblai avec une hauteur maximale de 6m,
- 60% du linéaire est situé en profil rasant.

La visibilité et la lisibilité des aménagements sont conformes aux normes autoroutières et rendent confortable son emprunt par les usagers.

Cette variante s'accompagne du rétablissement de l'accès de service à l'autoroute A7 en parallèle de la bretelle projetée.

Illustration 11. Entrée Sud Option B



✓ **Entrée Sud Option C**

Le raccordement de l'entrée Sud option C sur le chemin de Talagard est assuré par un carrefour en T. Comme pour la variante entrée sud option A. Tous les véhicules se dirigent vers l'entrée de l'autoroute, il n'est donc pas nécessaire d'aménager ni le franchissement du Canal EDF, ni le chemin du Talagard.

Cette entrée Sud option C diffère de l'entrée Sud option A par l'allongement de la bretelle permettant ainsi d'accroître la capacité de stockage et éviter ainsi une quelconque congestion du carrefour de raccordement avec le chemin du Talagard (ce qui pourrait limiter ainsi l'accès à l'Est).

La variante « Entrée Sud Option C » est parallèle au canal EDF dans la partie rampe d'accès à la gare d'entrée. Cette première partie de la bretelle est relativement proche du canal.

L'altimétrie de la gare de péage avoisine celle de l'autoroute A7. En sortie de gare un déblai sur une hauteur importante doit être réalisé.

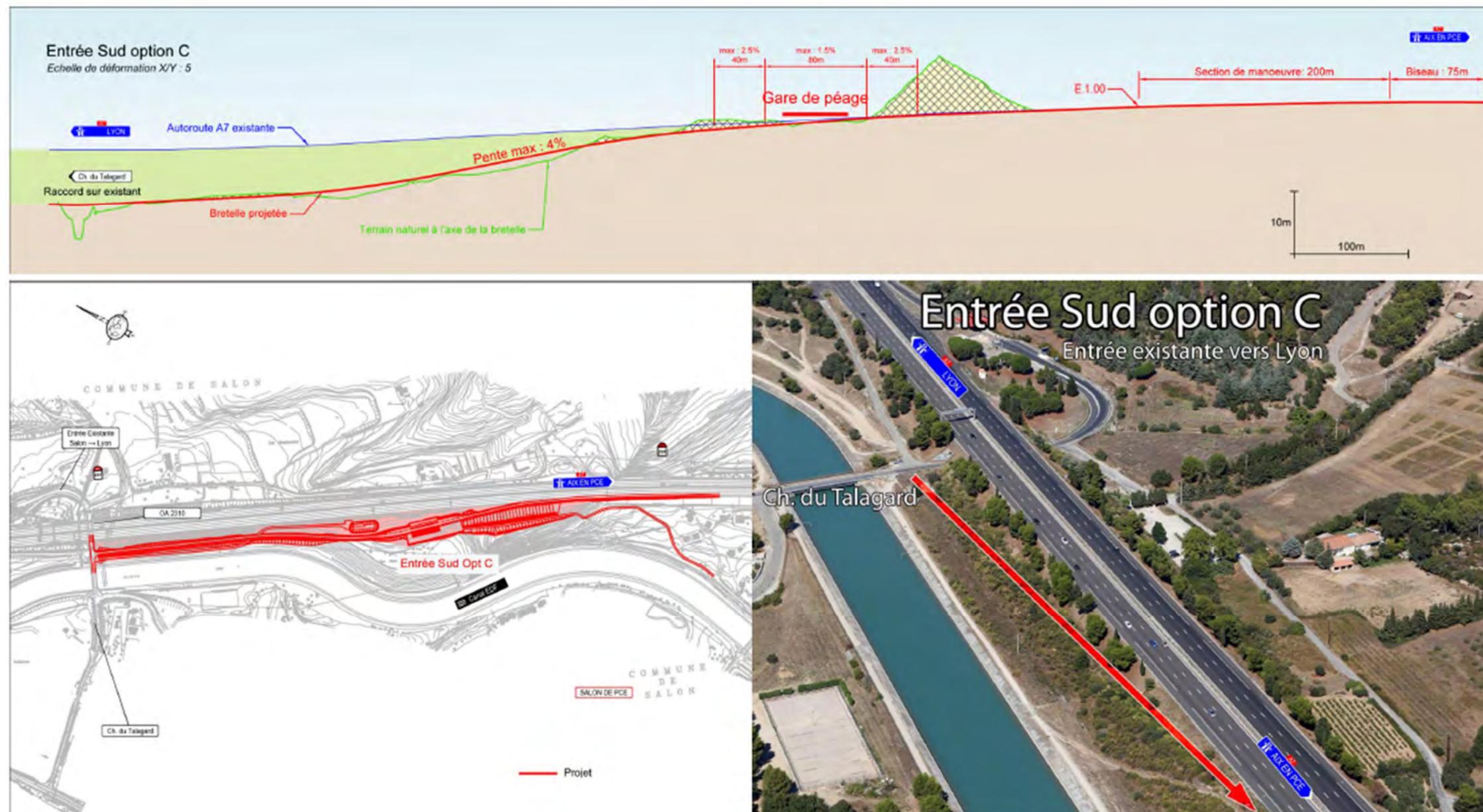
La longueur totale de cette variante est d'environ 1 300 m.

La configuration de la bretelle en termes de profil en long est la suivante :

- 10% du linéaire est situé en déblai avec une hauteur maximale d'environ 10 m
- 15% du linéaire est situé en remblai avec une hauteur maximale de 6m
- 75% du linéaire est situé en profil rasant

Les aménagements sont relativement lisibles par les usagers. En effet, la pente est de 4% maximum pour la rampe en amont de la gare. L'absence de courbes prononcées rend sa circulation confortable.

Illustration 12. Entrée Sud Option C



✓ **Sortie Sud**

Le raccordement de la sortie sud sur le chemin du Talagard est assuré par la création d'un nouveau giratoire décalé vers l'est, permettant de raccorder les bretelles de sorties et d'entrée existantes à l'autoroute A7 sur le chemin du Talagard.

Cette solution modifie donc sensiblement la fonctionnalité du chemin du Talagard sur la section entre la RD538 et le giratoire en lui conférant un usage bidirectionnel.

Par conséquent il est rendu nécessaire de procéder à la mise en conformité de l'ouvrage de franchissement du canal EDF (PI OH 2310). Cette variante induit la remise à double sens de circulation du chemin du Talagard ainsi que le rétablissement des voies d'accès aux riverains et usagers locaux.

Cette variante présente un axe parallèle à la section courante de l'A7. La gare de péage est située en léger contre bas de l'autoroute.

La longueur totale de cette variante est d'environnement 750 m.

La configuration de la bretelle en termes de profil en long est la suivante :

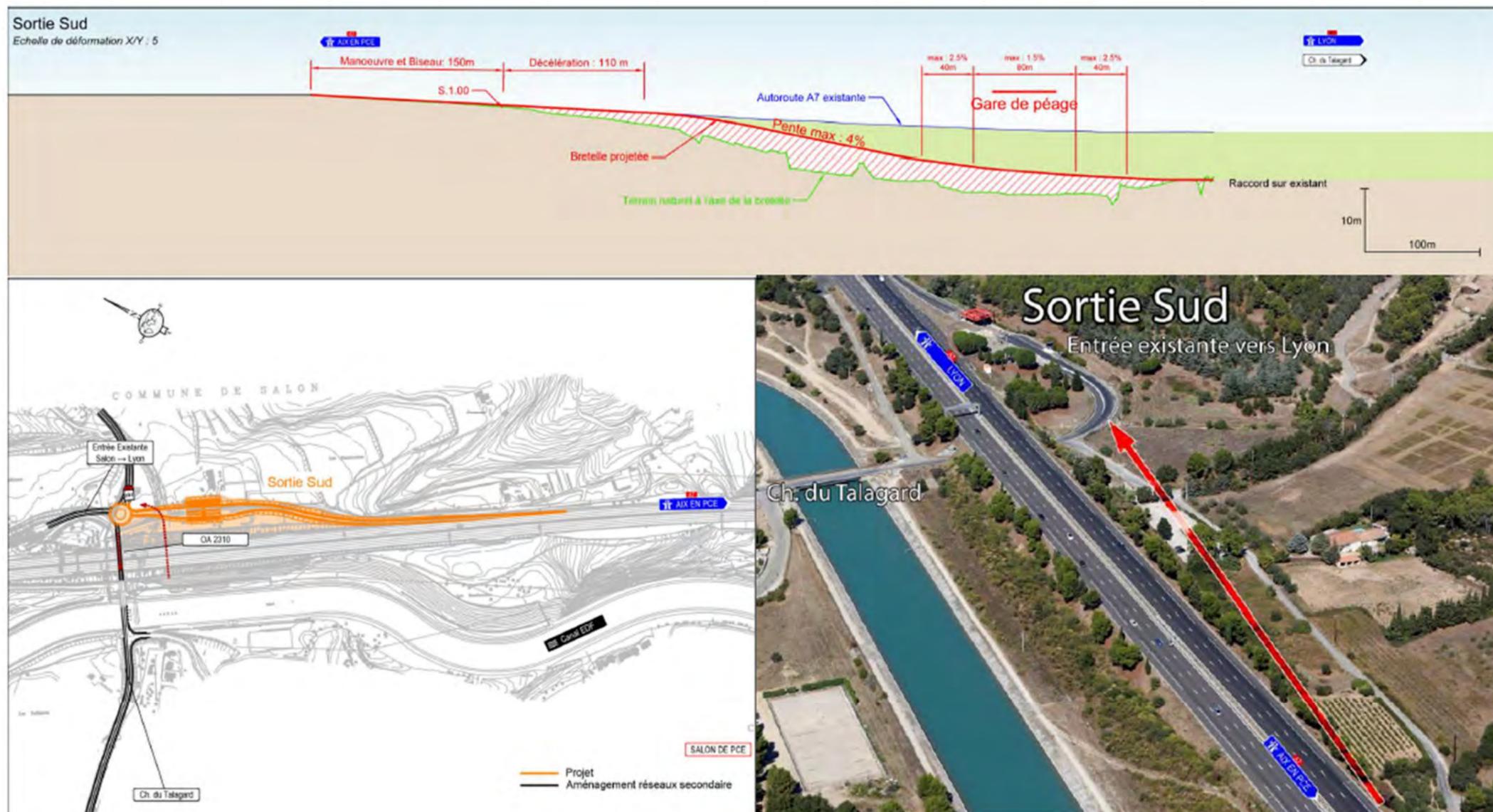
- 80% du linéaire est situé en remblai avec une hauteur maximale de 5m ;
- 20% du linéaire est situé en profil rasant.

La visibilité et la lisibilité des aménagements sont relativement confortables pour les usagers avec une faible pente de 4% maximum jusqu'à la gare de péage.

La centralisation de la bretelle de sortie et de la bretelle d'entrée existante sur le chemin du Talagard via un carrefour giratoire a de nombreux impacts de fonctionnement :

- problématique de gestion des flux entrée/sortie nécessitant la reprise potentielle de la gare de péage existante,
- la création d'une bidirectionnalité du chemin du Talagard au droit de l'ouvrage sous l'autoroute A7 qui n'est actuellement pas dimensionné pour cette fonctionnalité. Il conviendrait alors de dédoubler l'ouvrage en respectant une distance minimale de 20m de l'Ouvrage Hydraulique (OH) du Vabre.

Illustration 13. Sortie Sud



4.1.3 ANALYSE MULTICRITERE ET COMPARAISON DES VARIANTES

Une analyse multicritère de l'ensemble des variantes de demi-diffuseur complémentaire présentées ci-avant a été menée dans le cadre des études du Dossier de Demande de Principe (DDP). Cette analyse s'appuie sur les critères suivants afin de comparer les incidences de chaque variante :

- Trafic et sécurité
- Géométrie et Fonctionnalité Bretelle/Gare, Lisibilité pour les usagers
- Raccordement au réseau secondaire
- Faisabilité technique (ouvrage d'art, géotechnique, voie d'entrecroisement...)
- Réseaux
- Environnement Humain
- Environnement Naturel
- Impact paysager
- Interface Canal EDF
- Estimation du montant de l'opération

Le niveau d'impact a été jugé à dire d'expert en prenant en compte toutes les données disponibles à ce stade des études (stade DDP). Pour parfaire l'analyse, les inventaires naturalistes qui ont été prolongés après le DDP ont été utilisés pour vérifier et valider les expertises menées en 2016.

Cette analyse multicritère du Dossier de Demande de Principe est présentée dans le tableau suivant et précise le niveau d'impact de chaque variante selon le code couleur ci-après :

Favorable Impact faible	Modéré Impact modéré	Défavorable Impact fort
-------------------------------	----------------------------	----------------------------

Les critères ont été jugés en équité, il n'a pas été retenu de pondération spécifique.

Le tableau ci-après synthétise l'analyse et les conclusions du DDP ayant permis de définir les grandes lignes du projet. Cette comparaison des variantes a été la base des études techniques, environnementales et financières réalisées par la suite et qui ont conduit au projet soumis à l'enquête publique.

ANALYSE MULTI CRITERES AU STADE DDP

	ENTREES					SORTIES	
	VARIANTES ENTREE NORD		VARIANTES ENTREE SUD			VARIANTE SORTIE NORD	VARIANTE SORTIE SUD
	OPTION A	OPTION B	OPTION A	OPTION B	OPTION C	SORTIE NORD	SORTIE SUD
Trafic	Toutes les solutions sont équivalentes en termes de trafic						
Sécurité	Toutes les solutions sont équivalentes en termes de sécurité						
Géométrie et Fonctionnalité Bretelle/Gare Lisibilité pour les usagers	Profil au plus près de l'autoroute A7. Gare de péage : au niveau altimétrique de l'A7. Bretelle d'entrée : manœuvre et accélération conformes aux guides techniques. Lisibilité de l'aménagement plutôt défavorable pour les usagers avec une pente de 6% maximum sur la rampe d'accès à la gare.	Tracé en courbe puis en alignement droit. Gare de péage : au niveau altimétrique de l'A7. Bretelle d'entrée : manœuvre et accélération en sortie de courbe. Lisibilité de l'aménagement plutôt défavorable pour les usagers avec une succession de pentes de 6% maximum sur la rampe d'accès à la gare et la rampe d'insertion.	Profil difficile : étroitesse et différence d'altimétrie entre le canal EDF et l'A7. Gare de péage : stockage en amont très faible. Limitation de lisibilité au loin par les usagers (succession de pentes de 6% maximum sur les rampes avant et après la gare)	Tracé en épingle. Rétablissement de l'accès de service à l'A7 en parallèle de la bretelle projetée. Stockage en amont sans engendrer d'encombrement supplémentaire.	Profil difficile : étroitesse et différence d'altimétrie entre le canal EDF et l'A7. Aménagements relativement lisibles par les usagers. Absence de courbes prononcées = circulation confortable. Situation actuelle reste inchangée.	Profil majoritairement aligné au terrain naturel. Voie d'entrecroisement. Aménagements, par leur configuration et la topographie peu accidentée, sont assez confortables en termes de lisibilité pour les usagers. Profil en long du giratoire : pente très importante.	Tracé courbe – contre courbe en arrivée sur la gare de péage avec un axe parallèle à l'A7. Stockage admissible en sortie de gare de péage. Visibilité / lisibilité des aménagements relativement confortables.
Raccordement au réseau secondaire	Création d'un giratoire RD538 avec raccordement sur l'ouvrage EDF : élargissement de la chaussée annulaire du giratoire existant.	Ripage important du chemin de Roquerousse et déplacement du giratoire existant RD538 / chemin de Roquerousse. Création d'un giratoire RD538 avec raccordement sur l'ouvrage EDF.	Raccordement sur chemin du Talagard via un carrefour en T.	Création giratoire Talagard entre l'OA 2310 et le franchissement du canal EDF (espace très réduit) ou aménagement d'un carrefour en T avec tourne à gauche.	Raccordement sur chemin du Talagard par carrefour en T.	Création de giratoires à l'intersection avec la RD538 et avec le chemin de Roquerousse	Mise à double sens de circulation du chemin du Talagard avec fort élargissement du chemin. Rétablissement des voies d'accès aux riverains / usagers locaux (notamment de la SPA). Création d'un giratoire sur le chemin du Talagard avec raccordement sur la bretelle d'entrée existante.
Faisabilité technique (ouvrage d'art, géotechnique, voie d'entrecroisement...)	Forts déblais rocheux (jusqu'à 11m) sur 45% du tracé - forts remblais (jusqu'à 7m). Recalibrage giratoire existant. Modification de l'ouvrage existant EDF avec modification des dispositifs de retenue voire élargissement de l'ouvrage. Problématique de reprise de tassement sous la plateforme de l'A7. Protection du canal EDF vis-à-vis des éboulis et des vibrations à envisager.	Forts remblais (jusqu'à 8m) Forts déblais jusqu'à 10m de moyenne sur 35% du tracé avec reprise des talus rocheux existants A7. Protection du canal EDF vis-à-vis des éboulis et des vibrations à envisager.	Faisabilité technique de la gare de péage difficile (dénivelé TN / gare / A7 important sur une courte distance et exigüité emprise). Réalisation d'une dalle de couverture de l'ouvrage hydraulique. Soutènements nécessaires (mur, paroi clouée, etc.) afin de garantir la stabilité de la plateforme existante.	La création du giratoire en sortie de l'ouvrage du Talagard (OA 2310) nécessite l'aménagement de l'ouvrage EDF (dispositifs de retenues à minima). Déblais (jusqu'à 5m) / remblais modérés. Purges à prévoir.	Rallongement de l'ouvrage tout en conservant une ouverture au droit du canal. Forts déblais (jusqu'à 10m) sur 10% du tracé (ponctuellement). Profil rasant sur 75% du tracé. Emprise gare peu contrainte (TN plat).	Création d'une voie d'entrecroisement. Profil rasant (55%) le long de la plateforme existante. Série de remblais et déblais de faible hauteur (max. 3,5 m) au-delà de la voie d'entrecroisement.	Création d'un second PI sous A7 à proximité de l'existant. Comblement du PI existant sous A7. Remblais (jusqu'à 5m) sur 80% du tracé. Purges à prévoir.

	ENTREES				SORTIES		
	VARIANTES ENTREE NORD		VARIANTES ENTREE SUD			VARIANTE SORTIE NORD	VARIANTE SORTIE SUD
	OPTION A	OPTION B	OPTION A	OPTION B	OPTION C	SORTIE NORD	SORTIE SUD
Environnement Humain	Perturbations modérées à fortes sur les résidences et activités à proximité (maisons les plus proches à 90 m environ) Excavation déblai rocheux (source de nuisances sonores et d'émissions de poussières). Le cadre de vie général du secteur est modérément modifié.	Perturbations modérées à fortes sur les résidences et activités à proximité (maisons les plus proches à 150 m environ). Excavation déblai rocheux (source de nuisances sonores et d'émissions de poussières). Perturbation des accès piéton aux zones DFCI. Cadre de vie général du secteur est modérément modifié.	Covisibilité directe. Modifications acoustiques significatives. Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard.	Impacts acoustiques significatifs, Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard. Gêne visuelle relativement limitée depuis les zones urbanisées	Co visibilité directe (notamment au raccordement de la bretelle sur l'autoroute existante). Modifications acoustiques significatives. Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard.	Perturbations modérées à faibles sur les activités à proximité (absence d'urbanisation dense à proximité immédiate.) Gêne temporaire au regard des accès aux propriétés à l'Est de la commune via le chemin de Roquerousse seulement en phase de travaux. Variante la moins impactante sur l'environnement humain.	Fortes nuisances pour les riverains ; impacts agricoles, accessibilité. Modifications acoustiques significatives.
Environnement Naturel	Impacts modérés, pour les oiseaux, reptiles et les chiroptères (forte activité de chasse dans les boisements). Impacts globalement faibles pour les mammifères, amphibiens, insectes.	Impacts sur les habitats naturels (pelouses patrimoniales), flore (Ophrys de Provence protégée en région Sud), les oiseaux (alouette lulu, bruant fou, fauvette pitchou). Impacts modérés pour chiroptères (zones de chasse) et les reptiles.	Impacts globalement faibles sauf pour les oiseaux (nidification possible du Gobemouche gris).	Impacts globalement modérés sur l'ensemble des groupes, notamment impacts modérés sur les oiseaux (3 espèces patrimoniales) avec un impact faible sur les insectes et les amphibiens/reptiles.	Impacts modérés sur les chiroptères (axes de déplacement en lisière de forêt, et zones de chasses). Impacts modérés sur les habitats naturels (pelouses patrimoniales), les oiseaux et les reptiles.	Impacts modérés : localement sur les habitats (pelouses patrimoniales), sur les oiseaux, sur les chiroptères (corridor, zones de chasse), les reptiles et les insectes. Impact faible fonctionnalités écologiques (corridor biologique présumé fonctionnel).	Impacts globalement faibles sauf pour les oiseaux (1 seule espèce patrimoniale : fauvette grisette) et les insectes où l'impact est modéré.
Impact paysager	Fort impact paysager : végétation existante fortement touchée Cicatrisation des nouveaux talus en déblais et une opération de reboisement forestier à prévoir.	Impact paysager faible : boisement bien préservé.	Impact paysager modéré	Impact paysager modéré : talus en déblai et remblai nécessite un traitement approprié de cicatrisation.	Fort impact paysager : zone de pins avec peupliers touchée nécessite un traitement approprié de cicatrisation.	Fort impact paysager : pinède existante fortement touchée surtout au niveau de la gare.	Impact paysager modéré.
Interface Canal EDF	Impact fort : - mise à double sens du pont sur canal EDF (suppression des trottoirs de services) - mise aux normes des dispositifs de retenue par le gestionnaire de la voie. Impact modéré : giratoire en interface avec le canal, vibrations sur le canal à contrôler lors de la réalisation des déblais rocheux.	Impact fort : - mise à double sens du pont sur canal EDF (suppression des trottoirs de services) - mise aux normes des DR par le gestionnaire de la voie. Impact modéré : giratoire en interface avec le canal, vibrations sur le canal à contrôler lors de la réalisation des déblais rocheux.	Impact modéré à fort : voie longitudinale d'entretien du canal EDF à rétablir. Fort impact potentiel des entrées en terre de la gare sur le canal.	Impact modéré à fort : Risque de modifier le franchissement du canal pour permettre la réalisation du giratoire.	Impact modéré : voie longitudinale d'entretien du canal EDF à rétablir.	Pas d'interface.	Mise à double sens l'ouvrage de franchissement du canal EDF (7 m) + continuité mode doux = élargissement de l'ouvrage. Impact du déplacement du chemin du Talagard à forte proximité du canal Mise aux normes des DR par le gestionnaire de la voie.
Montant de l'opération							

Tableau 1. Synthèse des impacts des différentes variantes

La thématique « milieu naturel » a également fait l'objet d'une analyse multicritère qui est présentée ci-après.

Pas d'impact	Impact faible	Impact modéré	Impact fort
--------------	---------------	---------------	-------------

	ENTREES						SORTIES				
	VARIANTES ENTREE NORD					VARIANTES ENTREE SUD			VARIANTES SORTIE NORD		VARIANTES SORTIE SUD
	Entrée Nord option A		Entrée Nord option B			Entrée Sud option A	Entrée Sud option B	Entrée Sud option C	Sortie Nord		Sortie Sud
	Entrée Nord	Giratoire RD538	Voie d'entrée	Raccordement au chemin de Roquerousse	Giratoire RD538				Voie de sortie + gare de péage	Raccordement au chemin de Roquerousse	Voie de sortie
Habitats	Pas d'habitat patrimonial concerné	Pas d'habitat patrimonial concerné	Habitats de pelouses patrimoniales concernés	Petite partie concernée par un habitat patrimonial (pelouses)	Pas d'habitat patrimonial concerné	Pas d'habitat patrimonial concerné	Une petite zone seulement de pelouse patrimoniale concernée	Une petite zone seulement de pelouse patrimoniale concernée	Secteur localisé de pelouse patrimoniale concernée	Pas d'habitat patrimonial concerné	Pas d'habitat patrimonial concerné
Flore	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence d'une station à Ophrys de Provence, espèce protégée en PACA	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	1 espèce à intérêt patrimonial modéré dans l'Oliveraie : <i>Platycapnos spicata</i>	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées
Oiseaux	Contacts de l'Alouette lulu	Pas d'espèces patrimoniales notées	Contacts de l'Alouette lulu, du Bruant fou et de la Fauvette pitchou	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Nidification possible du Gobemouche gris	Présence d'espèces patrimoniales : Rollier d'Europe (zone d'alimentation) et Alouette lulu (Nidification possible) et Engoulevent d'Europe (Nidification possible)	Contacts de l'Alouette lulu et de l'Engoulevent d'Europe	Contacts ponctuels de l'Alouette lulu	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence proche d'une espèce patrimoniale : Fauvette grisette
Mammifères terrestres	Présence de plusieurs mammifères dont l'Écureuil roux	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence du Lapin de Garenne et de l'Écureuil roux	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence de plusieurs mammifères dont le Hérisson d'Europe et de l'Écureuil roux	Présence de plusieurs mammifères dont l'Écureuil roux	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence de plusieurs mammifères dont l'Écureuil roux
Chiroptères	Forte activité de chasse dans les boisements clairs dont Petit Murin et Minoptère de Schreibers	Ruines avec chiroptères potentielles	Forte activité de chasse dans les boisements clairs dont espèces à fort enjeu	Faible activité de chasse	Ruines avec chiroptères potentielles	Faible activité	Amas rocheux : gîtes potentiels ; Zone de chasse moyennement fréquentée mais axes de déplacement bien identifiés sur les lisières forestières	Forte activité de chasse ; axe de déplacement bien identifié sur la lisière forestière	Présence de Chiroptères patrimoniales en chasse ; corridor nord-sud auquel se rattachent des petits corridors venant de l'Est	Peu d'activité de chasse	Faible activité mais présence de petits axes de déplacements Est-Ouest le long des haies et des lisières
Amphibiens	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées
Reptiles	Contacts du Psammodrome d'Edwards	Pas d'espèces patrimoniales notées	Contacts du Lézard vert, du Lézard des murailles, du Seps strié, du Psammodrome d'Edwards	Contacts du Psammodrome d'Edwards	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence proche de la Tarente de Maurétanie	Présence de la Couleuvre de Montpellier et du Lézard des murailles	Contact de la Couleuvre de Montpellier, du Psammodrome d'Edwards, du Lézard des murailles et de la Tarente de Maurétanie	Contacts ponctuels du Psammodrome d'Edwards, du Seps strié, du Lézard des murailles et du Lézard vert	Pas d'espèces patrimoniales notées	Contacts du Lézard vert et du Lézard des murailles

	ENTREES								SORTIES		
	VARIANTES ENTREE NORD					VARIANTES ENTREE SUD			VARIANTES SORTIE NORD		VARIANTES SORTIE SUD
	Entrée Nord option A		Entrée Nord option B			Entrée Sud option A	Entrée Sud option B	Entrée Sud option C	Sortie Nord		Sortie Sud
	Entrée Nord	Giratoire RD538	Voie d'entrée	Raccordement au chemin de Roquerousse	Giratoire RD538				Voie de sortie + gare de péage	Raccordement au chemin de Roquerousse	Voie de sortie
Insectes	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	1 station de l'Azuré de l'Orobe : espèce à enjeu modéré le long de la piste	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence de la Grande Scolopendre et de l'Ascalaphe loriot
Fonctionnalités écologiques	Bois réservoir de biodiversité secondaire et corridor biologique	Faibles : présence d'éléments barrière	Bordure de corridor et de réservoir de biodiversité	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel et de corridor fragilisé	Faibles : présence d'éléments barrière	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel	Bois réservoir de biodiversité secondaire et corridors biologiques	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel et de corridor fragilisé	Faibles	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel et de corridor fragilisé
Enjeux NATURA 2000	Présence de l'Alouette lulu, de l'Engoulevent d'Europe, du Petit Murin et du Minoptère de Schreibers	Aucun enjeu N2000 relevé	Présence de l'Alouette lulu et contact possible de l'Engoulevent d'Europe	Aucun enjeu N2000 relevé	Aucun enjeu N2000 relevé	Présence possible à proximité de l'Engoulevent d'Europe	Présence du Rollier d'Europe, de l'Alouette lulu et de l'Engoulevent d'Europe	Présence de l'Alouette lulu et de l'Engoulevent d'Europe	Présence de l'Alouette lulu et de l'Engoulevent d'Europe (hors boisements)	Aucun enjeu N2000 relevé	Aucun enjeu N2000 relevé
Synthèse des ENJEUX	Modéré Localement fort (habitats)	Très faible	Fort	Faible	Très faible	Faible	Modéré	Localement modéré	Boisements faibles Localement modéré au niveau de la piste	Très faible	Faible

Tableau 2. Synthèse des impacts sur le milieu naturel des différentes variantes

Les bretelles dans leur fonctionnement sont justifiées sur le plan technique avec l'appui des études existantes notamment l'étude de trafic, jointe au dossier d'étude d'impact.

La synthèse des variantes est adaptée.

Nous rappelons cependant que l'études des variantes a été réalisée à un stade d'étude en amont du dossier d'étude d'évaluation environnementale et que le niveau d'analyse multicritère ne peut être aussi précis que l'analyse de la solution présentée à l'enquête.

En réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (AE) du 11 février 2020, l'analyse des entrées au Sud a été affinée ; il en ressort notamment que l'entrée sud option A implique les contraintes techniques suivantes :

- **Réalisation de la gare de péage dans la zone entre l'autoroute A7 et le canal EDF existants, avec des ouvrages de génie-civil importants :**
 - Création d'ouvrages de soutènements de l'autoroute A7 existante,
 - Réalisation d'une couverture de l'ouvrage hydraulique existant
 - Rapprochement des pieds des talus projets de la future gare du bord du canal,

Par ailleurs, en termes de visibilité du projet par les riverains, cette solution est moins favorable que celle retenue. En effet, l'ensemble des aménagements de l'entrée sud option A est centré dans la bande entre l'autoroute A7 et le canal, à proximité du chemin du Talagard. La gare de péage, les bâtiments, les ouvrages de soutènement de l'autoroute ainsi que le bassin de traitement des eaux sont en visibilité directe par les habitants du quartier des Canourgues.

Sur la base de l'étude de trafic, l'analyse des risques de remontées de file dans les deux solutions de bretelles démontre que ce risque existe et que, l'option C, en présentant une distance importante entre la gare de péage et le carrefour avec le chemin du Talagard, limite sensiblement ce phénomène.

L'avis de l'AE qui suggère de rechercher une solution de moindre impact sur l'environnement, nous amène à considérer une option envisageable, plus courte que l'option C, mais pouvant engendrer des remontées de file de véhicules sur le chemin du Talagard, et des impacts sur le milieu humain : elle pourra être étudiée de manière détaillée dans les phases à venir, dans la mesure où cette option ne constitue pas une modification substantielle du projet.

Une analyse multicritère affinée des solutions d'entrée sud A et C est présentée dans le tableau suivant et précise le niveau d'impact de chaque option selon le code couleur ci-après :

Favorable Impact faible	Modéré Impact modéré	Défavorable Impact fort
-------------------------------	----------------------------	----------------------------

Les critères ont été jugés en équité, il n'a pas été retenu de pondération spécifique.

Le tableau ci-après synthétise les impacts des différentes options. Cette comparaison a été la base des études techniques, environnementales et financières.

Pour autant, si l'analyse porte plus précisément sur les critères environnementaux (humains, naturels, paysager), il est constaté que l'option A, d'un point de vue strictement environnemental, est mieux-disante par rapport à l'option C (il faut toutefois relativiser l'écart entre les deux options, car l'option A générerait potentiellement des remontées de file importantes qui nuiraient plus fortement à l'environnement humain que l'option C).

	VARIANTES ENTREE SUD	
	OPTION A	OPTION C
Trafic	Risques de remontée de files	Favorable à l'écoulement du trafic
Sécurité	Risques d'accidents liés aux remontées de files	Sécurité améliorée par rapport à l'option A
Géométrie et Fonctionnalité Bretelle/Gare Lisibilité pour les usagers	Profil difficile : Étroitesse et différence d'altimétrie entre le canal EDF et l'A7. Gare de péage : implantation de biais par rapport à l'A7 Stockage en amont très faible. Remonté de file Limitation de lisibilité au loin par les usagers (succession de pentes de 6% maximum sur les rampes avant et après la gare) Faisabilité technique du PL non démontrée	Profil difficile : étroitesse et différence d'altimétrie entre le canal EDF et l'A7. Aménagements relativement lisibles par les usagers. Absence de courbes prononcées = circulation confortable. Situation actuelle reste inchangée.
Raccordement au réseau secondaire	Raccordement sur chemin du Talagard via un carrefour en T.	Raccordement sur chemin du Talagard par carrefour en T.
Faisabilité technique (ouvrage d'art, géotechnique, voie d'entrecroisement...)	Faisabilité technique de la gare de péage difficile (dénivelé TN / gare / A7 important sur une courte distance et exigüité emprise). Réalisation d'une dalle de couverture complète de l'ouvrage hydraulique. Soutènements nécessaires (mur, paroi clouée, etc.) afin de garantir la stabilité de la plateforme existante.	Réalisation d'un allongement de l'ouvrage hydraulique mais conservation d'une zone à ciel ouvert entre l'allongement et le siphon Forts déblais (jusqu'à 10m) sur 10% du tracé). Profil rasant sur 75% du tracé. Emprise gare peu contrainte (TN plat). Réalisation d'une dalle de frottement
Environnement Humain	Co visibilité directe. Modifications acoustiques significatives. Perception visuelle de la gare directe. Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard.	Co visibilité directe. Modifications acoustiques significatives. Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard. Faible perception visuelle de la gare du fait de sa localisation.
Environnement Naturel	Impacts globalement faibles sauf pour les oiseaux	Impacts modérés sur les chiroptères (axes de déplacement en lisière de forêt, et zones de chasses). Impacts modérés sur les habitats naturels (0.54ha pelouses patrimoniales), les oiseaux et les reptiles.
Impact paysager	Impact paysager modéré : Le talus autoroutier est remplacé par un mur cote A7.	Fort impact paysager : Zone de pins avec peupliers touchée nécessite un traitement approprié de cicatrization
Impact Foncier	Impact sur une partie du Domaine Public Hydraulique du Canal EDF. Cet impact génère une contrainte procédurière (re-délimitation du domaine public).	En plus des mêmes impacts que l'option A, cette variante impacte une parcelle communale (section N° BY 230)
Interface Canal EDF	Impact modéré à fort : Impact fort sur l'accès EDF à la voie longitudinale d'entretien du canal EDF (axe de la bretelle trop proche du PI du canal) Fort impact potentiel des entrées en terre de la gare sur le canal. (Mur obligatoire même dans le cas d'un raidissement)	Impact modéré : Accès EDF à la voie longitudinale d'entretien du canal EDF rétabli Voie longitudinale d'entretien du canal EDF non impacté
Montant de l'opération		
Hydraulique	Impact fort ; l'implantation de la gare dans la zone expansion de débordements de nappe d'écoulement	Impact modéré : Implantation de la gare sur la butte existante et non sur la zone expansion de débordement de nappe d'écoulement.

Tableau 3. Synthèse des impacts des variantes d'entrée Sud A et C

4.1.4 RACCORDEMENT AVEC LA RD538

Dans le cadre des études d'Avant-Projet (AVP), en concertation avec les collectivités (Ville de Salon-de-Provence, Département des Bouches-du-Rhône), différentes variantes d'aménagement du carrefour ont été étudiées entre le chemin de Roquerousse et la RD538 (dite route Jean Moulin). La réalisation de la nouvelle gare de sortie de l'autoroute A7 va engendrer une hausse de trafic qui remet en cause à terme le fonctionnement du carrefour en T existant et nécessite donc son réaménagement.

A l'état existant la configuration géométrique de l'intersection entre la RD538 et le chemin de Roquerousse au droit du franchissement du canal EDF est celle d'un carrefour en T, comme le montrent la photo et le plan topographique ci-dessous.



Illustration 14. Photo de la configuration existante au niveau de l'intersection RD538 Chemin de Roquerousse

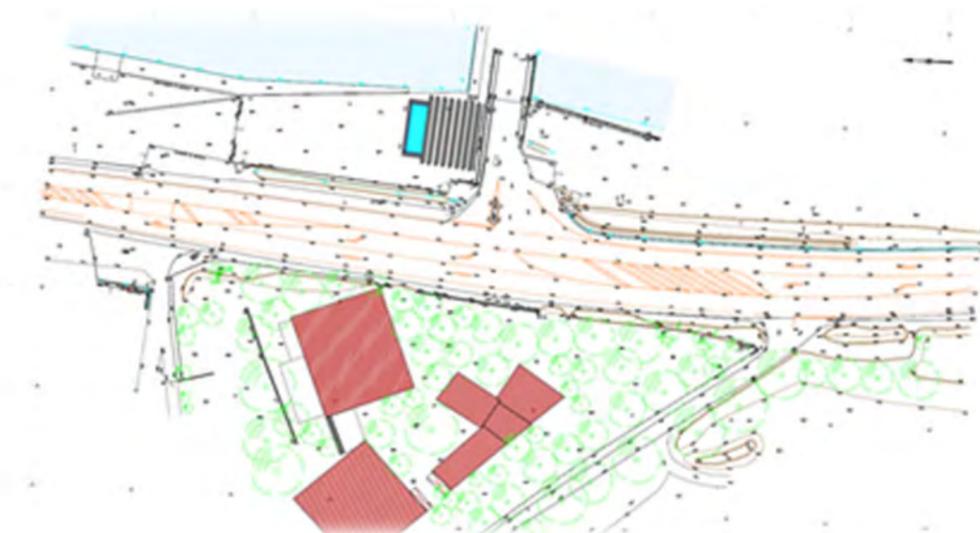


Illustration 15. Géométrie existante de l'intersection RD538 Chemin de Roquerousse

Dans les chapitres ci-après sont exposées les différentes variantes étudiées en concertation avec le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône (CD13).

4.1.4.1 Solution carrefour en T à feux

La solution « carrefour en T à feux » conduit à conserver la configuration géométrique du carrefour existant avec l'ajout de 3 feux tricolores.



Illustration 16. Variante de carrefour en T à feux sur la RD538

La solution carrefour en T à feux, au regard de la géométrie, nécessite peu de réaménagements, elle ne présente aucun impact foncier.

L'impact environnemental de l'aménagement du carrefour en T à feux est quasiment nul.

Cette solution est également peu coûteuse (amenée des réseaux, pose des feux et réaménagement de l'îlot).

Toutefois, au vu des projections de trafic à l'horizon 2044, le fonctionnement du carrefour à feu se dégrade et en heure de pointe du soir une remontée de file entraîne des perturbations de la circulation posant des problèmes de sécurité des usagers de la route. De plus, la mise en place de feux a été jugée peu adaptée au contexte sur la RD538 et génère un risque de surprise pour les usagers et de non-respect. Ainsi cette solution n'est pas apparue comme satisfaisante du point de vue de la sécurité routière et de la fluidité des échanges. **Elle a été écartée et une solution de carrefour giratoire a été privilégiée.**

Plusieurs options de carrefour giratoire ont été étudiées, elles sont décrites ci-après.

4.1.4.2 Giratoire à 3 branches

Cette solution permet un raccordement direct et sécurisé du chemin de Roquerousse à la RD538. Il s'agit d'un aménagement sécuritaire, permettant de gérer tous les mouvements à vitesse moindre

Il se caractérise par 3 branches de raccordement :

- la branche RD538 Nord ;
- la branche RD538 Sud ;
- la branche chemin de Roquerousse.

Il entraîne une emprise foncière importante à l'ouest du giratoire impliquant la démolition de 2 constructions et d'une bâtisse de plusieurs étages. Cette solution nécessite également la mise en place de mesures de protection acoustique pour les logements conservés les plus proches.

La solution du giratoire à 3 branches au niveau du carrefour giratoire sur la RD538 est représentée sur l'illustration ci-après.



Illustration 17. Illustration 16. Variante de carrefour giratoire à trois branches

Cette solution a été écartée en raison de l'impact important sur le bâti et le cadre de vie des riverains.

4.1.4.3 Giratoire allongé

Cette solution consiste à créer un giratoire présentant une forme allongée avec deux anneaux de rayon de 15m tout en limitant significativement les impacts au droit des bâtis situés face au chemin de Roquerousse.



Illustration 18. Variante de carrefour giratoire allongé

Cette solution permet d'éviter les impacts sur les bâtis mais nécessite une intervention sur une grande longueur, ce qui implique un coût de travaux important (notamment en termes de prise en compte de l'enjeu lié au périmètre de protection de la prise d'eau dans le canal de Craonne).

La lisibilité de l'aménagement pour les usagers est difficile et risque d'être accidentogène du fait du grand alignement droit dans le giratoire qui pourrait conduire à une importante prise de vitesse et des déflexions de trajectoire qui ne sont pas respectées. Cette solution nécessite également la mise en place de mesures de protection acoustique pour les logements conservés les plus proches.

Cette solution n'a pas été retenue en raison de l'impact foncier important pour une sécurisation limitée du carrefour.

4.1.4.4 Une solution de giratoire décalé avec un anneau central circulaire

Afin de limiter l'impact sur le foncier et en particulier le bâti au droit de l'intersection entre la RD538 et le chemin de Roquerousse, un carrefour giratoire décalé au Nord a été étudiée.

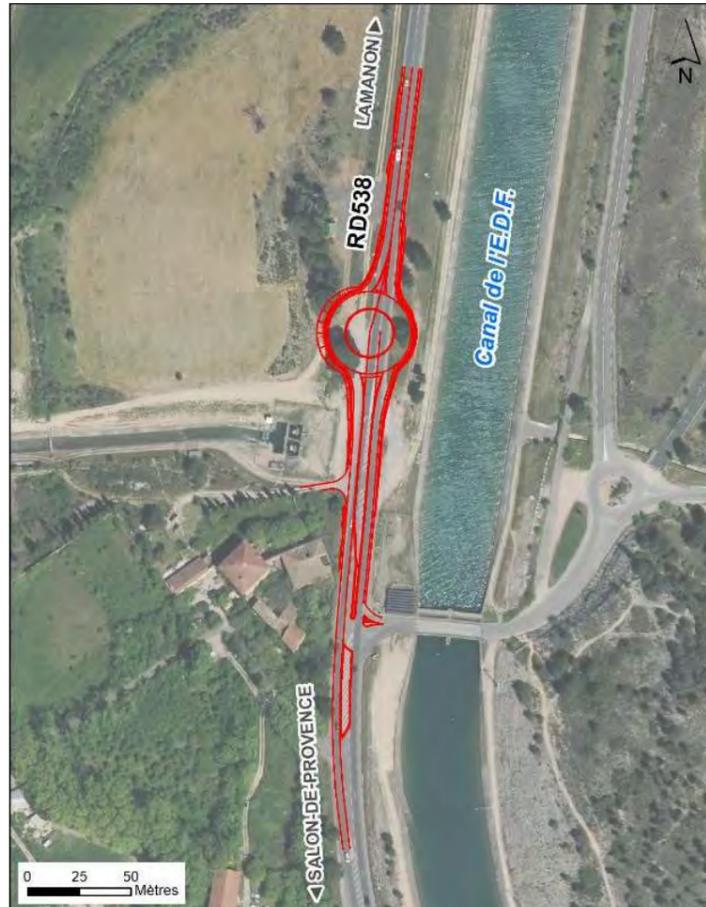


Illustration 19. Carrefour giratoire retenu suite à la comparaison des variantes

Cette solution de giratoire décalé permet d'éviter l'impact sur le bâti et de s'écarter des logements existants pour limiter l'impact acoustique et la dégradation du cadre de vie des riverains de la RD538.

Le mouvement en provenance du chemin de Roquerousse et en direction de Salon-de-Provence n'est pas autorisé directement et doit s'effectuer en passant par le giratoire. Le mouvement en provenance de Lamanon et en direction du chemin de Roquerousse est quant à lui maintenu et sécurisé par l'aménagement d'îlots et par la réduction des vitesses.

Cette solution de giratoire décalé est tout à fait satisfaisante du point de vue fonctionnel et permet de répondre aux exigences de sécurité.

La variante du carrefour giratoire décalé a été retenue à la suite de la comparaison des variantes étudiées. Du point de vue fonctionnel elle permet de répondre aux exigences notamment de sécurité, tout en évitant les impacts fort sur le bâti et le foncier.

4.2 CONCERTATION

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'autoroute 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 mail, 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.

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. A la suite de ces études un projet optimisé a été conçu, objet du présent dossier d'enquête et dont la description précise est livrée ci-après.

4.3 CONCLUSION ET CHOIX DE LA VARIANTE RETENUE

Le choix général d'une solution d'aménagement repose sur l'équilibre entre performance du projet pour répondre à l'objectif, la sécurité des usagers actuels et futurs, la prise en compte optimale des enjeux de protection de l'environnement qu'il soit naturel (biodiversité) ou humain (cadre de vie), l'utilisation des infrastructures existantes, l'attractivité des territoires, la cohérence du projet avec les projets d'aménagement connexes, le consensus dégagé durant les phases de concertation, et bien évidemment le coût pour la collectivité.

Ainsi, les raisons qui ont conduit au choix de la solution composée de la sortie nord et de l'entrée sud option C par rapport à l'ensemble de ces critères sont les suivantes :

- Réponse favorable aux objectifs fonctionnels du projet et du territoire ;
- Sécurisation des usagers actuels et futurs de l'autoroute A7, des raccordements au réseau secondaire, et amélioration des déplacements des usagers du centre-ville de Salon-de-Provence ;
- Préservation et protection des milieux naturels sensibles (habitats et espèces animales protégées et/ou menacées) ;
- Préservation du cadre de vie des riverains en particulier ceux du centre-ville de Salon-de-Provence et absence d'impact directs sur les riverains du projet,
- Limitation du foncier consommé grâce à une réutilisation maximum du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) et des axes existant hors DPAC (chemin de Roquerousse et du Talagard) ;
- Attractivité du projet en termes de trafics captés, aussi bien du trafic de transit pour le centre-ville de Salon-de-Provence que du trafic autoroutier avec une meilleure répartition des entrées/sorties sur une section autoroutière desservant un plus large territoire ;
- Désengorgement du réseau secondaire et gain de temps ;
- Cohérence et compatibilité avec les schémas et projets d'aménagements existant ou en projet portés par les collectivités locales ;
- Dégagement d'un large consensus dans les différentes phases de concertation,
- Un coût raisonnable pour cette solution de moindre impact.

5 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE

En référence aux orientations retenues à la suite des études antérieures, les études d'avant-projet ont permis d'affiner les principes directeurs du projet jusqu'à permettre sa présentation à l'enquête publique.

Les variantes retenues ont fait l'objet d'une optimisation qui a permis de limiter les impacts sur l'environnement et d'approfondir les caractéristiques géométriques du projet et ses conditions d'insertion dans le territoire ainsi que d'établir le coût prévisionnel de l'opération.

Le projet est localisé sur l'autoroute A7 dans le département des Bouches-du-Rhône et plus précisément sur la commune de Salon-de-Provence.

L'opération consiste à compléter le demi-diffuseur existant de Salon nord (n° 27) sur l'autoroute au niveau des points de repères (PR) 229 au nord et 232,5 au sud.

L'aménagement est composé :

- d'une nouvelle bretelle en direction de Marseille / Aix-en-Provence, desservie par le Chemin du Talagard,
- d'une nouvelle bretelle de sortie, en provenance de Marseille / Aix-en-Provence, desservie par le chemin de Roquerousse,
- de 2 nouvelles gares de péage et leurs 2 locaux techniques d'exploitation,
- des raccordements au réseau secondaire (RD538, chemin de Roquerousse et chemin du Talagard).

Le projet d'aménagement soumis à l'enquête publique est présenté sur les vues en plan en pages suivantes.



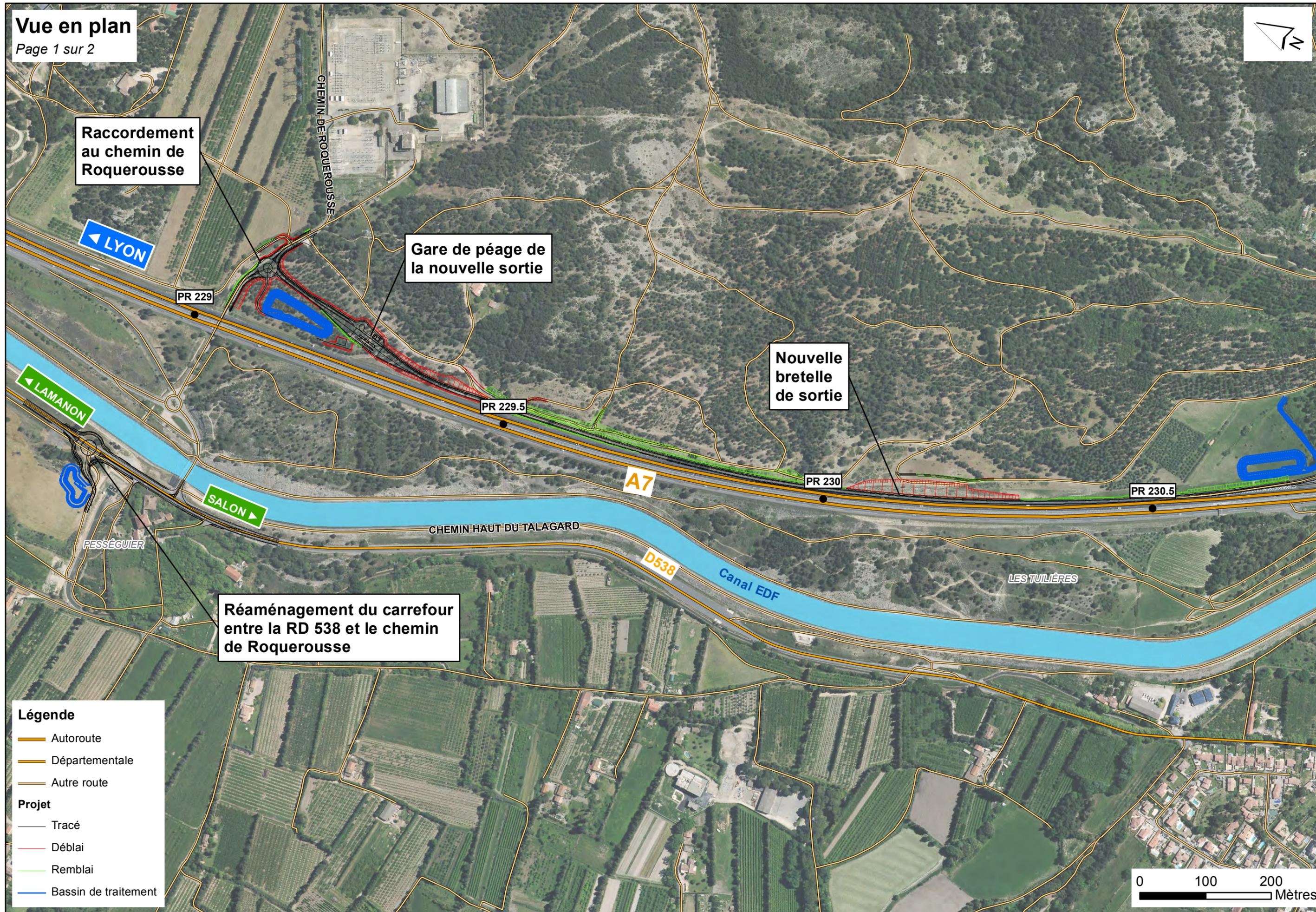
Illustration 20. Photo du chemin de Roquerousse (source setec 2020)



Illustration 21. Photo du site d'implantation de l'entrée Sud (source setec 2019)

La carte ci-après présente une vue en plan du projet y compris l'aménagement de nouveaux bassins de traitement des eaux qui sont des mesures en faveur de l'environnement et qui apparaissent en bleu sur le plan.

Illustration 22. Vue en plan du projet



**Raccordement
au chemin de
Roquerousse**

**Gare de péage de
la nouvelle sortie**

**Nouvelle
bretelle
de sortie**

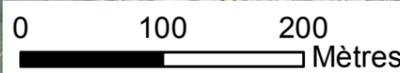
**Réaménagement du carrefour
entre la RD 538 et le chemin
de Roquerousse**

Légende

- Autoroute
- Départementale
- Autre route

Projet

- Tracé
- Déblai
- Remblai
- Bassin de traitement





Entrée A7 existante vers Lyon

Gare de péage de la nouvelle entrée

Nouvelle bretelle d'entrée

MARSEILLE ▶

Légende

- Autoroute
- Départementale
- Autre route

Projet

- Tracé
- Déblai
- Remblai
- Bassin de traitement



6 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

6.1 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

6.1.1 GEOMETRIE DU PROJET

6.1.1.1 Référentiels

Les référentiels applicables à la section courante et aux bretelles d'entrée et de sortie du présent projet sont les suivants :

- ICTAAL 2015 (Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagements des Autoroutes de Liaison, SETRA, 2015).
- Complément à l'ICTAAL 2015 sur les échangeurs sur route de type « Autoroute » (SETRA, version de Mai 2015)
- Conception des routes et autoroutes, révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long (Cerema, octobre 2018)

Le référentiel applicable pour le raccordement des bretelles à la voirie non concédée est le suivant :

- Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales de décembre 1998

Compte tenu de sa géométrie et de sa vitesse d'exploitation actuelles, l'A7 dans le secteur de Salon-de-Provence, est considérée comme une autoroute de **catégorie L1** telle que définie par l'ICTAAL 2015.

Les bretelles relèvent de la catégorie **bretelles à 1 voie circulée à 70 km/h ou moins** d'après le complément à l'ICTAAL 2015.

6.1.1.2 Vitesses

Les vitesses d'exploitation au niveau de la zone étudiée sont les suivantes :

- Section courante : 130 km/h
- Sortie existante n°27 depuis Lyon vers Salon-Nord : 70 km/h
- Entrée existante depuis Salon vers Lyon : 70 km/h
- Sortie future depuis Marseille vers Salon-Nord : 70 km/h ou moins
- Entrée future depuis Salon vers Marseille : 70 km/h ou moins

Les vitesses d'exploitation des infrastructures existantes sont inchangées en situation de projet.

6.1.1.3 Les éléments de trafic

Une étude de trafic « Conditions de circulations et projections » a été réalisée par Ascode en juillet 2015. Elle détermine les trafics à l'horizon de mise en service (2024). Cette étude a été mise à jour en 2019 par Trafalgare.

Les principaux axes de déplacement de la zone d'étude sont :

- l'autoroute A7 dont le trafic au niveau de la zone d'étude (entre Salon Nord et la bifurcation A7/A54) est évalué à plus de 60 000/ véhicules / jours (deux sens confondus) en 2019,
- la RD538 dont le trafic est évalué à plus de 14 000 véhicules / jours (deux sens confondus) en 2019 au niveau de la zone d'étude,
- le chemin du Talagard qui rejoint la RD538 et sur lequel le trafic est estimé à un peu plus de 1 000 véhicules/jours en 2019.

Pour permettre le dimensionnement des chaussées neuves, le trafic PL / jour en 2024 (horizon de mise en service) est à considérer.

Les données de trafics retenues au niveau des bretelles autoroutières projetées et du giratoire de Roquerousse sont présentées dans le tableau suivant.

Ces trafics sont issus de l'étude Trafalgare 2019.

Section	TMJA 2024	TMJA 2044	Accroissement annuel entre 2024 et 2044, extrapolé jusqu'en 2054
	PL/j	PL/j	
Bretelle sortie nord Gare de péage nord + entonnement + parkings	340	510	+2,05 %
Voie d'entrecroisement	350	540	+2,2 %
Bretelle entrée sud Gare de péage sud + entonnement + parkings	320	450	+1,72 %
Giratoire chemin de Roquerousse	354	530	+2,04%

Tableau 4. Hypothèses de trafic au niveau des bretelles (par sens) (source : Rapport final Etude Trafalgare 2019 – Tableau 14)

Au niveau de la RD538 une campagne de comptages automatiques a été menée entre le 18 et le 25 juin 2019.

Le tableau ci-après présente les prévisions des trafics JOB (Jour Ouvrable de Base) aux horizons 2024 (mise en service – MES) et 2044 (MES + 20 ans) au niveau de l’intersection entre la RD538 et le Chemin de Roquerousse après réalisation du demi-diffuseur de Salon nord sur l’autoroute A7 :

Branche	Trafics 2019 (UVP JOB /2 sens)	Trafics 2024 (UVP JOB /2 sens)	Trafics 2044 (UVP JOB /2 sens)
RD538	13 100	19 500	23 800
Chemin de Roquerousse	1 200	5 800	8 000

Tableau 5. Prévisions de trafic 2024 et 2044 sur l’intersection RD538 et le chemin de Roquerousse (source : Rapport final Étude Trafalgar 2019 – Annexe 1 et applications des coefficients de passage des trafics JOB à TMJA)

6.1.1.4 Section courante autoroutière existante

Sur la zone étudiée, l’A7 présente en section courante, un profil en travers à 2x3 voies.

Le profil en travers de l’A7 sur la section est le suivant :

- 2x3 voies chacune de largeur 3,50 m ;
- Terre-Plein-Central y compris la bande dérasée de gauche de largeur 4 m ;
- Bande dérasée de gauche de largeur 1 m ;
- Bande d’Arrêt d’Urgence de largeur 3 m.

La géométrie de l’A7 est conforme, sur le périmètre étudié, aux référentiels en vigueur.

6.1.1.5 Description du projet de bretelle de sortie nord en sens 2

✓ Enchaînement entrée existante → sortie nord projetée

Compte tenu de la proximité géographique de la bretelle d’entrée existante en direction de Lyon et de la bretelle de sortie projetée pour la desserte de Salon nord, l’enchaînement est assuré via une voie d’entrecroisement. La distance d’entrecroisement Z est de 740 m conformément à l’ICTAAL.

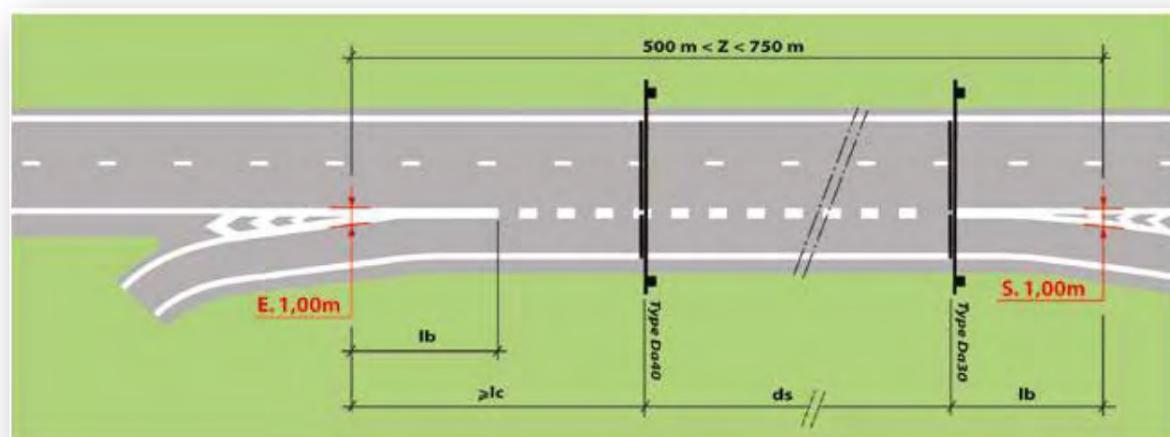


Illustration 23. Enchaînement via un entrecroisement – source : les échangeurs sur routes de type « autoroute » (mai 2015)

✓ Axe en plan

Les éléments du tracé en plan sont conformes aux référentiels en vigueur (l’ICTAAL).

✓ Profil en travers

Les profils en travers sont présentés sur les illustrations en page suivante.

Le profil en travers de la bretelle d’entrée existante est conservé, il offre au moins 6m de largeur utile.

• Voie d’entrecroisement

La largeur de la voie d’entrecroisement est de 3.50 m hors marquage (0.375m). La Bande dérasée de droite (BDD) est de 1,00m conformément à l’ICTAAL.

• Bretelle de sortie projetée

Le profil en travers de la bretelle de sortie projetée est de 5m de largeur utile avec :

- Bande dérasée de gauche de largeur : 0,50m,
- Voie de circulation de largeur 3,50m,
- Bande dérasée de droite de largeur : 1,00m.

La distance minimale entre deux dispositifs de retenue de part et d’autre de la voie de circulation, est de 6 m. Ainsi, en plus des surlargeurs réglementaires le cas échéant, le profil en travers adopté dans cette configuration est le suivant :

- Bande dérasée de gauche de largeur : 0,50m,
- Voie de circulation de largeur 3,50m,
- Bande dérasée de droite de largeur : 1,00m,
- Surlargeur de largeur : 1,00m.

La Bande Dérasée de Gauche et la Bande Dérasée de Droite seront maintenues de la gare de péage de sortie jusqu’au carrefour de raccordement de Roquerousse.

Ces profils en travers sont conformes au complément à l’ICTAAL pour les échangeurs sur route de type « Autoroute ».

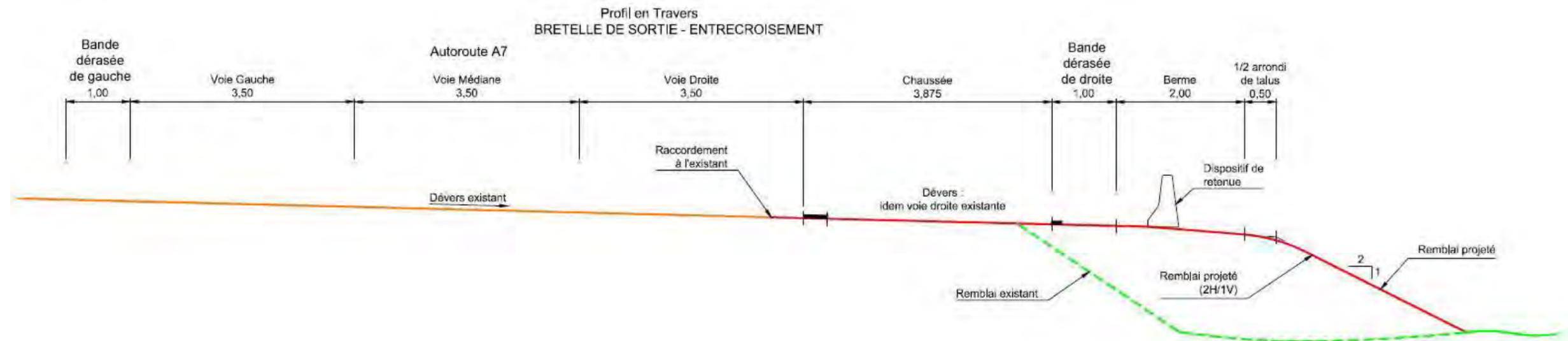


Illustration 24. Profil en travers type au niveau de la voie d'entrecroisement

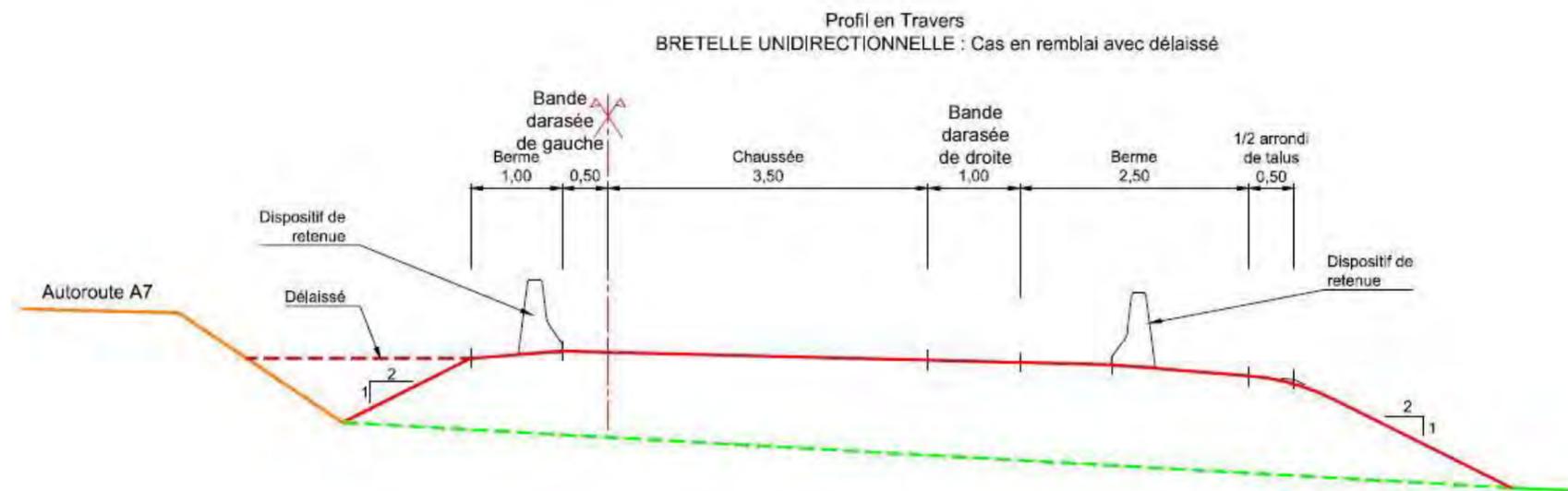


Illustration 25. Profil en travers type en bretelle unidirectionnelle : exemple d'un remblai avec délaissé

6.1.1.6 Description du projet de bretelle d'entrée sud en direction d'Aix-Marseille

La bretelle d'entrée sud connecte la voirie non concédée (chemin du Talagard) à l'A7 via un demi-carrefour en T. Son implantation est contrainte par la présence du canal et d'une voie d'exploitation EDF à maintenir ainsi que par le Passage Inférieur 2310 de franchissement du chemin de Talagard.

Il s'agit d'une entrée en insertion constituée d'une section de manœuvre de 200m et d'un biseau de 75m tels qu'ils figurent sur le schéma ci-après.

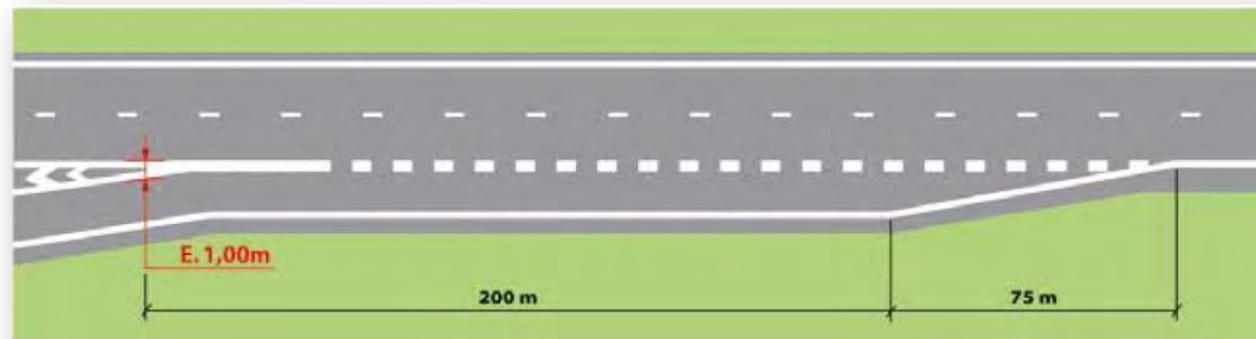


Illustration 26. Entrée en insertion – source : les échangeurs sur routes de type « autoroute » (mai 2015)

✓ Axe en plan

Les éléments du tracé en plan de la bretelle d'entrée sont également conformes aux référentiels en vigueur. Le tracé tient compte notamment de :

- la contrainte de raccordement à l'existant ;
- la présence d'un ouvrage implanté perpendiculairement à la future voie (ouvrage hydraulique en passage inférieur sous le canal et la bretelle) ;
- la proximité immédiate d'un chemin (d'exploitation) le long du canal.

✓ Profil en travers

La bande dérasée de gauche, la bande d'arrêt d'urgence et la bande dérasée de droite seront dépourvues de tout dispositif d'assainissement. Ceux-ci seront situés soit :

- en terre-plein central : dans la largeur de la Bande Médiane (BM), hors bande dérasée de gauche ;
- en accotement devant le dispositif de retenue : dans une bande hydraulique (de 0.50m) au-delà de la bande dérasée de droite / bande d'arrêt d'urgence ;
- en accotement devant le dispositif de retenue.

La berme présentera une largeur minimum de 1,00m.

• Bretelle d'entrée sud projetée

La distance minimale entre de deux dispositifs de retenue de part et d'autre de la voie de circulation, est de 6 m. Ainsi, en plus des surlargeurs réglementaires le cas échéant, le profil en travers de la bretelle d'entrée sud projetée adopté est le suivant :

- Bande dérasée de gauche de largeur : 0,50m ;
- Voie de circulation de largeur 3,50m ;
- Bande dérasée de droite de largeur : 1,00m ;
- Surlargeur de largeur : 1,00m.

La bande dérasée de gauche et la bande dérasée de droite sont maintenues du carrefour de raccordement du Talagard jusqu'à la gare de péage d'entrée.

Les profils en travers sont conformes au complément à l'ICTAAL pour les échangeurs sur route de type « Autoroute ».

• Dispositif d'entrée en insertion

La largeur de chaussée de la voie d'insertion varie de 3,875m à 3,50m sur une longueur de 150 m environ :

- bande dérasée de droite de largeur : 1,00m ;
- bande hydraulique de largeur : 0,50m.

La planche ci-après présente des profils en travers type au niveau de la bretelle d'entrée.

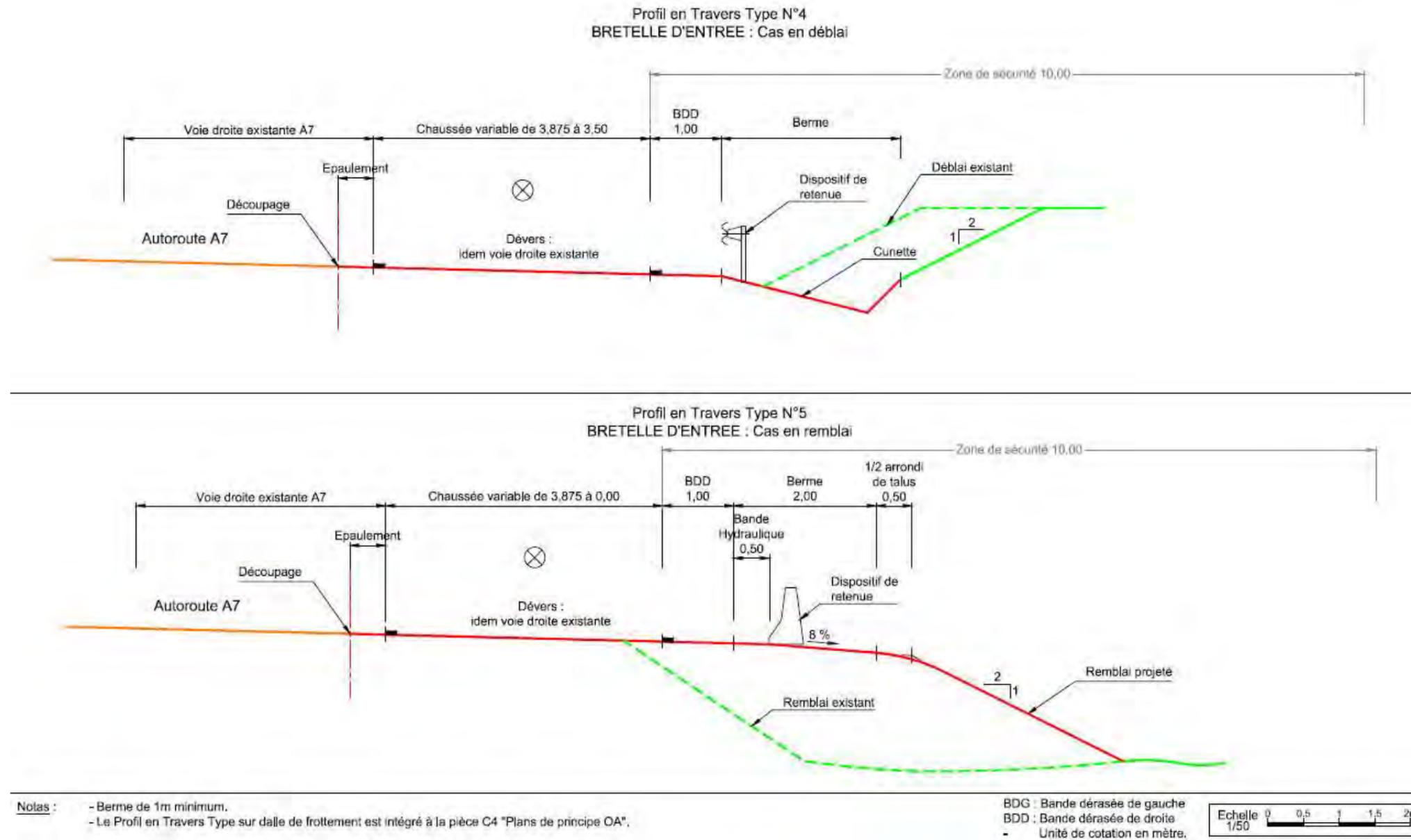


Illustration 27. Profils en travers types de la bretelle d'entrée

6.1.1.7 Géométrie des rétablissements

Au nord de l'autoroute A7, le projet compte 5 rétablissements de chemins ruraux (servant principalement à la défense contre l'incendie). Leur géométrie est déduite de la topographie des lieux afin de limiter les volumes de remblai et de déblai. Leurs profils en travers respectifs sont reconduits (largeur 3m).

Au sud de l'autoroute A7, la voie d'exploitation liée au canal EDF n'est pas modifiée et non impactée par le projet.

L'accès aux parcelles au nord du chemin de Roquerousse est rétabli sur le giratoire projeté de raccordement de la bretelle de sortie en direction de Lyon.

Les conditions techniques administratives et financières des travaux de rétablissement des voies de desserte locale impactées par le projet feront l'objet d'une convention entre ASF et la commune de Salon-de-Provence

6.1.1.8 Carrefours

Les conditions techniques administratives et financières des travaux de raccordement des nouvelles bretelles autoroutières au réseau routier départemental feront l'objet d'une convention entre ASF et le gestionnaire concerné.

✓ Giratoire de Roquerousse

La bretelle de sortie nord est raccordée à la voirie non concédée par un carrefour de type giratoire à trois branches vers :

- le chemin de Roquerousse Ouest, en direction de la RD538,
- la bretelle de sortie nord,
- le chemin de Roquerousse est, en direction de la centrale EDF,

Un accès est également prévu vers le bassin de traitement des eaux.

✓ Giratoire chemin Roquerousse/RD538

A l'état existant la configuration géométrique de l'intersection entre la RD538 et le chemin de Roquerousse au droit du franchissement du canal EDF est celle d'un carrefour en T. Le projet prévoit la création d'un nouveau carrefour giratoire sur la RD538 à 3 branches :

- la branche RD538 Nord,
- la branche RD538 Sud,
- la branche chemin de Roquerousse.

✓ Carrefour bretelle d'entrée sud / chemin du Talagard

Le raccordement de la bretelle d'entrée sur le chemin du Talagard est assuré par la réalisation d'un carrefour en T. L'accès existant à la piste d'exploitation du canal EDF est maintenu.

6.1.2 CARACTERISTIQUES DES GARES DE PEAGE

Chaque bretelle est équipée d'une gare de péage qui s'étend sur 50m. Les gares de péages présentent 3 voies en sortie, 2 voies en entrée dotées d'équipements permettant d'assurer tous les moyens de paiement, à l'exception de la voie de gauche en sortie réservée aux usagers équipés de badge TIS (Télépéage inter-sociétés).

Chaque gare de péage est équipée d'un local technique dont l'accès (voie de service ASF) s'effectue depuis la gare de péage.

✓ Locaux techniques

Le local technique de la gare de péage en entrée proposé est aménagé de la manière suivante :

- un local groupe électrogène,
- un local informatique onduleur,
- un sanitaire.

L'ensemble de ces pièces sont indépendantes les unes par rapport aux autres.

Le bâtiment proposé en entrée est aménagé de la manière suivante :



Illustration 28. Propositions de bâtiment pour la gare en entrée – source APS Gares et Auvents – Chaneac (juin 2020)

Le bâtiment proposé en sortie est aménagé de la manière suivante :



Illustration 29. Propositions de bâtiment pour la gare en sortie – source APS Gares et Auvents – Chaneac (juin 2020)

Pour protéger les cabines et usagers de la gare les auvents proposés à ce stade sont représentés sur les illustrations ci-dessous.



Illustration 30. Propositions d'auvents pour le gare en entrée – source APS Gares et Auvents – Chaneac (juin 2020)

6.1.3 OUVRAGES D'ART

La réalisation de la bretelle d'entrée nécessite le prolongement de l'ouvrage du passage inférieur (PI) de référence PI OH 2310-3. Ce passage inférieur permet le passage de l'écoulement intermittent du Talagard. Cet ouvrage est très localement à ciel ouvert dans la partie située entre l'autoroute A7 et le Canal EDF.

Le raccordement de la bretelle d'entrée sur le chemin du Talagard nécessite la couverture partielle du passage inférieur dans sa partie qui est actuellement à ciel ouvert.



Illustration 31. Localisation du PI OH 2310-3 – source Google maps

Le PI 2310, ouvrage de franchissement du Chemin du Talagard et le PI 2290-1, ouvrage de franchissement du chemin de Roquerousse sous A7 ne sont pas impactés directement par le projet.

Des équipements hydrauliques nécessaires au franchissement du Canal EDF par le PIOH sont présents en sortie d'ouvrage. L'aménagement proposé doit permettre de maintenir un accès aux grilles pour la maintenance de l'ouvrage.

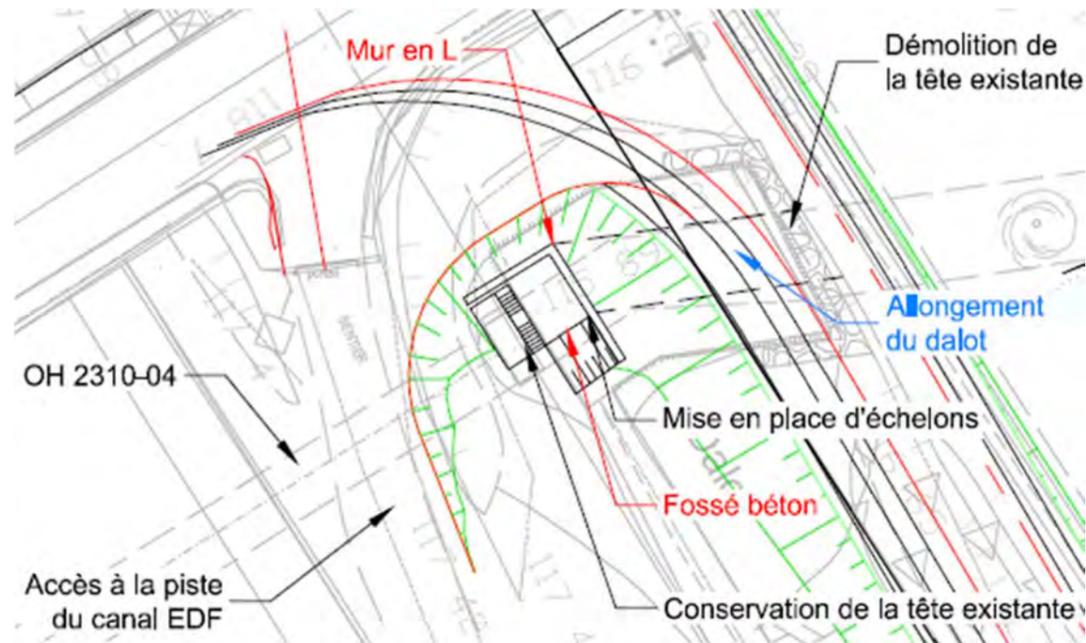


Illustration 32. Allongement de l'ouvrage du Vabre du Talagard PI OH 2310-3 au niveau du siphon (source setec juillet 2019)

La couverture de l'ouvrage de sortie du PIOH 2310-3 sera réalisée par la mise en œuvre d'un cadre de section équivalente soit, 3 m d'ouverture et 1.5m de hauteur libre sur une longueur de 10 ml environ.

La tête d'ouvrage existante sera soigneusement démolie ainsi que le soutènement existant en gabions et un ouvrage de jonction assurant l'étanchéité des deux parties d'ouvrage tout en ne liant pas mécaniquement les deux cadres seront mise en œuvre.

En sortie du nouveau cadre une tête d'ouvrage droite sera réalisée et se raccordera au fossé béton existant de la même manière que l'ouvrage existant.

Ainsi, les grilles existantes seront maintenues accessibles et visitables.

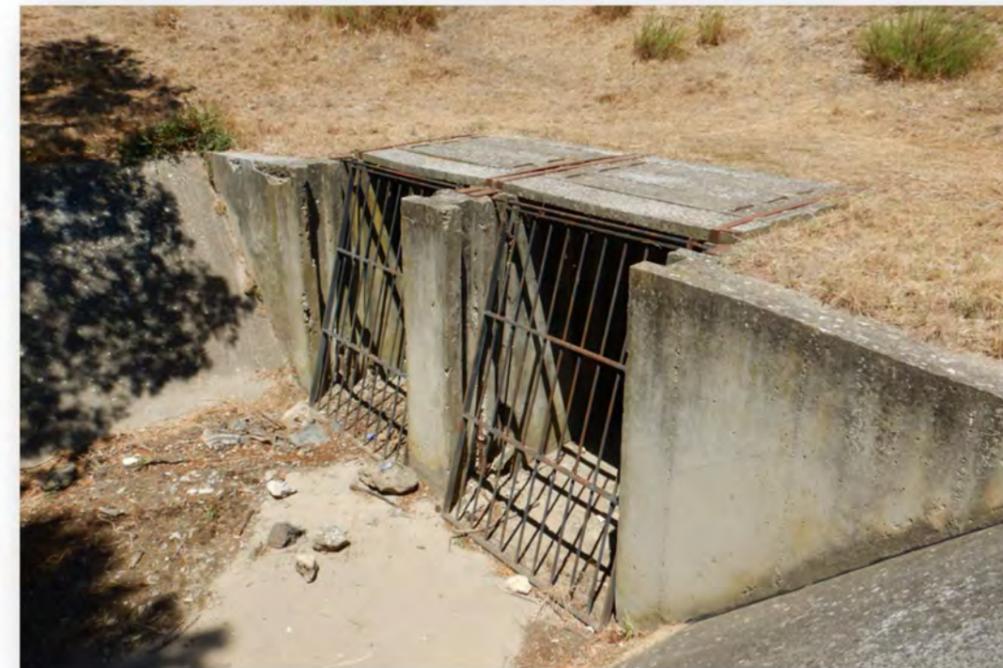


Illustration 33. Équipements du PI OH 2310-3 – source setec juillet 2019



Illustration 34. Photographie du Vabre du Talagard au niveau de sa section à allonger entre l'autoroute A7 et le canal EDF (source setec juillet 2019)

Les autres ouvrages situés à proximité du projet ne sont pas impactés par la création des nouvelles bretelles.

6.1.4 TERRASSEMENTS, DEPOTS, SOUTÈNEMENTS ET CHAUSSEES

6.1.4.1 Décapage

Une épaisseur moyenne variant entre 0,10 et 0,30m de sols de surface sera décapée.

Les talus des remblais existants à élargir seront également décapés sur une épaisseur de 0,15 m.

Les matériaux issus du décapage des secteurs végétalisés seront stockés en cordons pour remise en œuvre ultérieure sur les ouvrages en terre.

6.1.4.2 Rabotage des secteurs revêtus

Dans les secteurs revêtus devant faire l'objet de terrassements (en particulier au droit des bandes d'arrêt d'urgence et du tapis de roulement en section courante en direction de Lyon) les couches d'enrobés seront rabotées et évacuées, et lorsque nécessaire, les points particuliers non rabotables seront démolis et évacués.

6.1.4.3 Déblais

✓ Pentés des talus

Les secteurs en déblais concernent principalement :

- la bretelle d'entrée sud avec une profondeur maximale de déblai d'environ 15 m,
- la bretelle de sortie nord (y compris voie d'entrecroisement et giratoire de raccordement au chemin de Roquerousse) avec une profondeur maximale de déblai d'environ 11,5 m,
- les bassins.

Les pentes projetées des talus en déblai seront profilées à 2H/1V (H=horizontale/V=Verticale).

Les talus existants présentent des pentes comprises entre 3H/2V et 2H/1V. Au droit des élargissements de plate-forme entamant les talus existants, cette reprise se fait en recréant un talus à 2H/1V.

✓ Modes d'extraction

L'extraction des déblais pourra être réalisée au moyen de pelles hydrauliques.

Lorsque les terrassements intéresseront le substratum calcaire le recours à des rippers ou des engins de déroctage (Brise Roche Hydraulique) sera nécessaire. Compte tenu de la proximité de l'autoroute et du canal EDF, le recours au minage est prohibé.

Les terrassements pourront être réalisés à partir du pied ou de la crête du talus.

✓ Réemploi des matériaux

Les matériaux d'extraction seront issus des sources suivantes :

- déblais courant d'élargissement (bretelles et entrecroisement) et de réalisation des giratoires ;
- décaissement de plate-forme en zone rasante ;
- déblais des purges de Partie Supérieure des Terrassements (PST) en fond de déblai ;
- déblais des bassins d'assainissement ;
- extraction des matériaux liés à la création des redans d'accrochage dans les zones de raccordements aux structures existantes.

Compte tenu de la nature remaniée et hétérogène des remblais d'aménagement existants localement, ces matériaux devront être évacués.

Les matériaux correspondant aux déblais des horizons de couverture et du substratum calcaire sous-jacent pourront faire l'objet d'un réemploi suivant leurs caractéristiques mécaniques.

Compte tenu des volumes extraits, les matériaux issus des déblais pourront potentiellement être réutilisés en :

- corps de remblai,
- substitution de la Partie Supérieure des Terrassements (PST),
- purge d'assise,
- dispositifs confortatifs de talus (masques drainants, masques de protection, etc.).

Le potentiel de réemploi des matériaux extraits pourra être estimé en fonction de leur état hydrique (ainsi que des conditions météorologiques rencontrées en phase travaux).

6.1.4.4 Remblais

✓ Pentés des talus

Les pentes de talus existants sont comprises entre 2H/1V et 3H/2V. En fonction des caractéristiques mécaniques des matériaux de remblais en place, des dispositions particulières (butée de pied, mis en place de risberme ou adoucissement des pentes) pourront être nécessaires.

Lorsque les remblais sont situés sur des pentes importantes (>10%), des redans d'accrochage sont prévus afin d'assurer la stabilité des ouvrages en terre.

✓ Soutènements

Au droit de la bretelle d'entrée sud, un aménagement de crête par dalle de frottement, c'est-à-dire la mise en place d'un mur, est prévu sur un linéaire de 115m (entre les PK 0+985 et 1+100).

Le choix de cet aménagement permet de limiter les impacts fonciers du projet en contrebas du talus autoroutier, sur 3 parcelles.

6.1.5 DIMENSIONNEMENT DES CHAUSSEES

La structure de chaussée pour la section courante est constituée :

- d'une couche roulement,
- d'une couche de liaison / assise,
- d'une couche de forme,
- d'une couche de roulement en béton bitumineux drainant,
- d'une couche de liaison en béton bitumineux,
- d'une plateforme terrassement adaptée.

Au niveau de la voie d'entrecroisement des couches d'assise constituées de grave bitume sont ajoutées.

Le projet prévoit également la réfection d'une partie de la couche de roulement de la section courante de l'autoroute A7 en direction de Lyon.

6.1.6 MAINTENANCE DES CHAUSSEES

Les chaussées neuves sont dimensionnées pour une durée de vie de 30 ans pour les infrastructures autoroutières et de 20 ans pour les infrastructures routières, sans renforcement structurel programmé mais uniquement des entretiens de la couche de surface (couche de roulement) afin de garantir le niveau de sécurité et notamment d'adhérence requis.

6.1.7 DISPOSITIFS DE RETENUE

Conformément à l'ICTAAL 2015, à la Règlementation Nationale des Equipements de la Route (RNER) et au guide Setra « Traitement des obstacles latéraux », dans le cadre d'une opération portant sur une autoroute à 2x3 voies et plus (limitation de vitesse supérieure à 90 km/h), l'emploi de dispositifs de sécurité en accotement de la section courante est obligatoire. Cette disposition sera appliquée dans le cadre des nouveaux aménagements.

Le projet implique également la dépose des dispositifs de retenue (DR) existants en accotement impactés par le projet, et leur remplacement en conformité avec la réglementation en vigueur.

La vérification et mise en conformité éventuelle des dispositifs de retenue en accotement sur environ 200m de part et d'autre est prévue dans le cadre du projet.

Par ailleurs, au droit de la future voie d'entrecroisement, les glissières en terre-plein central seront remplacées par deux files de GBA afin de renforcer les dispositifs de sécurité.

6.1.8 CLOTURES

Des clôtures seront mises en œuvre dans le cadre du projet.

La section étant considérée comme giboyeuse, une clôture grande faune c'est-à-dire à mailles progressives de hauteur 2,45m (2,00m hors sol) sera mise en œuvre.

Il est également prévu la pose d'un grillage « petite faune » accolé à la clôture grande faune du côté extérieur de la limite Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC).

Tous les bassins seront fermés par une clôture à mailles progressives de 2,00m de hauteur hors sol.

6.1.9 ÉCLAIRAGE PUBLIC

Les bretelles d'entrée et de sortie, comme la voirie locale, ne seront pas éclairées.

Etant donné qu'il n'y a pas de halte péage ni de zone de stationnement avec sanitaires, aucun éclairage de la zone n'est prévu.

Chaque plate-forme de péage reçoit un éclairage progressif de 33 à 55 lux moyens.

Les zones de stationnement sont équipées de façon à obtenir un niveau d'éclairage minimum de 4 lux (10 lux maximum).

Les couloirs de péage sous auvent reçoivent un éclairage de 100 lux environ.

Par temps de brouillard, l'éclairage de la plateforme sera renforcé par les feux situés en nez d'îlot qui permettront de baliser les voies.

6.1.10 VIDEOSURVEILLANCE

Des caméras de vidéosurveillance seront mises en œuvre sur les gares. Ces caméras s'intégreront dans un système de vidéosurveillance existant d'ASF.

6.1.11 HYDRAULIQUE ET ASSAINISSEMENT

6.1.11.1 Hydraulique et assainissement au niveau de l'échangeur

Le projet prévoit la mise en place d'un réseau hydraulique séparatif :

- un système d'assainissement qui visera à récolter les eaux pluviales de la plate-forme pour les faire transiter jusqu'à un bassin de gestion des eaux avant rejet,
- Un système d'assainissement qui visera à récolter les eaux de bassins versants naturels non pollués interceptés par le projet et à les guider jusqu'à leurs exutoires initiaux.

La mise en place de dispositifs de gestion des eaux avant rejet vers le milieu naturel est prévue afin d'éviter de dégrader la qualité des eaux (souterraines ou de surfaces) et de modifier le moins possible le régime hydraulique des cours d'eau. Quatre unités de bassins multifonctions seront implantées (3 le long de l'autoroute et 1 au droit du giratoire de la RD538).

Ces bassins auront un rôle de :

- régulation du débit (écrêtement des pointes de crues du bassin versant routier pour compenser l'imperméabilisation de l'infrastructure),
- traitement de la pollution chronique (décantation, déshuilage des eaux, dimensionnement maximaliste pour les zones très vulnérables),
- confinement de pollutions accidentelles.

✓ Période de retour de dimensionnement

Le réseau d'assainissement longitudinal de l'autoroute sera dimensionné pour une période de retour de 10 ans, tout en vérifiant que l'eau n'atteigne pas le bord extérieur de la chaussée circulée pour une période de retour de 25 ans conformément au Guide Technique pour l'Assainissement Routier (GTAR-2006). Toutefois, les données de pluie pour la période de retour de 25 ans n'étant pas disponibles, la période de retour de 30 ans a été retenue.

Les bassins seront dimensionnés pour une période de retour de 50 ans, ce qui est une exigence du PLU de Salon-de-Provence.

✓ Transparence hydraulique

Afin de ne pas modifier le fonctionnement hydraulique actuel de la zone d'étude, il a été choisi de prolonger les ouvrages de traversée existants de l'A7 là où l'élargissement de plateforme le nécessite. Des fossés de pied de remblai et de crête de talus permettront, le long de la voie d'entrecroisement, de séparer les eaux de plateforme et de bassins versants naturels ainsi que de diriger les écoulements vers leurs exutoires de l'état initial. Les fossés de crête de déblai seront systématiquement revêtus pour prévenir les risques de fragilisation du talus.

En absence d'augmentation des impluviums, les ouvrages hydrauliques existants seront prolongés suivant la même section hydraulique qu'à l'état initial.

✓ **Assainissement de la plateforme routière**

Les principes retenus pour le dimensionnement de l’assainissement sont présentés ci-après. Ils comprennent notamment la mise en place de 4 nouveaux bassins multifonction de traitement des eaux.

- **Détermination des bassins versants routiers (BVR)**

Au niveau de la RD538, le nouveau giratoire est en remblai ou en profil rasant. La chaussée ne reçoit donc pas d’eau provenant du terrain naturel. La surface de chaussée collectée par les dispositifs hydrauliques est de 3390 m².

Nom du BVR	Surface de plateforme collectée (m ²)	Exutoire
BVR RD538	3 390	Bassin BAM RD538 – canal de Craponne

Tableau 6. Tableau des Bassins Versants Routiers (BVR) – RD538

Au niveau de l’autoroute A7 le projet est divisé en 3 bassins versants routiers (BVR) correspondant chacun à un bassin multifonction. Le projet étant localement en déblai, les surfaces de talus de déblai collectées par les dispositifs de la plateforme sont prises en compte dans les BVR avec le coefficient de ruissellement adapté :

Nom du BVR	Surface de plateforme collectée (m ²)	Surface de talus collectée (m ²)	Exutoire
BVR 1	11 616	2 810	Bassin BAM 1 – canal EDF
BVR 2	12 006	4 610	Bassin BAM 2 – canal EDF
BVR 3	10 571	4 995	Bassin BAM 3 – canal EDF
Total	34 193 m²	12 415 m²	

Tableau 7. Tableau des Bassins Versants Routiers (BVR) – A7

Les bassins versants routiers intègrent les surfaces créées mais également les surfaces de chaussée existantes quand celles-ci sont dans le prolongement de la voie nouvellement créée (cas des convergents, divergents et de voie d’entrecroisement) ou quand leur rejet initial est orienté vers la bretelle sans dispositif existant (cas d’une partie du linéaire de la bretelle de sortie).

Ainsi, la surface de nouvelle plateforme est de 1 ha alors que la surface de plateforme collectée et écrêtée s’élève à 3ha. Les dispositifs mis en place tendent donc à améliorer la situation existante puisqu’ils traitent 2 ha de surface d’infrastructure existante non traitée actuellement.

- **Assainissement**

L’assainissement des plateformes routières est composé de :

- caniveaux à fente (CAF),
- cunettes triangulaires en béton,
- collecteurs.

✓ **Points particuliers**

- **Gares de péage**

Un assainissement spécifique est prévu au niveau des 2 nouvelles gares de péages qui intègre la collecte le long des bordures et en bout de dalles.

- **Giratoire du chemin de Roquerousse**

Le giratoire de Roquerousse se situe hors périmètre de protection de la prise d’eau du canal de Craponne (les Aubes) mais à moins d’un kilomètre du périmètre de protection éloigné. Il est donc nécessaire de prévoir un dispositif permettant de stocker une pollution accidentelle. Pour cela, la zone du giratoire de Roquerousse sera collecté indépendamment et transitera par un bief de confinement de 50 m³ à même de stocker une pollution accidentelle par temps sec. Le bief de confinement a été choisi aux vues des contraintes géométriques du terrain et des emprises disponibles.

- **Bassins multifonctions**

Les eaux des bassins versants routiers seront acheminées vers des ouvrages de traitement avant leur rejet dans le milieu naturel. Compte tenu de la présence de sols karstiques les eaux superficielles et souterraines de la zone d’étude sont classées fortement à très fortement vulnérables, imposant la mise en place de réseaux étanches et de bassins types multifonction.

Les bassins de traitement routiers permettent de répondre aux critères suivants :

- l’écêtement d’une pluie cinquantennale fonction de l’impluvium collecté,
- le confinement d’une pollution accidentelle par temps de pluie (50 m³ + pluie de période de retour 2 ans de 2h) en laissant une heure de délai pour intervenir,
- l’abattement des pollutions chroniques par décantation auquel est joint une fonction déshuilage.

Les plans d’assainissement ci-après localisent les bassins de traitement.

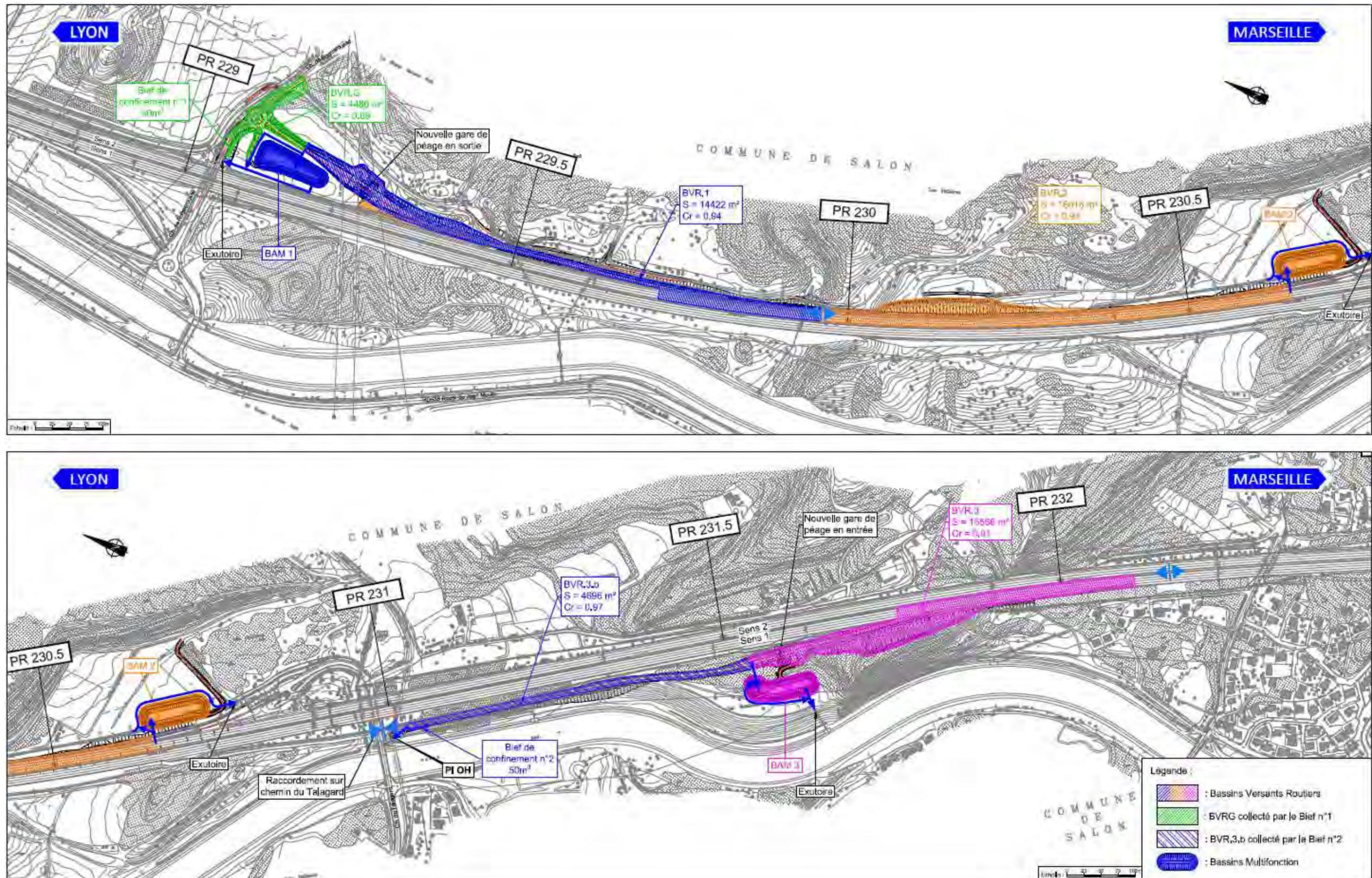


Illustration 35. Plan de l'assainissement du demi-diffuseur

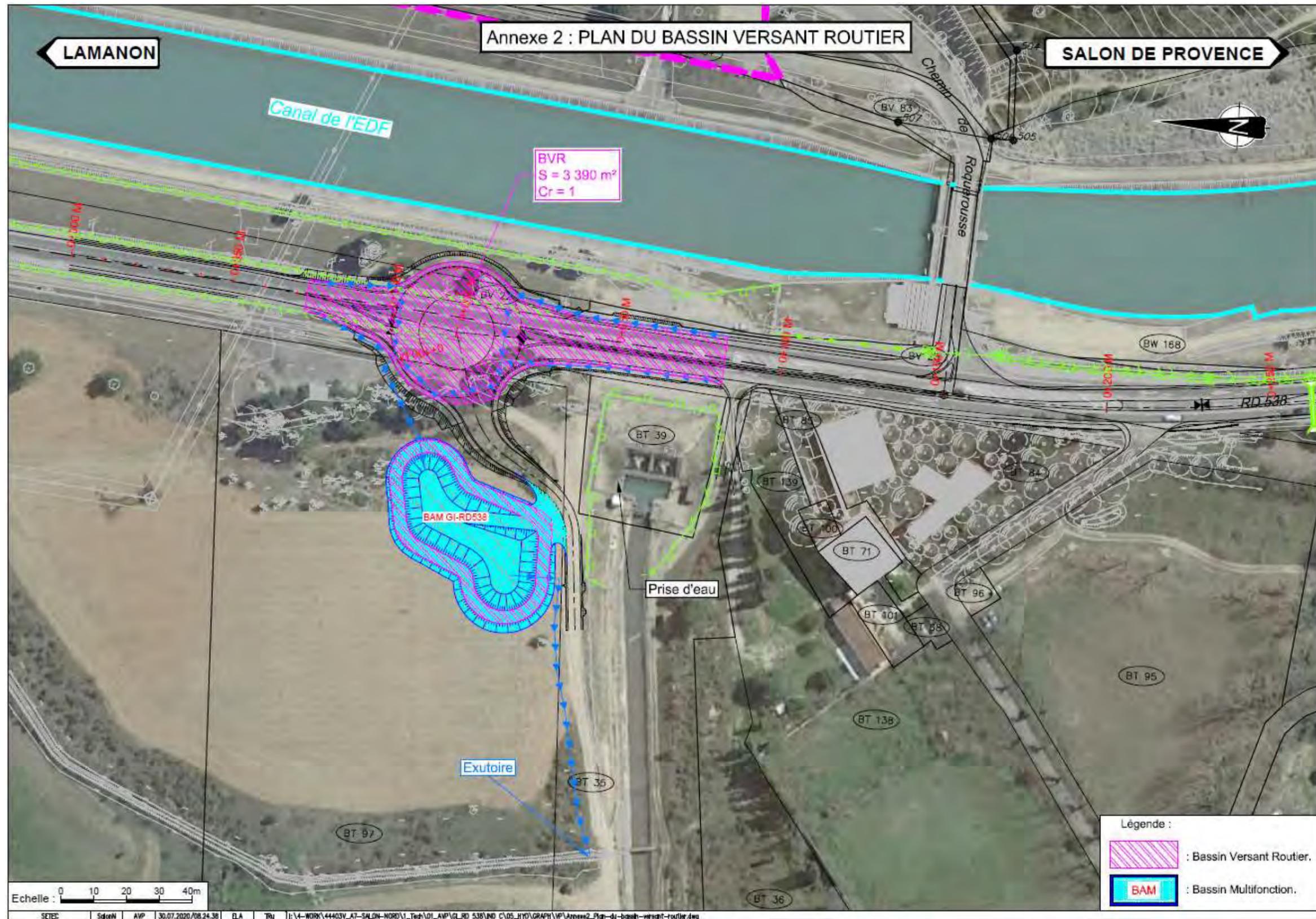


Illustration 36. Plan de l'assainissement au niveau de la RD538

7 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

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 de complément du demi-diffuseur de Salon nord. Les estimations foncières sont provisoires à ce stade, elles feront l'objet d'une évaluation précise par les Domaines qui sera incluse dans le dossier d'enquête publique.

Le projet de complément du demi-diffuseur de Salon nord est inscrit dans le Plan d'Investissement Autoroutier. Durant cette période, son financement est ainsi pris en charge par la ville de Salon-de-Provence, la métropole Aix-Marseille-Provence, le département des Bouches-du-Rhône et ASF.

Le montant de l'opération de complément du diffuseur de Salon nord s'élève à **21,5 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 : 1,5 M €HT.

Cette opération est soumise à la redevance archéologique pour un montant d'environ 40 000€ (non compris dans les estimations ci-dessus) qui porte à la fois sur le complément du demi-diffuseur et sur le carrefour giratoire entre le chemin de Roquerousse et la RD538.

7.1 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES DES AMENAGEMENTS (HORS CARREFOUR GIRATOIRE SUR LA RD538)

L'estimation de l'opération de demi-diffuseur autoroutier projet comprend :

✓ **tous les travaux nécessaires à la réalisation de l'aménagement (hors aléas)**

- le dégagement des emprises,
- les dévoiements de réseaux,
- les terrassements,
- l'aménagement des ouvrages d'art,
- le drainage et l'assainissement,
- la mise en œuvre des chaussées,
- les équipements de sécurité et d'exploitation,
- les mesures de réduction, de compensation et d'accompagnement en faveur de l'environnement,
- les plantations paysagères,
- les locaux techniques et gares de péages.

✓ **toutes les dépenses liées à la maîtrise foncière, dont :**

- les indemnités pour acquisitions à l'amiable ou par expropriation pour cause d'utilité publique,
- les indemnités pour les occupations temporaires nécessaires au projet.

✓ **les études, la maîtrise d'ouvrage, et la direction de travaux, l'assistance à maîtrise d'ouvrage, les coûts liés à l'exploitation sous chantier.**

Les dépenses se répartissent de la façon suivante :

Postes	Euros HT valeur 2016
ÉTUDES ET DIRECTION DES TRAVAUX	2 700 000
ACQUISITIONS FONCIÈRES	78 800
TRAVAUX	17 221 200
TOTAL GÉNÉRAL HT	20 000 000
TOTAL GÉNÉRAL TTC	24 000 000

Tableau 8. **Appréciation sommaire des dépenses du projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord**

Le montant global de l'opération, hors carrefour giratoire sur la RD538 traité dans le chapitre suivant, est estimé à **20,0 millions d'euros HT (hors taxes) dans les conditions économiques de 2016.**

Le coût des acquisitions foncières a fait l'objet d'une actualisation en 2021 suite à l'évaluation des Domaines et est exprimé dans les conditions économiques de 2016.

Le coût des mesures environnementales et paysagères est évalué à environ 2,3 M€ HT, dans les conditions économiques de 2016.

Les principaux postes des mesures environnementales concernent :

- les mesures en faveur du milieu naturel : 400 000 €HT (intégrés au poste *Protection de l'Environnement*)
- les mesures en faveur des eaux superficielles et des eaux souterraines : 1 235 000 €HT (intégrés au poste *Protection de l'Environnement*)
- les aménagements paysagers : 460 000 €HT

Le montant de ces mesures est détaillé en pièce B chapitre Coûts des mesures et modalités de suivi.

Ce montant est conforme au montant inscrit au Plan d'Investissement Autoroutier approuvé par décret du 6 novembre 2018. Il ne comprend pas les aménagements sur le réseau secondaire (giratoire sur la RD538, éventuelles protections acoustiques mises en place par la commune sur le chemin du Talagard).

Conformément au Plan d'Investissement Autoroutier, le projet est financé pour partie par Autoroute du Sud de la France et pour partie par les collectivités à l'origine de la demande de la création du nouveau demi-diffuseur : la répartition de l'investissement public est définie dans la convention de cofinancement comme suit en valeur 2016 :

- Département des Bouches-du-Rhône : 4,85 M €HT,
- Aix-Marseille-Provence-Métropole : 4,095 M €HT,
- Ville de Salon-de-Provence : 0,845 M€HT.

7.2 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES DU CARREFOUR GIRATOIRE SUR LA RD538

L'estimation des dépenses à réaliser pour l'aménagement du giratoire décalé entre la RD538 et le chemin de Roquerousse (valeur juillet 2016) est présentée dans le tableau ci-après.

Postes	Euros HT valeur 2016
ÉTUDES ET DIRECTION DES TRAVAUX	165 000
ACQUISITIONS FONCIÈRES	42 000
TRAVAUX	1 418 000
TOTAL GÉNÉRAL HT	1 625 000
TOTAL GÉNÉRAL TTC	1 950 000

Tableau 9. Appréciation sommaire des dépenses du projet du carrefour giratoire de la RD538

Le montant de l'estimation s'élève à **1,6 millions d'euros HT**, financé par le Département des Bouches-du-Rhône et la Ville de Salon-de-Provence.

Le coût des acquisitions foncières a fait l'objet d'une actualisation en 2021 suite l'évaluation des Domaines, et est exprimé dans les conditions économiques de 2016.

8 CLASSEMENT DECLASSEMENT DES VOIES

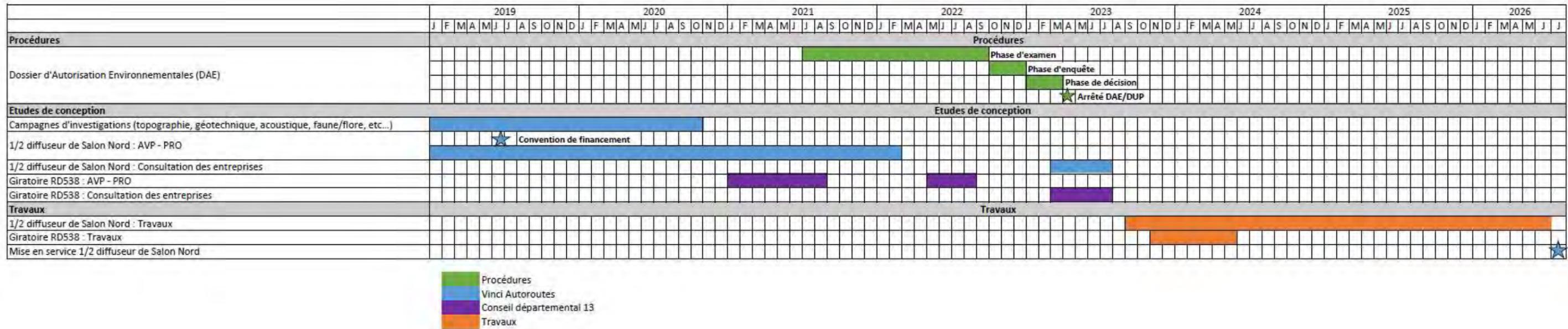
Aucun classement ni déclassement de voie n'est prévu dans le cadre du projet.

9 PLANNING DE L'OPERATION

Le planning ci-après expose les grandes lignes de l'opération de complément du demi-diffuseur de Salon Nord.

Le démarrage des travaux est envisagé à partir de l'automne 2023 (phase préparatoire, déboisement anticipé), sous réserve d'obtention de la DUP et de l'autorisation environnementale.

La date de mise en service prévisionnelle correspond à la date inscrite dans le Plan d'Investissement Autoroutier (PIA) de la société ASF (36 mois après l'obtention de la DUP).

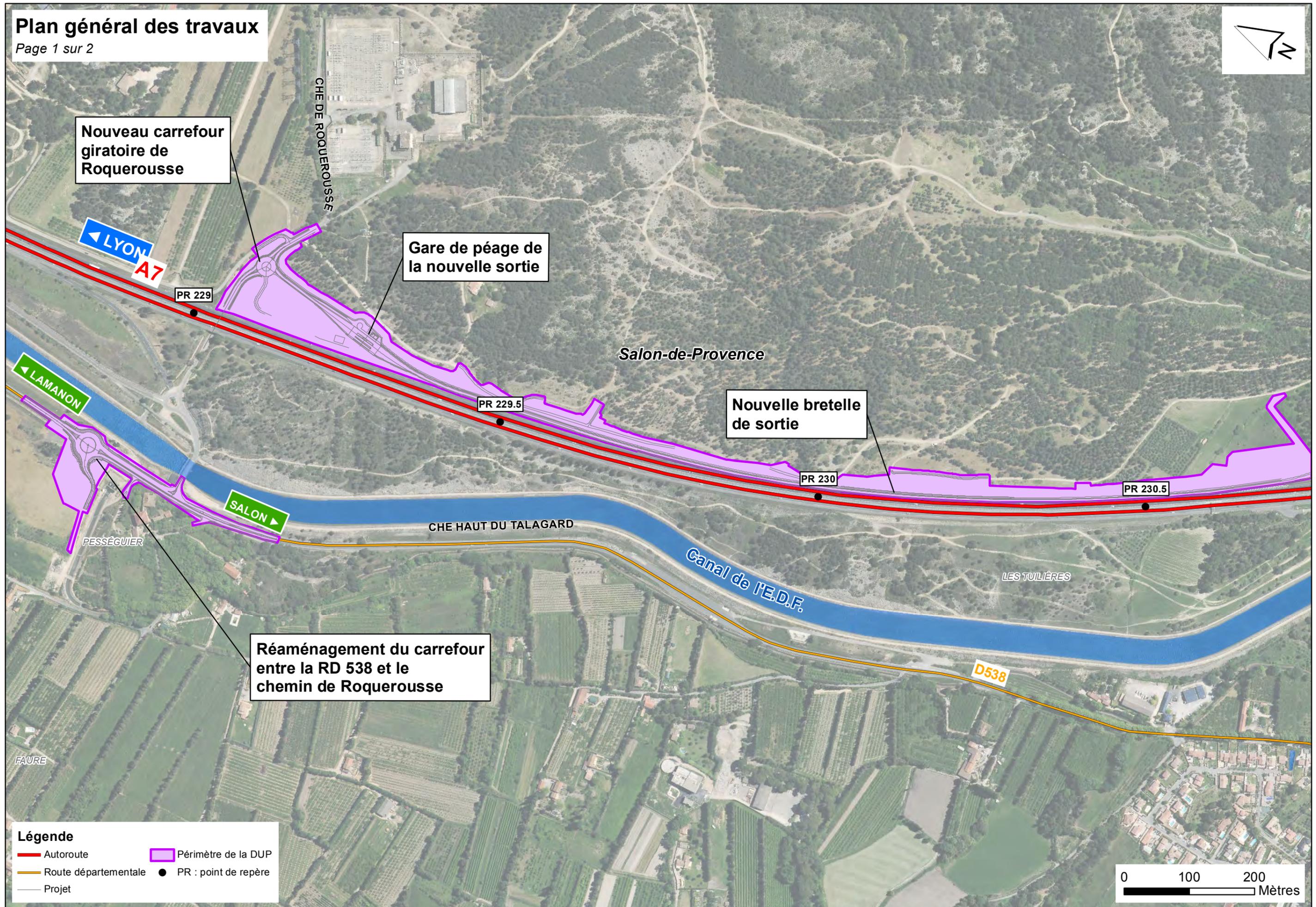


PIECE A04

PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Plan général des travaux

Page 1 sur 2



Nouveau carrefour giratoire de Roquerousse

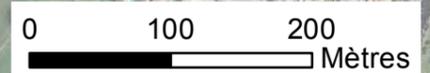
Gare de péage de la nouvelle sortie

Nouvelle bretelle de sortie

Réaménagement du carrefour entre la RD 538 et le chemin de Roquerousse

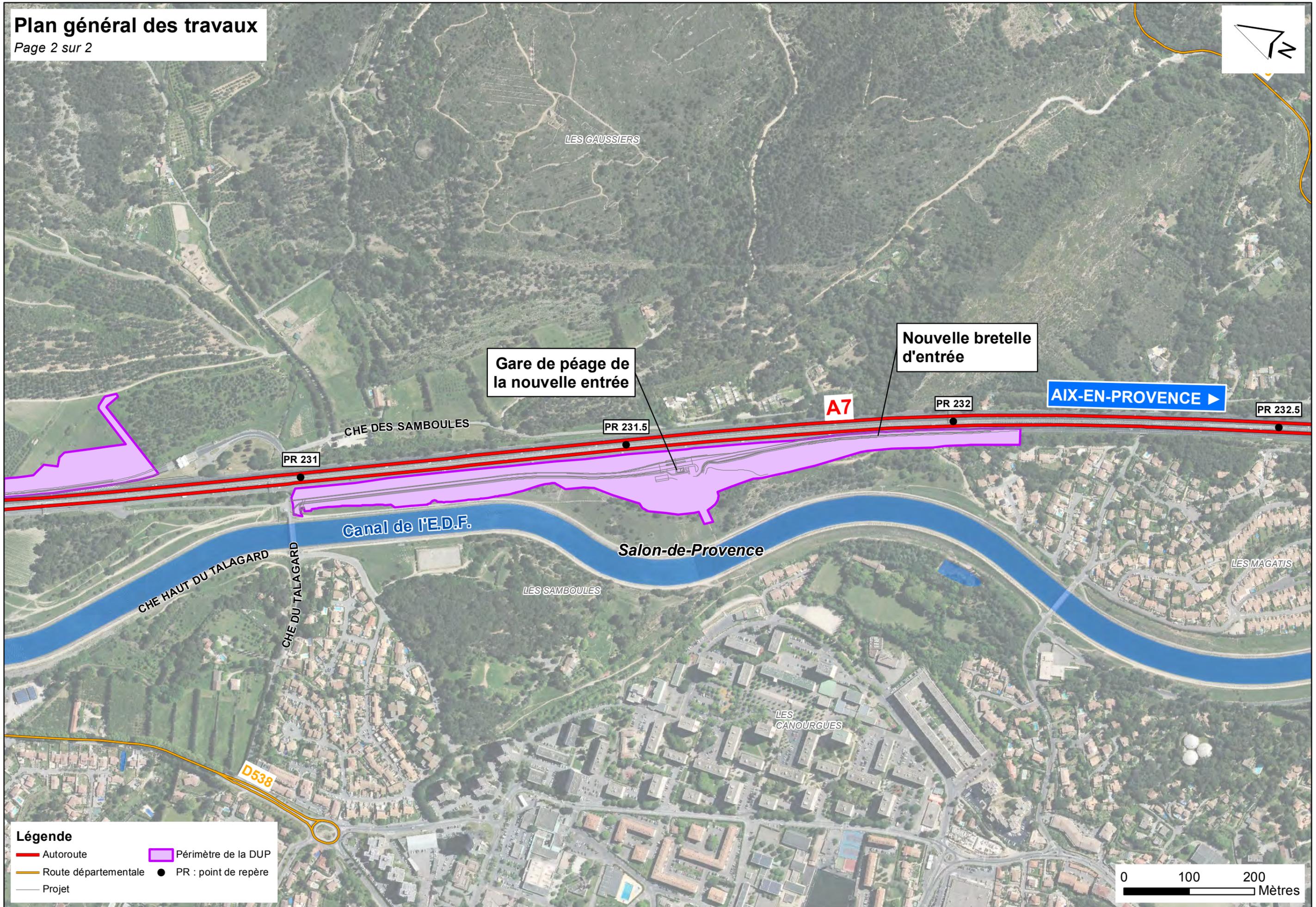
Légende

- Autoroute
- Route départementale
- Projet
- Périmètre de la DUP
- PR : point de repère



Plan général des travaux

Page 2 sur 2



Gare de péage de la nouvelle entrée

Nouvelle bretelle d'entrée

AIX-EN-PROVENCE

CHE DES SAMBOULES

PR 231

PR 231.5

A7

PR 232

PR 232.5

Canal de l'E.D.F.

Salon-de-Provence

CHE HAUT DU TALAGARD

CHE DU TALAGARD

LES SAMBOULES

LES CANOURGUES

LES MAGATIS

D538

Légende

- Autoroute
- Route départementale
- Projet
- Périmètre de la DUP
- PR : point de repère

0 100 200 Mètres

PIECE A05

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A L'ENQUETE



MÉTROPOLE
AIX-MARSEILLE
PROVENCE



ÉCHANGEUR A7 SALON NORD

DU 30 JANVIER AU
18 FÉVRIER 2017



BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

SOMMAIRE

P.3

Partie 1 : la concertation publique

- 1) Le cadre réglementaire P. 3
- 2) Le projet soumis à la concertation P. 4
- 3) Le dispositif de concertation P. 6
 - L'annonce de la concertation
 - S'informer et s'exprimer

P.10

Partie 2 : les contributions

- 1) Participation et principaux thèmes abordés P. 10
- 2) Permanences P. 12
- 3) Urne à disposition P. 14
- 4) Formulaire sur le site Internet P. 15

P.15

Partie 3 : les éléments de réponse du maître d'ouvrage

- 1) Le projet d'aménagement P. 16
- 2) La desserte du territoire P. 17
- 3) L'environnement et le cadre de vie P. 18
- 4) Le prix des travaux et des futurs péages P. 20
- 5) La durée des travaux P. 20
- 6) Le financement du projet P. 20
- 7) Les emprises foncières P. 21

P.22

Partie 4 : les enseignements de la concertation

P.24

ANNEXES

- 1) Arrêté préfectoral P. 24
- 2) Dossier de concertation P. 25
- 3) Communiqué de presse et médias destinataires P. 26
- 4) Retombées médiatiques P. 27
 - Sur le web
 - Collectivités locales

PARTIE 1 : LA CONCERTATION PUBLIQUE

Du 30 janvier au 18 février 2017, VINCI Autoroutes, en partenariat avec la ville de Salon-de-Provence, a mené une concertation publique relative au projet de création d'un demi-échangeur complémentaire sur l'A7 au nord de Salon-de-Provence.

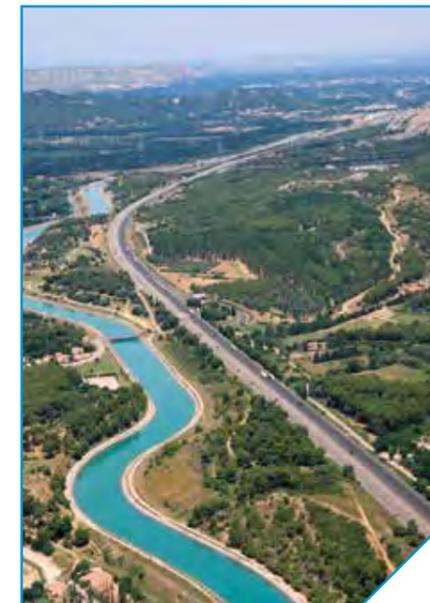
Trois permanences ouvertes au public, une exposition de présentation du projet, une urne et un site internet ont permis de recueillir un total de 605 contributions représentant 1265 avis.

1) Le cadre réglementaire

Pourquoi une concertation publique ?

Conduite sous l'égide du Préfet des Bouches-du-Rhône et organisée en partenariat avec la commune de Salon-de-Provence à l'initiative du projet, la concertation s'est déroulée en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Elle doit permettre au public de prendre connaissance des objectifs et principales caractéristiques du projet, d'échanger avec le maître d'ouvrage et de recueillir des avis et contributions sur l'aménagement proposé par VINCI Autoroutes et ses partenaires cofinanceurs.



Quid de l'Article L103-2 du Code de l'urbanisme ?

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015, il stipule que :

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

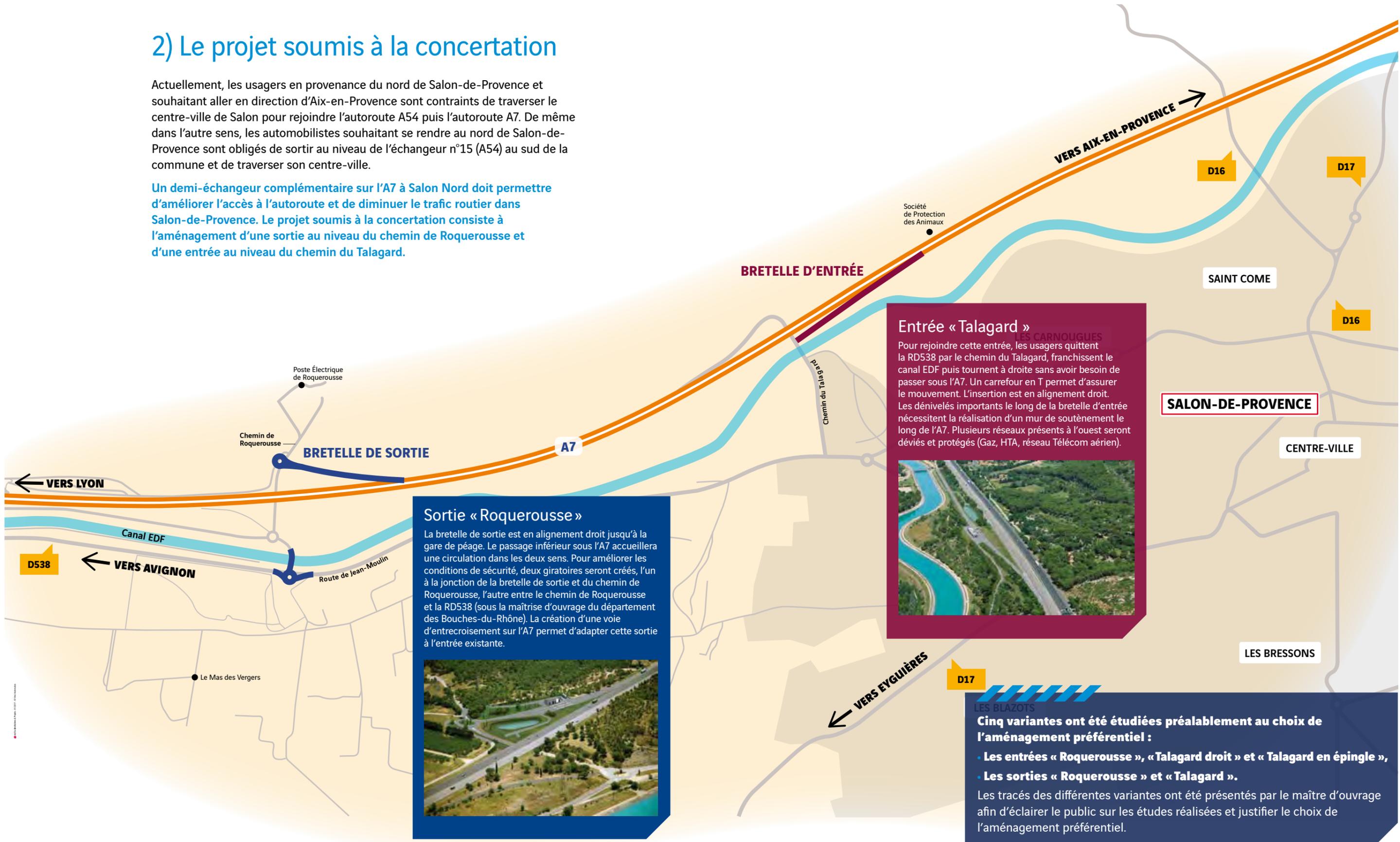
1. L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;
2. La création d'une zone d'aménagement concertée ;
3. Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;
4. Les projets de renouvellement urbain. »

PARTIE 1 : LA CONCERTATION PUBLIQUE

2) Le projet soumis à la concertation

Actuellement, les usagers en provenance du nord de Salon-de-Provence et souhaitant aller en direction d'Aix-en-Provence sont contraints de traverser le centre-ville de Salon pour rejoindre l'autoroute A54 puis l'autoroute A7. De même dans l'autre sens, les automobilistes souhaitant se rendre au nord de Salon-de-Provence sont obligés de sortir au niveau de l'échangeur n°15 (A54) au sud de la commune et de traverser son centre-ville.

Un demi-échangeur complémentaire sur l'A7 à Salon Nord doit permettre d'améliorer l'accès à l'autoroute et de diminuer le trafic routier dans Salon-de-Provence. Le projet soumis à la concertation consiste à l'aménagement d'une sortie au niveau du chemin de Roquerousse et d'une entrée au niveau du chemin du Talagard.



Entrée « Talagard »

Pour rejoindre cette entrée, les usagers quittent la RD538 par le chemin du Talagard, franchissent le canal EDF puis tournent à droite sans avoir besoin de passer sous l'A7. Un carrefour en T permet d'assurer le mouvement. L'insertion est en alignement droit. Les dénivelés importants le long de la bretelle d'entrée nécessitent la réalisation d'un mur de soutènement le long de l'A7. Plusieurs réseaux présents à l'ouest seront déviés et protégés (Gaz, HTA, réseau Télécom aérien).

Sortie « Roquerousse »

La bretelle de sortie est en alignement droit jusqu'à la gare de péage. Le passage inférieur sous l'A7 accueillera une circulation dans les deux sens. Pour améliorer les conditions de sécurité, deux giratoires seront créés, l'un à la jonction de la bretelle de sortie et du chemin de Roquerousse, l'autre entre le chemin de Roquerousse et la RD538 (sous la maîtrise d'ouvrage du département des Bouches-du-Rhône). La création d'une voie d'entrecroisement sur l'A7 permet d'adapter cette sortie à l'entrée existante.

Cinq variantes ont été étudiées préalablement au choix de l'aménagement préférentiel :

- Les entrées « Roquerousse », « Talagard droit » et « Talagard en épingle »,
- Les sorties « Roquerousse » et « Talagard ».

Les tracés des différentes variantes ont été présentés par le maître d'ouvrage afin d'éclairer le public sur les études réalisées et justifier le choix de l'aménagement préférentiel.

PARTIE 1 : LA CONCERTATION PUBLIQUE

3) Le dispositif de concertation

L'annonce de la concertation

Plusieurs moyens ont permis d'annoncer la concertation :

→ **L'arrêté préfectoral** signé par le Préfet des Bouches-du-Rhône le 5 janvier 2017. Il précisait les objectifs poursuivis par le projet de création du demi-échangeur d'accès à l'autoroute A7 au nord de Salon-de-Provence ainsi que les modalités de la concertation publique. *L'arrêté est disponible en annexe 1.*

→ **Un communiqué de presse** diffusé à la presse locale juste avant le démarrage de la concertation. *Le communiqué de presse et la liste des médias destinataires sont disponibles en annexe 3.*

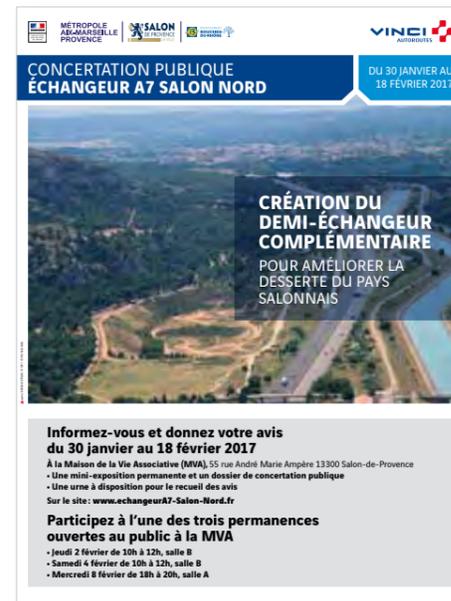


E-mailing aux abonnés Télépage

→ **Des affiches** installées aux abords du lieu d'accueil de la concertation ainsi que dans des points d'accueil de la Ville de Salon-de-Provence.

→ **Une newsletter** envoyée le 31 janvier aux abonnés Télépage du secteur.

→ **Une annonce presse** parue à 2 reprises dans le journal La Provence, le samedi 28 et le mardi 31 janvier.



Affiche annonçant la concertation



Parutions de l'annonce presse

S'informer et s'exprimer

Du 30 janvier au 18 février 2017, les citoyens ont pu s'informer et donner leurs avis sur le projet. Plusieurs moyens d'information et de recueil des avis ont été proposés au public :

→ **L'exposition permanente et l'urne de recueil des avis** mises en place à la Maison de la Vie Associative (55 rue André-Marie Ampère 13300 Salon-de-Provence) durant toute la durée de la concertation. L'exposition était composée de trois panneaux informatifs, avec la mise à disposition d'un dossier de concertation de 20 pages détaillant l'ensemble du projet et d'une urne permettant de recueillir les avis des visiteurs. *Le dossier de concertation est disponible en annexe 2.*



Dossier de concertation



Urne de recueil d'avis



Panneaux d'exposition

PARTIE 1 : LA CONCERTATION PUBLIQUE

→ Les trois permanences ouvertes au public en présence du responsable des études de VINCI Autoroutes, à la Maison de la Vie Associative, le jeudi 2 (10/12h), samedi 4 (10/12h) et mercredi 8 février 2017 (18/20h). L'objectif était de présenter le projet, notamment à l'aide d'un plan taille A0 et du dossier de concertation, et permettre également aux participants de s'exprimer, d'échanger, d'obtenir des réponses à leurs questions et de laisser un avis via l'urne mise à disposition.



→ Le site internet dédié

en ligne à l'adresse :

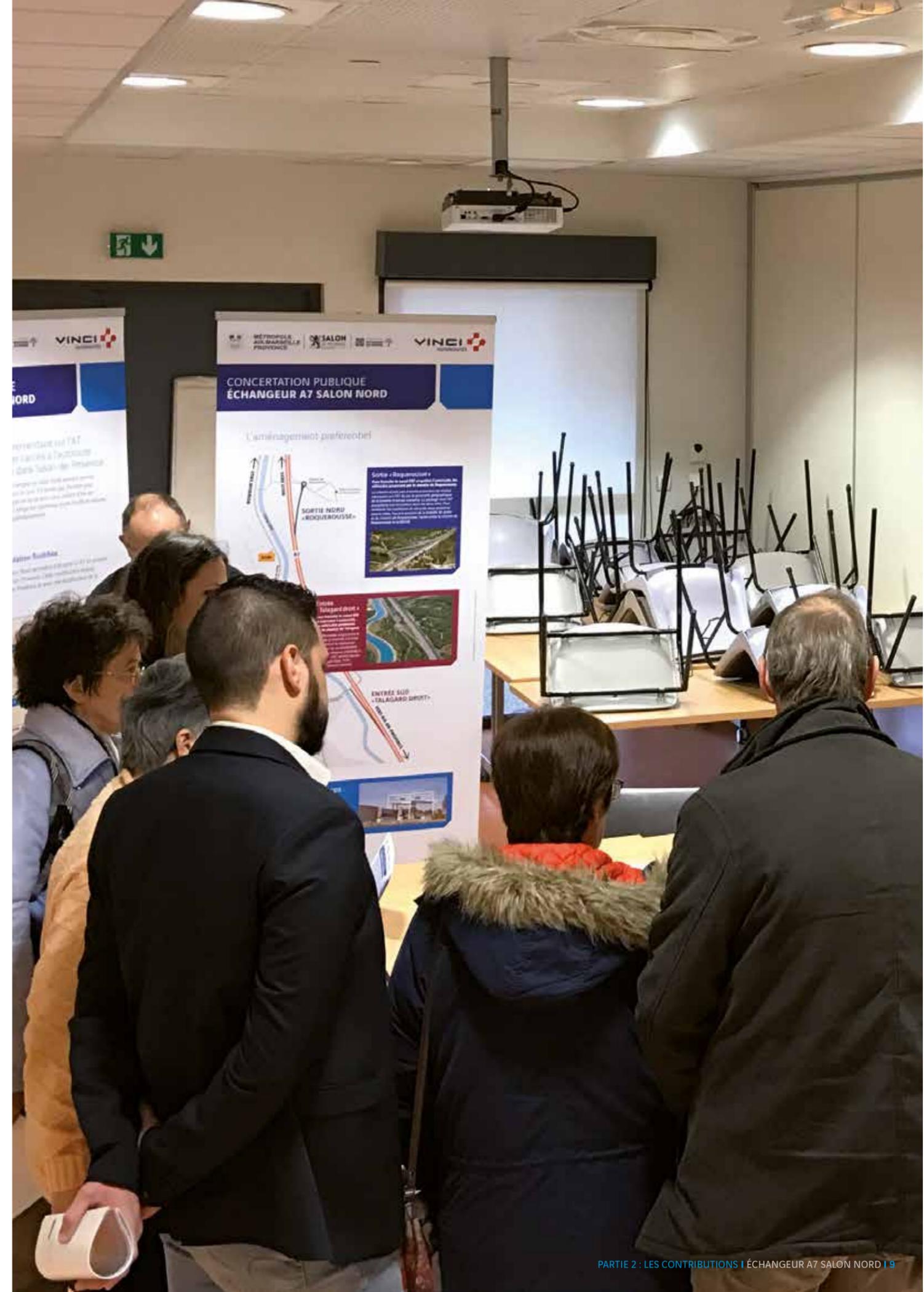
www.echangeurA7-Salon-Nord.fr

Il a permis de présenter le projet grâce aux différentes pages et documents accessibles et de laisser une contribution dans le cadre de la concertation à partir de la rubrique « Espace d'expression ». Le lien du site était placé sur tous les moyens de communication de la concertation et a également été relayé sur le site internet de la mairie de Salon-de-Provence. L'article du site Internet et la newsletter de la mairie de Salon-de-Provence sont disponibles en annexe 2.



Après la concertation ?

À l'issue de la concertation publique, le présent 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, de manière transparente, les enseignements de cette étape d'échanges importante dans la vie du projet. Il a été envoyé par email à tous les participants à la concertation ayant indiqué leurs coordonnées électroniques. **Sur la base de ce bilan, des études seront engagées et les caractéristiques détaillées du projet seront présentées dans le dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).**



PARTIE 2 : LES CONTRIBUTIONS

1) Participation et principaux thèmes abordés

Participation

Les usagers de l'autoroute et les habitants de Salon-de-Provence et des communes voisines ont eu la possibilité de s'exprimer lors de cette concertation publique à travers différents outils mis à leur disposition. Le public a saisi l'opportunité de cette concertation pour s'exprimer largement et la participation a donc été importante.

Au total, ce sont plus de 605 contributions qui ont été collectées :

- 31 déposées dans l'urne lors des trois permanences ouvertes au public,
- 34 déposées dans l'urne au cours de l'exposition permanente,
- 540 transmises depuis la rubrique « Espace d'expression » du site Internet.

Ces 605 contributions ont donné lieu à la production de 1265 avis.

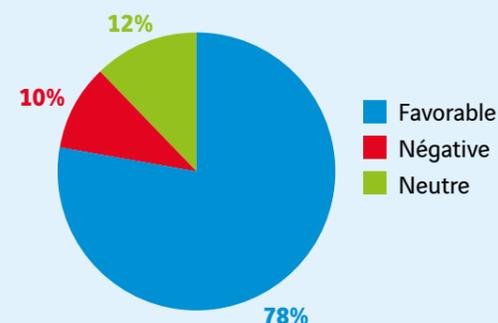
La méthode de comptabilisation est la suivante :

- une contribution est émise par un participant via les canaux mis à sa disposition : urne durant l'exposition et les permanences, formulaire « Espace d'expression » sur le site Internet ;
- un avis est une expression formulée sur un thème ou un sous-thème précis ;
- une contribution peut contenir un ou plusieurs avis (par exemple un avis sur l'accès à l'autoroute et un avis sur le bruit).

Durant cette concertation, ont été reçues de nombreuses contributions argumentées comprenant plusieurs avis sur un même thème, ce qui indique que plusieurs sous-thèmes ont été abordés. Il est donc logique que le nombre d'avis soit supérieur au nombre de contributions pour certains thèmes.

Tonalité générale

L'analyse de l'ensemble des contributions reçues au travers des différents moyens d'expression, montre qu'une large majorité des participants se sont exprimés en faveur de la création d'un demi-échangeur complémentaire sur l'A7 au nord de Salon-de-Provence. (78% des contributions ont une tonalité favorable, contre seulement 12% neutre et 10% négative).



Principaux thèmes abordés

Thèmes	Sous-thèmes	Avis recueillis durant les permanences	Avis recueillis via l'urne	Avis recueillis via le formulaire du site Internet	Total par thème
Projet d'aménagement	Aménagement préférentiel	9	32	468	623
	Tout à Roquerosse	22	1	59	
	Tout au Talagard	0	2	10	
	Autres aménagements	0	0	20	
Desserte du territoire	Désengorger la ville	6	12	104	293
	Circulation routière	3	5	68	
	Accès à l'autoroute	5	1	51	
	Gain de temps	0	1	37	
Environnement et cadre de vie	Nuisances sonores	13	1	40	308
	Pollution	10	4	44	
	Sécurité	12	2	43	
	Espaces verts	8	0	25	
	Paysage	4	0	17	
	Biodiversité	2	1	24	
	Cadre de vie	12	3	43	
Prix (du péage et des travaux)		3	0	22	25
Durée des travaux		1	1	8	10
Financement		0	0	3	3
Emprises foncières		0	0	3	3
Total par canal d'information		110	66	1089	1265

Près de la moitié des avis recueillis concerne le projet d'aménagement. La concertation ayant pour objet un aménagement préférentiel, et non le choix d'une variante, la plupart des participants (81,7 %) se réfèrent, dans leurs contributions, à l'aménagement préférentiel. 90 % de ces 509 avis sont favorable

au projet sans objection sur l'option pressentie. Ce chiffre comprend 110 contributeurs clairement favorable à l'aménagement préférentiel et 349 avis qui n'expriment pas d'objection.

Les deux autres thèmes mis en avant par les participants concernent la desserte du territoire (23% des avis) et l'environnement / cadre de vie (24%).

D'autres thèmes ont été évoqués de manière plus isolée : la question du prix du péage, le coût et la durée des travaux, le financement du projet et les emprises foncières.

L'ensemble de ces thèmes est détaillé en Partie 3 du présent document, dans les éléments de réponse du maître d'ouvrage.

2) Permanences

Trois permanences ont été mises en place le jeudi 2 de 10h à 12h, le samedi 4 de 10h à 12h et le mercredi 8 février 2017 de 18h à 20h à la Maison de la Vie Associative de Salon-de-Provence afin de présenter le projet au public et de recueillir leurs avis. Organisées par VINCI Autoroutes en partenariat avec la commune de Salon-de-Provence, elles ont accueilli au total **cinquante sept participants** qui ont pu échanger avec le maître d'ouvrage et échanger leurs

points de vue pendant près de deux heures à chaque permanence.

Sur les 57 participants aux permanences :

- 36 étaient des riverains proches du Talagard
- 12 étaient des habitants de Salon-de-Provence

Les 31 contributions reçues ont permis d'aborder principalement 5 thématiques :

- 31 avis concernent le **projet d'aménagement** :
 - 9 portent sur l'aménagement préférentiel
 - 22 expriment le souhait de voir l'aménagement entièrement réalisé à Roquerousse, entrée comprise.
- 14 avis concernent la **desserte du territoire** :
 - 6 portent sur le désengorgement de la ville,
 - 3 sur la circulation routière,
 - 5 sur l'accès à l'autoroute.
- 61 avis concernent l'**environnement et le cadre de vie** :
 - 12 portent sur le cadre de vie dans Salon-de-Provence,
 - 13 sur les nuisances sonores,
 - 12 sur la sécurité,
 - 10 sur la pollution,
 - les 14 autres font référence aux espaces verts du Talagard (8), au paysage (4) ainsi qu'à la biodiversité (2).
- 3 avis concernent le **prix des travaux et des futurs péages**.
- 1 avis concerne la **durée des travaux**.

La tonalité des interventions est plutôt mitigée vis-à-vis du projet :

- 7 sont positives
- 17 sont neutres, soit 55% des contributions
- 7 sont négatives, essentiellement les avis concernant les nuisances (bruit et qualité de l'air) et le cadre de vie autour du Talagard.

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 la ville de Salon-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 à ce **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 anti-bruit, les accès aux espaces verts du Talagard, ou encore les aménagements de sécurité à mettre en œuvre.



3) Urne a disposition

Une urne de recueil des avis était mise à disposition du public à la Maison de la Vie Associative de Salon-de-Provence.

Des panneaux d'exposition et le dossier de concertation étaient présentés à cotés pour permettre à chacun de se faire un avis.



Les 34 contributions collectées abordent 4 thématiques principales:

- 35 avis concernent **le projet d'aménagement** :
 - 32 portent sur l'aménagement préférentiel,
 - 2 expriment le souhait de voir l'aménagement entièrement réalisé au Talagard, sortie comprise.
 - 1 exprime le souhait de voir l'aménagement entièrement réalisé à Roquerousse, entrée comprise.
- 19 avis concernent **la desserte du territoire** :
 - 12 portent sur le désengorgement de la ville,
 - 5 sur la circulation routière,
 - 1 sur l'accès à l'autoroute,
 - 1 sur les gains de temps de parcours.
- 11 avis concernent **l'environnement et le cadre de vie** :
 - 3 portent sur le cadre de vie dans Salon-de-Provence,
 - 4 sur la pollution,
 - 2 sur la sécurité,
 - 1 sur les nuisances sonores,
 - 1 sur la biodiversité.
- 1 avis concerne **la durée des travaux**, jugée trop longue.

La tonalité des contributions est très favorable au projet :

- 29 sont positives, soit 85% des contributions
- 4 sont neutres
- 1 est négative

Les contributeurs étaient, dans une grande majorité, des habitants de Salon-de-Provence, impactés par la congestion routière et soucieux de l'attractivité du centre-ville.

Les contributions, favorables à l'aménagement préférentiel, **mettent en avant les thématiques liées à l'amélioration de la desserte**

du territoire, avec en priorité le désengorgement du centre ville et l'apaisement des circulations routières. Les contributeurs demandent la réalisation du projet dans les meilleurs délais, permettant ainsi une amélioration du cadre de vie urbain et un développement économique et touristique facilité grâce à l'accessibilité du centre-ville.

4) Formulaire sur le site internet

Le site internet et la rubrique « Espace d'expression » ont permis de collecter un grand nombre de contributions (**89% des contributions**).

Au total, 3 661 utilisateurs ont visité le site durant les trois semaines de concertation publique, dont 14% s'y sont rendus plusieurs fois.



Les 540 contributions collectées ont permis d'émettre 1089 avis concernant 7 thématiques :

- 557 concernent **le projet d'aménagement** :
 - 468 portent sur l'aménagement préférentiel,
 - 59 expriment le souhait de voir l'aménagement entièrement réalisé à Roquerousse, entrée comprise.
 - 10 expriment le souhait de voir l'aménagement entièrement réalisé au Talagard, sortie comprise.
 - 20 évoquent d'autres aménagements
- 260 avis concernent **la desserte du territoire** :
 - 104 portent sur le désengorgement de la ville,
 - 68 sur la circulation routière,
 - 51 sur l'accès à l'autoroute,
 - 37 sur les gains de temps de parcours.
- 236 avis concernent **l'environnement et le cadre de vie** :
 - 43 portent sur le cadre de vie dans Salon-de-Provence,
 - 44 sur la pollution,
 - 43 sur la sécurité,
 - 40 sur les nuisances sonores,
 - 24 sur la biodiversité,
 - 25 sur les espaces verts du Talagard,
 - 17 sur le paysage.
- 22 avis concernent **le prix des travaux et des futurs péages**.
- 8 concernent **la durée des travaux**.
- 3 concernent **le financement**.
- 3 concernent **les emprises foncières**.

La tonalité des contributions est largement favorable au projet :

- 438 sont positives, soit 81% des contributions
- 53 sont neutres dont 4 hors sujet
- 49 sont négatives dont 9 totalement opposées au projet en lui-même

Les contributeurs, habitants de Salon-de-Provence et des communes situées plus au nord, sont majoritairement des utilisateurs de l'A7 pour leur déplacement domicile-travail.

Les nombreuses contributions favorables à l'aménagement préférentiel **témoignent du niveau d'attente des usagers réguliers de l'autoroute A7** de voir le projet réalisé. Ils mettent en avant l'évitement du centre-ville de Salon-de-

Provence, l'amélioration de la qualité de leur circulation et les gains en temps de parcours.

Les contributions négatives rejoignent celles émises lors des permanences et concernent **les préoccupations des habitants** par la présence de cette bretelle d'autoroute au Talagard (pollution, nuisances sonores, soucis de sécurité, de valeur immobilière et d'espace vert).

PARTIE 3 : LES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les contributeurs s'expriment sur différents sujets qui peuvent être regroupés en sept thèmes.

1) Le projet d'aménagement

(619 avis pouvant être classés en 4 sous-thèmes)

→ L'aménagement préférentiel, entrée Talagard/sortie Roquerousse (509 avis)

Une large majorité (plus de 81%) des avis concernent le projet d'aménagement préférentiel soumis à la concertation. Parmi ceux-ci, 90% des participants expriment un avis favorable au projet sans objection au parti d'aménagement proposé par le maître d'ouvrage, 7% un avis neutre et 3% un avis contre.

→ Tout à Roquerousse, entrée Roquerousse/sortie Roquerousse (82 avis)

82 participants expriment le souhait de voir l'aménagement entièrement réalisé à Roquerousse, entrée comprise. La moitié d'entre eux s'expriment clairement contre le projet, en particulier au niveau du Talagard. Ce sont éventuellement des riverains qui souhaitent préserver leur cadre de vie et leur quartier.

Plusieurs variantes ont été étudiées et analysées préalablement au choix préférentiel de la variante de sortie dite « Roquerousse » et de la variante d'entrée dite « Talagard ».

L'analyse comparative a mis en évidence les avantages/inconvénients des variantes étudiées selon différents critères (l'opportunité, la sécurité, l'incidence sur le réseau routier secondaire, la faisabilité technique, l'environnement humain et naturel, l'impact paysager, les procédures et l'investissement).

Par ailleurs, le choix de rassembler les entrées sur l'autoroute dans les deux sens au niveau du chemin du Talagard et les sorties de l'autoroute dans les deux sens au niveau du chemin de Roquerousse a l'avantage d'offrir à tous les usagers actuels et futurs une bonne lisibilité de l'aménagement complet.

Les autres aménagements dépassent le cadre du projet soumis à concertation publique, mais sont prises en considération par VINCI Autoroutes et ses partenaires dans le cadre de sa réflexion à l'échelle du territoire salonais.

→ Tout au Talagard, entrée Talagard/sortie Roquerousse (12 avis)

12 participants expriment le souhait de voir l'aménagement entièrement réalisé au Talagard, sortie comprise, jugeant Roquerousse trop éloigné de la ville.

→ Autres aménagements (20 avis)

Les 20 participants s'exprimant sur un autre aménagement sont plutôt favorables au projet (55%) ou neutre (40%). Cette répartition s'explique par le sujet principal de ces avis, qui n'est pas le demi-échangeur de Salon Nord mais la création d'autres échangeurs, notamment à Coudoux, à Lançon, à Arles ou encore à Orange.

Un collectif d'opposants au projet préférentiel s'est constitué et renforcé durant la concertation publique. Il s'oppose à l'aménagement de la bretelle d'entrée sur l'autoroute au niveau du Talagard et demande à ce qu'elle soit réalisée au niveau de Roquerousse. Ces opposants sont essentiellement des riverains du chemin du Talagard et des habitants du lotissement résidentiel.

Cette opposition s'est mobilisée au moyen d'une pétition en ligne et d'une page sur le réseau social Facebook.

Seules les contributions parvenues via les moyens d'expression mis à disposition et reconnus dans le cadre de la concertation réglementaire, cités pages 7 et 8, ont été prises en compte.

2) La desserte du territoire

(293 avis pouvant être classés en 4 sous-thèmes)

→ Le désengorgement de Salon-de-Provence (122 avis)

La majorité des participants qui s'expriment en matière de desserte du territoire insiste sur le désengorgement de Salon-de-Provence, qu'ils considèrent comme nécessaire pour favoriser le mieux vivre et le développement économique et touristique de la ville.

→ La circulation routière dans et autour de Salon-de-Provence (76 avis)

La majorité des contributeurs qui s'expriment sur le sujet de la circulation routière mettent en avant plusieurs bénéfices du projet, notamment la fluidification des flux dans le centre-ville de Salon-de-Provence.

Certains riverains en revanche pointent une augmentation de la circulation au niveau de l'avenue Jean-Moulin et du chemin du Talagard, y compris dans le lotissement résidentiel situé à proximité.

→ L'accès à l'autoroute (57 avis)

La majorité des avis met en avant la possibilité d'accéder et de quitter l'autoroute au nord de Salon-de-Provence.

Une plus faible part des participants discute de l'accessibilité à l'autoroute au regard de l'aménagement préférentiel, considérant la sortie à Roquerousse trop éloignée de la ville et engendrant un détour, et l'entrée au Talagard trop proche des voies résidentielles.

→ Le gain de temps (38 avis)

38 participants mettent en valeur les gains de temps de parcours que le projet permet. Ce sont en majorité des habitants du nord de Salon-de-Provence ou des communes voisines, faisant régulièrement ce trajet pour leur déplacement domicile-travail.

Le désengorgement de la ville de Salon-de-Provence et la fluidification des flux en centre-ville sont au cœur des priorités du projet.

Une augmentation du trafic, évaluée à 3500 véhicules/jours, est cependant à prévoir entre la partie nord du chemin du Talagard, depuis l'avenue Jean-Moulin, jusqu'à la bretelle d'autoroute, en passant par le pont du canal EDF.

Des aménagements d'insertion sur les voies communales seront étudiés par les partenaires porteurs du projet afin d'éviter que le trafic ne se reporte dans les zones résidentielles, notamment au sein du lotissement du Talagard.



PARTIE 3 : LES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

3) L'environnement et le cadre de vie

(308 avis pouvant être classés en 7 sous-thèmes)

→ Les nuisances sonores (54 avis)

De nombreux avis ont portés sur les nuisances sonores au niveau du chemin du Talagard. Les riverains du chemin, du lotissement et ceux en limite d'autoroute au nord de Salon-de-Provence, sont inquiets de l'augmentation du bruit induite par le projet. La réalisation de dispositifs de protection est demandée, afin que le projet préserve le cadre de vie des habitants.

Des aménagements de réduction des nuisances sur le réseau communal seront étudiés par les partenaires porteurs du projet concernés par l'augmentation des trafics, entre l'avenue Jean-Moulin jusqu'à la bretelle d'entrée sur l'autoroute. Les nuisances sonores seront évaluées et prises en considération dans une étude d'impact préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement.

→ La qualité de l'air (58 avis)

Les avis concernant la qualité de l'air sont répartis en deux opinions distinctes.

D'une part, celle des riverains et habitants au nord de Salon-de-Provence inquiets de la pollution de l'air induite par l'augmentation de la circulation au niveau du chemin du Talagard. D'autre part, celle des habitants de Salon-de-Provence qui se réjouissent d'une diminution de la pollution au centre-ville.

L'étude d'impact préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement devra évaluer les effets du projet sur le milieu physique, biologique et humain.

→ La sécurité (57 avis)

Plusieurs participants demandent à ce que des aménagements de sécurité soient mis en œuvre. Les avis portent essentiellement sur les enjeux de sécurité au niveau du chemin du Talagard où se trouvent l'entrée d'un lotissement et d'un centre aéré, mais aussi au croisement du chemin de Roquerousse avec l'avenue de Jean-Moulin (D538), lieu jugé accidentogène.

Des aménagements de voirie seront étudiés par les partenaires porteurs du projet afin de sécuriser les flux, piétons notamment, sur la partie du chemin du Talagard concernée par l'augmentation des trafics, entre l'avenue Jean-Moulin jusqu'à la bretelle d'entrée sur l'autoroute. D'autres aménagements pourront également être mis en place pour limiter la vitesse des véhicules.

À Roquerousse, la construction d'un rond-point à l'intersection entre l'avenue Jean-Moulin et le chemin de Roquerousse permettra une réduction de la vitesse des véhicules, sécurisant ainsi le croisement (maîtrise d'ouvrage du département des Bouches-du-Rhône).

→ Les espaces verts du Talagard (33 avis)

Le maintien des accès aux espaces verts du massif du Talagard, où de nombreuses familles et sportifs se rendent régulièrement en passant par le chemin du Talagard, tient à cœur des habitants situés à proximité. Ils craignent que les modes doux de transports (piétons, cyclistes, etc.) ne puissent plus accéder au massif ou à la SPA à cause de l'augmentation de la circulation sur le chemin du Talagard.

La passerelle d'accès piéton au dessus du canal EDF ainsi que le trottoir sur le pont sont maintenus dans le cadre du projet. L'aménagement prévoit un « tourne à droite » situé tout de suite après le pont du canal EDF pour prendre la bretelle d'autoroute, sans emprunter le tunnel de franchissement de l'autoroute, qui ne verra donc pas sa fréquentation augmenter. La ville de Salon-de-Provence étudiera les aménagements souhaitables en faveur des modes doux.

→ Le paysage (21 avis)

Les avis concernent essentiellement les effets sur le paysage de l'entrée au Talagard, notamment l'impact visuel sur le massif et les espaces verts à proximité.

L'étude d'impact, préalable à l'enquête publique, vise notamment à évaluer les effets du projet sur le paysage et le patrimoine. Elle proposera des mesures permettant d'intégrer l'aménagement dans son environnement. Une végétalisation autour du demi-échangeur au Talagard et à Roquerousse est prévue.

→ La biodiversité (27 avis)

Certains participants s'inquiètent de l'impact de ce projet sur la biodiversité aux alentours de Roquerousse et du Talagard.

Les inventaires de terrain préalables, permettant de déterminer la présence ou non d'espèces rares et protégées, ont permis notamment d'identifier les tracés présentant le plus d'impacts sur la biodiversité environnante.

Des mesures de réduction des impacts seront définies dans le cadre de l'étude d'impact.

→ Le cadre de vie (58 avis)

Les avis concernant le cadre de vie se répartissent en deux propos différents.

Celui des riverains du nord de Salon-de-Provence inquiets pour leur cadre de vie, principalement à cause d'une augmentation de la circulation au niveau du chemin du Talagard, et soucieux du patrimoine archéologique important au niveau du Talagard et de la baisse présumée de la valeur immobilière de leur bien.

Celui des habitants de Salon-de-Provence qui s'attendent à une amélioration du cadre de vie en centre-ville grâce à la diminution des trafics.

L'expérience de VINCI Autoroutes concernant des projets d'échangeurs montre que les aménagements de bretelle autoroutière profitent le plus souvent à l'attractivité immobilière des quartiers situés à proximité.

L'étude d'impact permettra d'évaluer les effets du projet sur le patrimoine, archéologique notamment : il est prévu de réaliser un diagnostic archéologique.

PARTIE 3 : LES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

4) Le prix des travaux et des futurs péages

(25 avis)

Plusieurs participants s'interrogent sur le prix des futurs péages. Certains considèrent qu'une gratuité de la portion d'autoroute Salon Nord – Salon Sud permettrait d'attirer plus d'usagers et ainsi réellement désengorger Salon-de-Provence.

Quelques avis ont été laissés sur le prix des travaux. Un riverain du Talagard précise que les documents d'urbanisme

de la ville ne prévoyant aucune implantation d'infrastructure sur le site du Talagard, un préjudice indemnisable au profit des riverains devrait être pris en compte.

Le prix du péage sera fixé par l'État, dans les mois précédents la mise en service du demi-échangeur de Salon Nord.

5) La durée des travaux

(10 avis)

10 des avis font référence à la durée des travaux. Les contributeurs demandent majoritairement la date de début des travaux, et font part de leur impatience en espérant des travaux rapides.

La durée des travaux est estimée à deux ans et demi. En amont, le projet doit respecter des délais d'études et d'instruction de dossiers réglementaires, pour une durée d'environ trois années.

La mise en service est projetée par VINCI Autoroutes et ses partenaires à l'horizon 2021.

6) Le financement du projet

(3 avis)

Quelques avis font référence au financement du projet. Une personne demande un financement européen.

Le financement du projet, d'une hauteur de 22 M€ au global, sera mis en place par les partenaires et fera l'objet d'une convention signée par les différents acteurs. La clé de la répartition sera communiquée lors de l'enquête publique.

7) Les emprises foncières

(3 avis)

Quelques avis portent sur les emprises foncières. Ils recommandent un projet uniquement sur Roquerousse, pour permettre une gestion plus simple des emprises foncières.

L'entrée au Talagard est située sur le domaine public ne nécessitant aucune procédure foncière. La sortie à Roquerousse concerne le domaine public et privé.



PARTIE 4 : LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Ce projet a suscité une forte mobilisation du public, notamment des habitants de Salon-de-Provence, des riverains du projet et des utilisateurs de l'autoroute A7, via les différents moyens d'expression mis à leur disposition.

Une attente forte des utilisateurs de l'autoroute A7, habitants de Salon-de-Provence et des communes plus au nord

Le projet est attendu et espéré par une large majorité de ce public. Cette attente s'inscrit dans un contexte de démographie croissante sur le territoire salonnais et d'augmentation des flux pendulaires en direction des bassins d'emplois au sud, notamment d'Aix-en-Provence et de Marseille. Les congestions et l'allongement des temps de parcours sont à l'origine d'une crispation des habitants et usagers du nord salonnais, impatients de voir les conditions de circulation s'apaiser sur leur itinéraire quotidien. Dans ce contexte, le projet apparaît comme une solution à même de faciliter la vie de cette population, habitante de Salon-de-Provence et des communes situées plus au nord, et utilisatrice de l'autoroute A7 qu'elle rejoint au sud de la ville vers Marseille.

Des riverains du projet opposés à ses modalités de réalisation, en particulier au niveau du Talagard

Les riverains du projet ne remettent pas en cause son opportunité. Ils sont en revanche inquiets pour leur cadre de vie. En cause, l'entrée au niveau du Talagard, située en zone résidentielle à proximité d'un lotissement. Les préoccupations des riverains concernent les nuisances induites par les 3500 véhicules supplémentaires projetés sur le chemin du Talagard, depuis l'avenue Jean-Moulin jusqu'à la bretelle d'entrée sur l'autoroute. L'augmentation du bruit, déjà présent à proximité de l'autoroute, est estimée comme difficilement

acceptable pour certains d'entre eux. La sécurité des piétons et des plus jeunes dans le quartier, la pollution de l'air et la perte de valeur de l'immobilier relèvent également de leurs craintes principales.

En conséquence, une partie des riverains, les plus opposés au projet, souhaitent que l'entrée sur l'autoroute se fasse au niveau de Roquerousse, plus loin des habitations. D'autres espèrent la mise en œuvre de mesures de réduction des nuisances et d'aménagements de sécurité (limitation du bruit, vitesse limitée, sens de circulation, etc.).

VINCI Autoroutes et ses partenaires étudieront les aménagements d'insertion et mesures d'accompagnement visant à améliorer l'intégration du projet et réduire les nuisances.

Des opportunités pour l'attractivité et la vie en centre-ville

La gestion routière aux heures de pointe est vécue par les habitants et les commerçants comme une atteinte à la qualité de vie résidentielle et à l'attractivité économique et touristique du centre-ville. L'attente de meilleures conditions de circulation est forte de leur part, permettant par ailleurs de nouveaux projets de requalification et de renouvellement urbain.



Sur la base de ce bilan, des études détaillées seront engagées et les caractéristiques du projet seront présentées dans le **dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**. L'enquête publique permettra alors de présenter aux citoyens le projet finalisé et d'échanger sur ses modalités précises de réalisation.



PIECE A06

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET REPONSE APPORTEE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE



Avis de l'autorité environnementale

Examen au cas par cas



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Décision d'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur l'autoroute A7 – complément du demi-diffuseur de Salon Nord à Salon-de-Provence (13)

n° : F -093-20-C-0001

Décision du 11 février 2020 après examen au cas par cas en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'avis délibéré n° 2018-79 du 21 novembre 2018 de l'Autorité environnementale sur l'amélioration de la bifurcation A7 - A54 à Salon-de-Provence, Lançon-Provence et Pélissanne, et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (13),

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-093-20-C-0001 (y compris ses annexes) relatif à l'autoroute A7 - complément du demi-diffuseur de Salon Nord à Salon-de-Provence (13), reçu complet d'Autoroutes du Sud de la France le 7 janvier 2020 ;

Considérant la nature du projet,

- qui consiste à compléter le demi-diffuseur de Salon Nord existant sur l'A7,
- qui nécessite la construction d'une bretelle d'entrée côté sud dans le sens Lyon-Marseille (1 150 m de long), d'une bretelle de sortie côté nord dans le sens Marseille-Lyon (1 800 m de long), de deux nouvelles gares de péage (éclairées la nuit) et des bâtiments techniques associés, d'un carrefour au niveau du raccordement du chemin de Roquerousse et du réaménagement du carrefour sur la RD538, et d'un système de recueil des eaux de ruissellement issues des chaussées qui seront traitées par trois bassins de décantation avant rejet dans le milieu naturel,
- qui recouvre une aire globale de 13,85 ha environ,
- dont la mise en œuvre produira environ 89 000 m³ de matériaux de déblais dont 60 000 m³ environ pourraient être réutilisés, le reste étant mis en dépôt,
- dont la durée des travaux est prévue sur trois ans,
- qui vise, selon le formulaire susvisé, à sécuriser les conditions de circulation en centre-ville, à décongestionner les axes principaux de la ville en heure de pointe, à limiter les nuisances (bruit et pollution), et qui permet d'améliorer les liaisons entre le nord de la ville, les communes voisines et les bassins d'emploi de Fos-sur-Mer, Marseille et Aix-en-Provence ;

Considérant la localisation du projet,

- sur le territoire de la commune de Salon-de-Provence (13),
- sur la section Salon-de-Provence / Coudoux pour laquelle une évaluation environnementale a été réalisée lors de la réalisation de l'autoroute au droit de l'échangeur puis de son élargissement,
- entre les points de repère PR229 et PR232 de l'A7,

- dans le site Natura 2000 n° FR9310069 (ZPS) « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour »,
- à proximité des sites Natura 2000 n° FR9301595 (ZSC) « Crau centrale – Crau sèche » et n° FR9310064 (ZPS) « Crau »,
- à proximité du parc naturel régional n° FR8000046 « Les Alpilles »,
- dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II n° 930012448 « Plateaux de Vernegues et de Roquerousse »,
- sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit dans l'environnement et par le plan de prévention des risques séisme et mouvements de terrain,
- sur un secteur concerné par l'aléa feux de forêts (faible à exceptionnel),
- à proximité de zones humides du schéma régional de cohérence écologique (secteur des Côtiers, du Rhône au cap Bénat inclus) et de deux autres zones humides recensées par des inventaires,
- dans le périmètre de protection rapprochée de la prise d'eau dans le canal de Craponne, captage d'eau destiné à la consommation humaine ;

Considérant les impacts du projet sur le milieu et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et notamment,

- l'emprise du projet sur des habitats d'espèces protégées et l'atteinte probable à des individus de telles espèces : oiseaux nicheurs (Alouette lulu, Chardonneret élégant, Fauvette mélanocéphale, Engoulevent d'Europe, Serin cini, Verdier d'Europe), reptiles (Couleuvre de Montpellier, Seps strié, Léopard des murailles, Léopard à deux raies, Psammodrome d'Edwards, Tarente de Mauritanie), mammifères (Écureuil roux) et invertébré (Magicienne dentelée),
- la consommation d'espaces naturels, forestiers et agricoles, y compris en site Natura 2000, dont les incidences doivent être évaluées,
- étant tenu compte des effets cumulés potentiels entre ce projet et le projet d'aménagement de la bifurcation A7/A54 (situé à proximité) sur lequel l'Ae a rendu l'avis susvisé, qui concernent notamment selon le formulaire susvisé les trafics, les nuisances et les impacts sur les milieux aquatiques, humains et agricoles,
- étant tenu compte de la nécessité, selon le formulaire susvisé, de mesures d'évitement, de réduction et de compensation en raison de l'existence d'incidences négatives significatives prévisibles,
- étant bien noté que le pétitionnaire estime dans le formulaire susvisé qu'une évaluation environnementale est nécessaire sur ce projet ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, l'autoroute A7 – complément du demi-diffuseur de Salon Nord à Salon-de-Provence (13), présentée par Autoroutes du Sud de la France, n° F-093-20-C-0001, est soumise à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision. Ils concernent aussi la justification du projet au vu de ses impacts prévisibles sur l'environnement, les raisons environnementales du choix effectué, l'étude des impacts cumulés avec les autres projets connus, l'étude des impacts du projet notamment sur les zones humides, la faune, la flore, les continuités écologiques, les espèces protégées et leurs habitats, les sites Natura 2000, le bruit, la pollution de l'air, la santé, les émissions de gaz à effet de serre, l'imperméabilisation des sols, l'urbanisation induite, les eaux. L'analyse des impacts reposera sur des hypothèses qui devront être clairement posées et justifiées et sur un modèle reposant sur ces hypothèses projetant les trafics prévisibles à différentes échéances temporelles (y compris à la mise en service du projet).

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 11 février 2020

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,



Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX



Avis de l'autorité environnementale

Avis de l'Autorité environnementale sur l'évaluation environnementale du projet et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Sommaire

1	OBJET DU DOCUMENT	3
2	AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET.....	4
3	REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	13
3.1	Recommandation n° 01 - Étude d'impact – Données trafic	13
3.2	Recommandation n° 02 – Recherche de variantes	13
3.3	Recommandations n° 03 et 04 – Habitats naturels.....	20
3.4	Recommandation n° 05 – Zones Humides	21
3.5	Recommandations n° 06 et 07 – Flore	21
3.6	Recommandation n° 08– Faune.....	22
3.7	Recommandation n° 09 – Eau	24
3.8	Recommandations n° 10, 11 et 12 - Milieu humain - Trafic et déplacements	24
3.9	Recommandation n° 13– Bruit.....	26
3.10	Recommandations n° 14 et 15– Pollution de l'air	27
3.11	Recommandations n° 16 et 17 – Urbanisation	29
3.12	Recommandation n° 18 – Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité	30
3.13	Recommandation n° 19 – Consommations énergétiques et gaz à effet de serre.....	32
3.14	Recommandation n° 20 – Résumé non-technique	32
3.15	Recommandation n° 21 – Résumé non-technique	33

Table des illustrations

Illustration 1.	Cartographie sonore de l'état initial du bruit.....	27
Illustration 2.	Évolution d'émissions de Nox en fonction de la vitesse pour un véhicule léger – Source : SETRA	28
Illustration 3.	Secteur Roquerousse.....	30
Illustration 4.	Secteur Talagard.....	30
Illustration 5.	Répartition des gains de véhicules/h par classe de valeur du temps en 2024 et 2044.....	31

Table des tableaux

Tableau 1.	Synthèse des impacts des différentes variantes.....	16
Tableau 2.	Synthèse des impacts des variantes d'entrée Sud A et C.....	19
Tableau 3.	Comparaison des concentrations de fond utilisées dans la modélisation aux nouveaux seuils de l'OMS (2021).....	28
Tableau 4.	Évolution de la circulation routière par classe et par type de voie permise par le projet aux horizons 2024 et 2044.....	31

1 OBJET DU DOCUMENT

La présente pièce A06 a été réalisée et intégrée au volume A du dossier d'enquête (cf. sommaire général) relatif à l'autorisation environnementale. Cette pièce constitue le mémoire de réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) du 20 octobre 2021 relatif au projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord sur la commune de Salon-de-Provence (13).

Son objet est d'apporter les explications et les compléments nécessaires en réponse aux observations et questions de l'Autorité Environnementale.

Les explications sont fondées sur des éléments du dossier d'enquête.

Aide à la lecture :

Les chapitres sont structurés de la manière suivante :

- **Un rappel des remarques et recommandations de l'Ae, exposées au chapitre 2 ci-après,**
- **Des mentions en vert, signalées par le symbole ► : référence aux chapitres du dossier d'Enquête Publique concernés par l'observation indiquée. Ces références permettent de retrouver plus facilement les éléments de réponse.**
- **Un texte et, le cas échéant des cartographies et des images, constituant les réponses et explications apportées par ASF.**

2 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale+145.html>

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'autoroute A7 – Complément du demi-diffuseur de Salon Nord à Salon-de-Provence (13) et sur la mise en compatibilité de son plan local d'urbanisme

n° Ae : 2021-77

Avis délibéré n° 2021-77 adopté lors de la séance du 20 octobre 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 20 octobre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'autoroute A7 – Complément du demi-diffuseur de Salon Nord à Salon-de-Provence (13) et sur la mise en compatibilité de son plan local d'urbanisme.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Véronique Wormser, Annie Viu

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Marc Clément, François Letourneux, Michel Pascal, Alby Schmitt

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet des Bouches-du-Rhône, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 21 juillet 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 27 août 2021 :

- le préfet des Bouches-du-Rhône,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Provence-Alpes-Côte-d'Azur, et a pris en compte la contribution du 7^e septembre 2021.

Sur le rapport de François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Les échanges entre l'autoroute A7 et l'agglomération de Salon-de-Provence (13) sont actuellement organisés par un demi-diffuseur. Le projet présenté par Autoroutes du sud de la France (ASF) vise à le compléter, avec pour objectif de réduire la congestion, la pollution et le nombre d'accidents dans le centre-ville. Il comprend la création de deux bretelles de sortie avec gares de péage, de deux giratoires et de quatre bassins de traitement des eaux. Il nécessite une déclaration d'utilité publique, une autorisation de défrichement, une autorisation au titre de la « loi sur l'eau », une dérogation au régime d'interdiction stricte protégeant certaines espèces et leurs habitats et une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Salon-de-Provence. Le dossier porte sur l'ensemble.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux concernent les habitats naturels et leurs espèces, ainsi que les nuisances : bruit, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre et sécurité routière.

L'étude d'impact est clairement présentée. Elle résulte de la synthèse d'études détaillées dont la plupart sont jointes en annexe. Toutefois, la principale d'entre elles, l'étude de trafic, dont les résultats sont déterminants pour de nombreuses incidences (pollution de l'air, bruit, congestion, évaluation socio-économique, etc.), n'est pas jointe. Il conviendra d'y remédier en présentant une analyse de la situation, des besoins et solutions pour développer covoiturage et transports collectifs.

L'étude d'impact indique choisir les variantes les mieux-disantes pour l'environnement, ce qui n'est pas le cas alors que le choix de la variante est la mesure la plus importante en matière d'évitement et de réduction des impacts. L'Ae recommande de reprendre leur analyse ou, selon le parti pris affiché par le dossier, de retenir les variantes qui affectent le moins l'environnement.

Le dossier présente d'importantes insuffisances sur lesquelles l'Ae émet des recommandations :

- reprendre en profondeur les conclusions de l'étude acoustique pour qu'elle soit complète et conforme au code de l'environnement et aux règles de l'art, et traiter les deux points noirs du bruit existants,
- présenter une étude « air et santé » de niveau I et en déduire des mesures efficaces d'évitement et de réduction de la pollution de l'air,
- ne pas aménager d'installation de chantier dans le site Natura 2000 ni dans les périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable,
- mieux justifier et reconsidérer si nécessaire les niveaux d'enjeux des espèces affectées par le projet, et tenir compte de la dynamique de leurs populations avant de conclure sur le niveau des incidences résiduelles,
- compenser l'artificialisation nette due au projet par la renaturation de sols artificialisés,
- inventorier le site de compensation proposé et mieux analyser sa valeur ajoutée en tenant compte des contraintes et risques associés à sa localisation (sous des lignes électriques à haute tension),
- prolonger la durée du suivi des plantations à au moins une dizaine d'années,
- engager la démarche « éviter, réduire, compenser » sur le cumul des incidences avec d'autres projets, en particulier sur la consommation d'espaces agricoles et forestiers.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

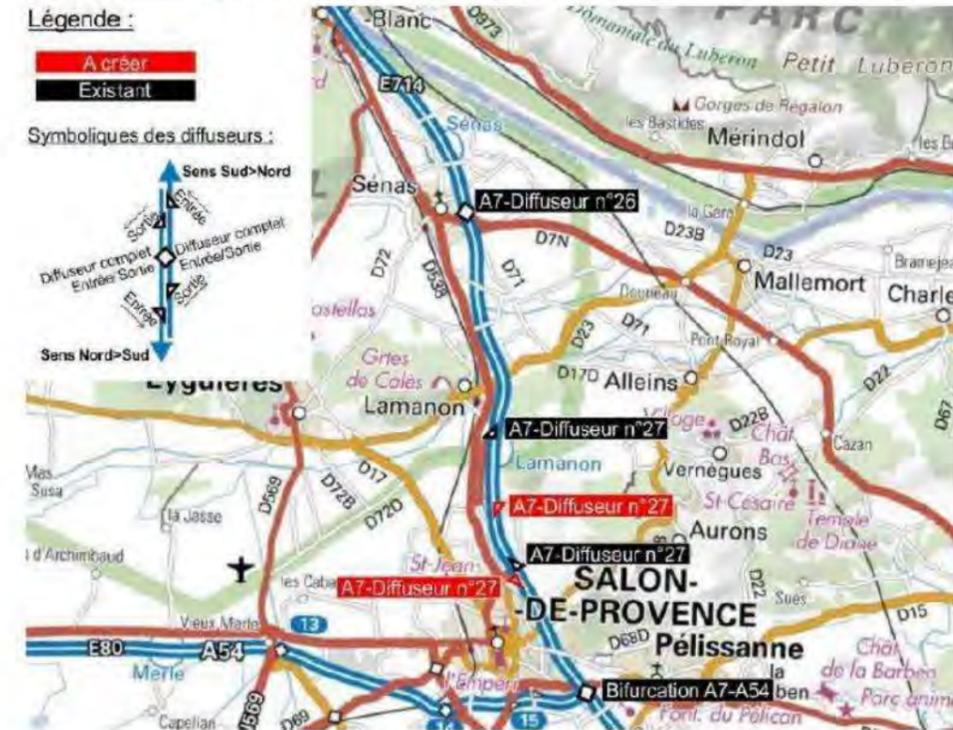
Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et situation du projet

Le demi-diffuseur existant au nord de Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône) sur l'autoroute A7 n'offre qu'une sortie aux usagers roulant en direction du sud et qu'une entrée à ceux qui remontent au nord. Cette situation engendre de nombreuses traversées du centre-ville pour rejoindre d'autres points d'échange. Le projet vise donc à compléter le demi-diffuseur en aménageant une sortie permettant aux usagers de l'A7 dans le sens Marseille-Lyon d'accéder au nord de Salon-de-Provence via la RD538, et une entrée pour accéder à l'A7 en direction d'Aix-en-Provence et Marseille.

Cet aménagement intervient dans le cadre du contrat de plan d'investissement autoroutier approuvé par le décret 2018-959 du 6 novembre 2018, avec un financement de la ville de Salon-de-Provence, de la métropole Aix-Marseille-Provence, du département des Bouches-du-Rhône, et de la société Autoroutes du sud de la France (ASF), filiale du groupe Vinci. La maîtrise d'ouvrage est assurée par ASF pour le compte de l'État. Celle du nouveau carrefour giratoire sur la RD538, sur lequel seront raccordées les nouvelles bretelles autoroutières, est assurée par le département des Bouches-du-Rhône. Le dossier porte bien sur l'ensemble de ces opérations constitutives d'un unique projet.



Au niveau de Salon-de-Provence, l'A7 est à 2x3 voies. La vitesse y est limitée à 130 km/h. Sur les bretelles d'entrée et sortie, la vitesse est limitée à 70 km/h.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet vise à diminuer les traversées du centre-ville de Salon-de-Provence (ville de 45 000 habitants environ) afin d'y réduire la congestion aux heures de pointe, ainsi que celle du diffuseur de Rognac-Berre situé au sud de la ville. En conséquence, il est attendu qu'il améliore la sécurité routière, l'accessibilité, la qualité de l'air et l'attractivité du centre-ville.

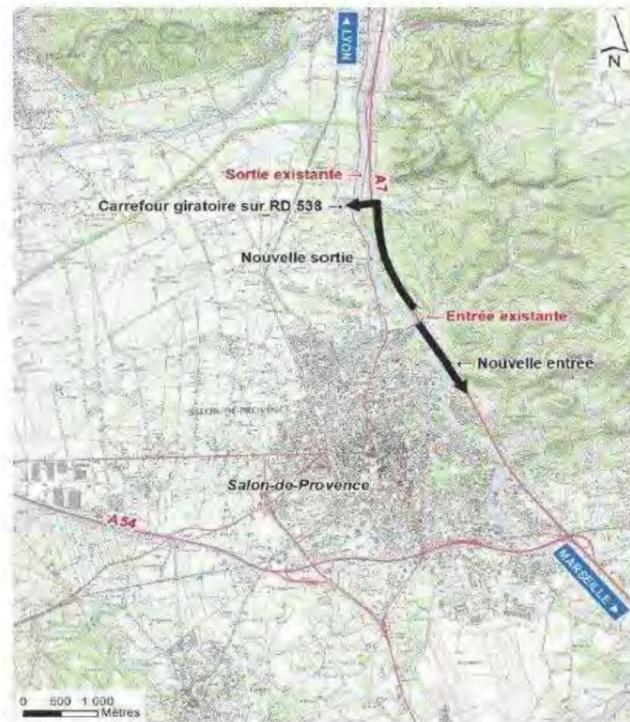


Figure 2 : Plan de situation et schéma d'organisation du projet (source : dossier).

Il comprend une nouvelle bretelle d'entrée se raccordant au chemin du Talagard et une nouvelle bretelle de sortie se raccordant au chemin de Roquerousse par un giratoire. Chacune de ces deux bretelles est équipée d'une gare de péage. Quatre bassins de traitement des eaux sont prévus, ainsi que deux biefs de confinement. Le projet nécessite en outre la création d'un second giratoire entre le chemin de Roquerousse et la RD538.

La mise en service est espérée pour mi-2025, trois ans après sa déclaration d'utilité publique et avec deux ans et demi de travaux.

Le coût du projet est évalué à 21,6 millions d'euros hors taxes, valeur 2016. Ce montant n'inclut pas la réalisation des protections contre le bruit, que le projet rend pourtant nécessaires. Les collectivités locales apportent 11,39 millions d'euros, ASF le reste (selon le décret 2018-959 : 10,21 millions d'euros).

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement. L'autorité environnementale compétente est l'Ae en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement. Par décision n° F-093-20-C-0001 du 11 février 2020, l'Ae a soumis le projet à évaluation environnementale.

Le dossier présenté est un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, procédure qui permettra d'assurer la maîtrise foncière nécessaire par voie d'expropriation. Le pétitionnaire étant d'ores et déjà en mesure de déterminer les parcelles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet, l'enquête parcellaire sera réalisée en même temps que l'enquête publique préalable à la DUP.

Le dossier d'enquête publique inclura l'étude d'impact sur l'environnement et portera aussi sur :

- la demande d'autorisation environnementale, en particulier au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau) et du régime d'interdiction stricte s'appliquant aux espèces protégées (articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement),
- l'autorisation de défrichement mettant fin à la destination forestière de parcelles concernées par le projet en application des articles L. 214-13 et R. 214-30 et suivants du code de l'environnement,
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Salon-de-Provence en application de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme. Du fait de l'article R. 122-27 du code de l'environnement, l'Ae est compétente sur cette mise en compatibilité et le présent avis porte aussi sur ce sujet.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000². Les éléments nécessaires sont présentés dans le dossier, conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement.

Il est apprécié que, pour simplifier l'information du public, l'enquête publique concerne l'ensemble de ces procédures et que les dossiers correspondants soient présentés ensemble.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur les habitats naturels et les espèces qui les fréquentent, et la maîtrise des nuisances (bruit, pollution de l'air), des émissions de gaz à effet de serre et la sécurité routière.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est clairement présentée. Elle résulte de la synthèse d'études détaillées dont la plupart sont jointes en annexe au dossier. Il faut cependant souligner que la principale, l'étude de trafic réalisée en 2015 et mise à jour en 2019, dont les résultats sont déterminants pour de

² Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application des directives 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats faune flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

nombreuses incidences (pollution de l'air, bruit, congestion, évaluation socio-économique, etc.), n'est pas jointe.

L'absence de cette étude est d'autant plus surprenante que l'article 1^{er} de la décision de soumission à étude d'impact explicite les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette étude. Parmi ceux-ci : « L'analyse des impacts reposera sur des hypothèses qui devront être clairement posées et justifiées et sur un modèle reposant sur ces hypothèses projetant les trafics prévisibles à différentes échéances temporelles (y compris à la mise en service du projet). »

Il conviendra de vérifier la justification des hypothèses retenues pour cette étude de trafic, ainsi que la cohérence entre ses résultats et les données reprises dans les différents volets de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de joindre au dossier l'étude de trafic.

L'analyse de l'étude d'impact ne repose donc pas sur des éléments qui sont pourtant requis.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier présente les différentes solutions ayant été étudiées au fil des études : trois propositions d'entrée sur l'A7 et deux de sortie (étude d'opportunité de 2012), puis cinq variantes d'entrée et deux de sortie (2017). Des tableaux de comparaison multicritères sont fournis. Ils présentent les limites fréquemment rencontrées : les différents paramètres sont comparés sur un même niveau alors qu'ils portent des contraintes très variables tant en importance que dans la durée de leurs effets ou encore dans les moyens disponibles pour les résoudre. Ainsi, sont mis en balance la géométrie et la lisibilité de l'aménagement pour l'utilisateur, les modalités de raccordement au réseau secondaire, la faisabilité technique de la variante, l'interface avec le canal EDF (soit quatre paramètres techniques), l'environnement humain, l'environnement naturel (chacun réduit à un unique paramètre), l'impact paysager, et le coût. Dès lors que les contraintes techniques peuvent être résolues, ce qui est le cas pour les variantes présentées, la comparaison devrait reposer plus fortement sur les autres critères.

Le choix de variante sur l'entrée est le moins défavorable à l'environnement (variante sud), mais l'option C retenue n'est pas la mieux-disante pour l'environnement (ni d'ailleurs la moins onéreuse), alors que l'étude d'impact affiche comme « mesure d'évitement ME1 » le choix de la variante à moindre impact³. Le principal argument conduisant à écarter l'option A tient au risque de remontées de file en amont de la gare de péage, avec le risque que les remontées atteignent le chemin du Talagard. Cet élément ne peut être vérifié faute d'étude de trafic et n'a pas été confirmé lors de la visite de terrain.

Concernant le choix entre la sortie nord et la sortie sud, ce n'est pas non plus le choix de la variante à moindre impact environnemental et paysager qui a été effectué. Les raisons du choix apparaissent faiblement étayées : nécessité de mettre à double sens l'ouvrage de franchissement du canal EDF (il l'est déjà) et du chemin du Talagard (non étudiée), modification significative de l'ambiance sonore pour les riverains dans le cas de la variante sud (alors qu'elle l'est indépendamment du choix de la variante, cf. ci-après), etc. En outre, les effets induits sur l'urbanisation du nord de Salon-de-Provence par une sortie située bien au-delà de la limite urbaine actuelle ne sont pas comparés.

³ Cette mesure est en fait une mesure de réduction, tout comme la mesure ME2 « optimisation des emprises du projet » : toutes deux réduisent les impacts en jouant sur la géométrie du projet, mais ne les évitent pas.



L'Ae recommande de reprendre l'analyse des variantes A et C sur l'entrée sud, et sud et nord sur la sortie de l'A7, afin de mieux étayer les choix réalisés ou, selon le parti pris affiché par le dossier, de retenir les variantes les mieux-disantes pour l'environnement (entrée sud A et sortie sud).

2.2 État initial, incidences du projet, mesures et suivi

2.2.1 Milieux naturels et sites Natura 2000

Habitats naturels

Le projet est situé en grande partie dans un site Natura 2000 (ZPS « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour ») et à proximité d'autres, dans plusieurs secteurs où s'appliquent des plans nationaux d'action en faveur de l'Aigle de Bonelli (et dans son domaine vital), du Vautour percnoptère, du Vautour moine, du Gypaète barbu, des chiroptères, de la Cistude d'Europe, dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)⁴ de type II « Plateaux de Vernègues et de Roquerousse ». De nombreux autres zonages sont présents à proximité.

La carte localisant les secteurs où sera possible l'aménagement d'installations du chantier inclut de larges parties en site Natura 2000.

L'Ae recommande d'éviter d'aménager des installations de chantier dans le site Natura 2000 « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour ».

Les habitats naturels rencontrés sont typiques de la zone méditerranéenne avec des milieux arborés ouverts et semi-ouverts, des garrigues, des zones buissonnantes et des milieux anthropisés. Les infrastructures que sont l'A7 et le canal EDF, quasi parallèles, constituent d'importantes discontinuités pour les milieux naturels et les espèces qui les fréquentent.

Les impacts du projet sont la destruction de 1,55 ha de pelouses à Brachypode, habitat naturel d'intérêt communautaire, et de 9 ha d'habitats d'espèces animales protégées ou menacées. En compensation, une surface de 23,5 ha dans le site Natura 2000 sera l'objet de la mesure MCT « restauration et gestion de garrigues semi-ouvertes en cours de fermeture », dont la mise en œuvre est encadrée par une convention de 30 ans avec l'ONF. Il s'agit d'un site composé d'une mosaïque de milieux dans des collines voisines qui est en train de se refermer lentement. Le site n'a pas été inventorié. La réouverture de la garrigue et des sous-bois sera suivie d'une mise en pâture extensive (chargement moyen annuel compris entre 0,4 et 0,8 unités de gros bétail (UGB) par hectare), qui devrait être favorable à l'Alouette lulu, au Grand-duc d'Europe, au Circaète Jean-Le-Blanc, à la Fauvette pitchou, au Rollier d'Europe, à la Pie-grièche méridionale, au Lézard à deux raies, au Psammodrome d'Edwards, aux chauves-souris et aux papillons. La mesure MC2 « création d'andains de branchages et de murets de pierres sèches favorables à la petite faune » visera à compenser la perte d'habitats de reptiles, et la mesure d'accompagnement MA3 « création de garennes favorables au Lapin de garenne » favorisera son maintien.

L'Ae souligne que la fermeture des milieux correspond à leur évolution naturelle, et qu'elle favorise les espèces de milieux boisés. La compensation proposée vise à maintenir ouverts des milieux qui

⁴ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I (secteurs de grand intérêt biologique ou écologique), et les Znieff de type II (grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes).



sont déjà des milieux naturels. Le gain de fonctionnalités reste donc modéré (il s'agit surtout d'un changement de fonctionnalités de milieux se refermant en milieux restant ouverts), ce qui est à mettre en balance avec la destruction complète des milieux existants qui seront artificialisés.

La visite de terrain a permis de constater que le site est activement chassé. En outre, il est traversé par une ligne à très haute tension⁵ à double terre, chacune munie d'un câble de garde. Le formulaire standard de données du site Natura 2000 mentionne parmi les principales menaces pesant sur ses objectifs de conservation les routes, autoroutes et lignes électriques et téléphoniques. Il mentionne le « réseau de lignes électriques potentiellement dangereux pour l'avifaune dans certains secteurs : risque notable de collision et d'électrocution, notamment pour l'Aigle de Bonelli (près de 80 % des cas de mortalité chez cette espèce) ». En outre, le pâturage extensif est signalé comme facteur d'incidences positives, ce qui permet de confirmer l'intérêt de la mesure, mais sa localisation interroge avec la concordance de la chasse et de la ligne électrique au droit du site de compensation, alors que le développement du Lapin de garenne sera favorisé et pourra attirer chasseurs comme rapaces. Le risque de collision avec les câbles électriques, et plus globalement le risque que la mesure de compensation constitue un puits écologique⁶, devraient être étudiés avant validation du site.

L'Ae recommande de fournir un inventaire naturaliste du site de compensation et d'adapter son suivi aux enjeux qui y auront été identifiés. Elle recommande aussi d'analyser espèce par espèce l'évolution de l'exposition au risque de collision des oiseaux avec les câbles électriques avant de valider la localisation du site de compensation, ou de rechercher une alternative loin des lignes électriques.

Après application des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC), les impacts résiduels sont tous jugés comme nuls ou faibles, sauf pour la Couleuvre de Montpellier et le Psammodrome d'Edwards pour lesquels ils sont jugés « modérés ».

Zones humides

Des prospections par sondage pédologique et par analyse phytosociologique ont été conduites. Deux sondages sont caractéristiques des zones humides. La superficie correspondante est estimée à 120 m², sans explication de la manière dont les contours ont été arrêtés alors que les cartes fournies montrent qu'ils sont considérés comme limités au voisinage immédiat de chaque point de sondage.

L'Ae recommande de mieux justifier la délimitation des zones humides.

Flore

Quelques pieds de deux espèces remarquables ont été repérées : l'Ophrys de Provence (orchidée protégée) et le Fumeterre en épi. Les espèces exotiques envahissantes sont peu présentes, avec seulement quelques pieds d'Érable negundo. Les mesures prévues sont génériques. Elles prévoient des coupes fréquentes. Il serait utile de prendre des dispositions spécifiques à l'espèce, telles que

⁵ Le poste électrique de Roquerousse permet notamment d'acheminer l'électricité produite par les ouvrages hydroélectriques installés sur le canal EDF. Il est situé dans le même site Natura 2000 que le projet et induit la présence d'une quinzaine de lignes électriques traversant le secteur dans diverses directions.

⁶ Un puits écologique est constitué lorsqu'un élément attire des espèces sans viabilité de long terme. Une grande quantité d'individus est alors précipitée dans ce « piège » écologique.



celles préconisées par le Centre de ressource des espèces exotiques envahissantes⁷, tout particulièrement pour la station qui se trouve hors de l'emprise directe du chantier (secteur nord de l'aire d'étude compris entre le canal EDF et l'A7).

L'Ae souligne l'importance d'un strict respect de la mesure MR8 « limitation de la propagation des espèces végétales envahissantes » concernant le nettoyage des engins et la provenance de la terre et des matériaux, pour éviter d'introduire de nouveaux taxons envahissants. Elle recommande de mieux circonscrire la lutte contre l'Érable negundo aux spécificités de cette espèce.

Les plantations prévues dans le cadre du projet seront suivies seulement deux ans. Cette durée n'est pas suffisante pour en garantir la bonne reprise et permettre de replanter si besoin.

L'Ae recommande de prolonger le suivi des plantations à au moins une dizaine d'années.

Faune

Les inventaires naturalistes ont été correctement faits, avec une pression d'inventaire suffisante (le secteur de la variante sud de la sortie n'a toutefois pas été complètement prospecté). Les orthoptères sont bien détaillés, ainsi que d'autres insectes ce qui est important vu leur diversité, mais les mantes sont curieusement absentes des espèces repérées.

Soixante-seize espèces d'oiseaux sont présentes, dont l'écrasante majorité sont protégées et une vingtaine sont remarquables. Les enjeux sont considérés comme « très forts » pour la Fauvette pitchou, « forts » pour le Chardonneret élégant, la Cisticole des joncs, le Serin cini et le Verdier d'Europe, « modérés » pour sept espèces⁸ et « faibles » pour les autres. Concernant les reptiles, le Lézard ocellé est à enjeu « fort » et la Couleuvre de Montpellier et le Psammodrome d'Edwards sont à enjeu « modéré », les autres étant à enjeu « faible ». Les amphibiens sont peu représentés (milieux secs). Les papillons sont divers (quarante-deux espèces), tous considérés à enjeux « faibles » ou « négligeables ». Il en est de même avec les onze espèces d'odonates et les trente-cinq espèces d'orthoptères présentes – à l'exception de la Magicienne dentelée considérée à enjeu « modéré ». Parmi les mammifères terrestres, seul le Lapin de garenne est à enjeu « modéré ». Dix-sept espèces de chauves-souris sont répertoriées sur le site. Le Minioptère de Schreibers et le Petit murin sont à enjeu « fort », le Grand rhinolophe, le Murin à oreilles échancrées, la Pipistrelle de Nathusius et le Grand murin sont à enjeu « modéré », les autres étant à enjeu « faible ».

La demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces protégées porte sur trente-neuf espèces d'oiseaux, sept de reptiles, trois d'amphibiens, une d'insecte, dix-sept de chauves-souris et deux de mammifères terrestres.

La méthode de hiérarchisation des enjeux retenue dans l'étude d'impact (pièce B12) conduit à une relative sous-estimation des enjeux attachés à certaines espèces. Ainsi, des espèces remarquables, quasi menacées, vulnérables ou même en danger sont considérées comme à enjeux seulement « faibles » du fait qu'elles sont bien représentées sur le secteur ou dans la région, que leur présence est qualifiée d'« erratique » (qualification qui inclut même des espèces aperçues en migration), ou

⁷ <http://especes-exotiques-envahissantes.fr/espece/acer-negundo/> reprend les résultats d'une étude de l'Inra et de l'Université de Bordeaux montrant que le traitement le plus efficace contre cette espèce est le suivant : « Les arbres sont annelés jusqu'au xylème sur l'ensemble de la circonférence du tronc à environ un mètre du sol et sur une largeur de 20 à 30 cm. Le traitement est effectué à l'aide d'une hache ou d'une tronçonneuse. Il faut veiller à enlever tous les tissus vivants entre l'écorce et le bois, afin d'épuiser la souche en bloquant l'alimentation en sucres venant des feuilles ».

⁸ Alouette lulu, Bouscarle de Cetti, Engoulevent d'Europe, Fauvette mélanocéphale, Pouillot véloce, Rollier d'Europe et Rossignol philomèle.



qu'elles fréquentent la zone d'étude pour l'alimentation mais sans nicher sur le site (la plupart sont pourtant nicheurs à proximité). C'est aussi le cas pour des oiseaux (Aigle royal, Bondrée apivore, Bruant des roseaux, Chevalier guigrette, Circaète Jean-le-Blanc, Épervier d'Europe, Faucon crécerelle, Faucon hobereau, Gobemouche gris, Pipit farlouse, etc.), pour les chauves-souris (Molosse de Cestoni, Noctule de Leisler, Vespère de Savi, Noctule commune), pour des insectes (Lucane cerf-volant, Gomphe à crochets, Gomphe semblable, Anax porte-selle), etc.

Certaines espèces sont à enjeux qualifiés de « modérés » alors que leur situation nécessiterait de rehausser leur niveau d'enjeu. À ce titre, le Rollier d'Europe est un exemple éclairant : l'étude d'incidences Natura 2000 mentionne que le site du projet revêt une importance « nationale à internationale » pour sa nidification ainsi que pour la conservation de l'Aigle de Bonelli. Avec 25 à 40 couples de Rollier d'Europe présents, le site Natura 2000 comprend en effet une part non négligeable de ses effectifs nationaux (« 2 à 15 % »). La destruction d'un couple par le projet est qualifiée d'incidence « négligeable » tant en soi que pour qualifier l'atteinte aux objectifs de conservation du site. Cette assertion ne peut être étayée sans considérer la dynamique d'évolution de la population, voire remise en cause si celle-ci était en déclin.

Ces remarques peuvent être développées de manière comparable sur d'autres espèces : présence d'un couple nicheur d'Engoulevent d'Europe, de deux à quatre couples nicheurs d'Alouette lulu, ou encore de chauves-souris à enjeux modérés ou forts. Pour celles-ci, l'étude d'incidences Natura 2000 estime que le projet aura des incidences brutes faibles et résiduelles négligeables du fait d'une « forte capacité de report de ces espèces sur des habitats d'intérêt similaire à meilleur à proximité du projet (massif de Roquerousse et plateau de Vernègue) ». Le projet va pourtant détruire près de 8 ha de leurs habitats et altérer les éléments bocagers indispensables aux déplacements de certaines chauves-souris, et ce dans un secteur en grande partie encadré par le canal EDF et l'A7, donc n'offrant pas de solution de report évidente. En outre, lorsque les écosystèmes sont à l'équilibre, les milieux accueillants sont déjà occupés par les espèces qui les affectionnent. Un tel report ne peut être reçu sans plus d'argument.

Plus globalement, les enjeux des espèces remarquables, quasi menacées, vulnérables ou même en danger doivent être analysés au regard de la dynamique locale des populations et de la « responsabilité » du site pour la conservation de ces espèces.

L'Ae recommande de tenir compte de la dynamique des populations et de la « responsabilité » du secteur du projet dans leur conservation avant de qualifier les enjeux des espèces patrimoniales, et de les revoir le cas échéant à la hausse. Elle recommande d'actualiser l'étude d'incidences Natura 2000 et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence.

2.2.2 Eau

Le projet prend place à proximité immédiate d'un canal utilisé par EDF pour la production électrique. Il se situe pour partie dans un périmètre de protection⁹ d'un captage utilisé pour l'alimentation en eau potable (AEP), contrairement à ce qu'affirme le volet « état initial » (p. 60) de l'étude d'impact (mais le volet produit au titre de la « loi sur l'eau » est correct sur ce point).

La nappe souterraine est en bon état. Située à 5 mètres sous le terrain naturel en son point le plus haut, elle est « fortement vulnérable ». Au niveau du giratoire sur la RD538, situé à proximité d'un

⁹ Il est dans l'emprise du périmètre de protection éloignée, dans le périmètre de protection rapprochée, et milieu du périmètre de protection immédiat.

captage AEP, elle est même « très fortement vulnérable ». Des précautions sont prévues tant en phase chantier que pour l'exploitation, avec notamment l'étanchéification du bassin qui sera créé à côté du giratoire.

Toutefois, la carte localisant les secteurs où sera possible l'aménagement d'installations du chantier ne les interdit pas dans les périmètres de protection des captages AEP.

L'Ae recommande d'éviter d'aménager des installations de chantier dans les périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable.

2.2.3 Milieu humain

Trafic et déplacements

En 2019, le trafic est estimé à plus de 60 000 véhicules par jour sur l'A7 au droit du projet, à plus de 14 000 sur la RD538 et à plus de 1 000 sur le chemin du Talagard. Le trafic de transit dans la ville est estimé en 2013 à 16 310 véhicules légers et 600 poids lourds par jour (unité : trafic moyen journalier en moyenne des jours ouvrés, ou TMJO).

Le projet est notamment justifié par les accidents dus à l'encombrement au niveau des échangeurs nord et dans le centre de l'agglomération. Un recensement réalisé par le Département en 2015 sur la période 2010 - 2014 fait état de 23 accidents sur l'ensemble de la zone d'étude, dont la moitié sur la RD 538. Le carrefour entre la RD538 et le chemin de Roquerousse est signalé comme l'un des sites les plus accidentogènes. La visite de terrain a cependant permis de constater qu'un radar automatique a été placé en amont de ce carrefour. Les représentants des collectivités présents lors de la visite ont indiqué oralement que ce radar avait réglé le problème que posait ce carrefour.

L'Ae recommande de fournir des données plus récentes sur le trafic de transit et sur les accidents.

Les effets du projet sur les trafics sont présentés en divers endroits du dossier, avec des chiffres dont la cohérence n'est pas évidente, en particulier du fait du recours à des études réalisées à différentes dates (et à de nombreuses coquilles sur les dates comme sur les numéros de routes). Il est notamment fait état d'une augmentation prévisible de l'ordre de 3 000 véhicules par jour et par sens¹⁰ (véh/j/sens) sur le chemin du Talagard (soit une fréquentation de 6 550 TMJA en 2044), d'augmentations sur les axes qui relient la commune d'Eyguières (RD17 et RD17d), et de diminutions sur les axes structurants du centre-ville (de l'ordre de 2 000 véh/j/sens). Le dossier fournit aussi les chiffres suivants.

Branche	Trafics 2019 (UVP JOB /2 sens)	Trafics 2024 (UVP JOB /2 sens)	Trafics 2044 (UVP JOB /2 sens)
RD538	13 100	19 500	23 800
Chemin de Roquerousse	1 200	5 800	8 000

Figure 3 : Prévisions de trafic en UVP JOB¹¹ (source : dossier)

Le projet est supposé induire une baisse du trafic de transit en centre-ville de 10,8 % des véhicules légers et de 61,9 % de poids lourds, pourtant désormais interdits en transit depuis 2014 (le dossier

¹⁰ Alors que la variante nord retenue pour la sortie de l'A7 ne nécessite pas la mise à double-sens de ce chemin. L'absence de l'étude de trafic n'a pas permis au rapporteur de vérifier la cohérence de cette mention.

¹¹ L'UVP JOB ou unité de véhicule particulier par jour ouvrable de base est définie comme suit : un véhicule léger ou une camionnette = 1 UVP, un poids lourd de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP, un cycle = 0,3 UVP (exceptionnellement entre 0,2 et 0,5).

indique qu'environ 240 PL/j circulent encore en transit dans le centre). Selon la notice (pièce A), le projet va capter 3 600 véhicules par jour (4 000 selon la pièce C, qui précise que 8 000 véhicules par jour utiliseront le nouvel échangeur). Des gains de temps consécutifs au projet sont annoncés pour les parcours entre Salon Nord et la barrière de péage de Lançon-de-Provence : durée de 17 min réduite à 9 min, soit un gain de 8 min en heure pleine du matin, et durée de 23 min réduite à 13 min, soit un gain de 10 min en heure pleine du soir. Les effets attendus sur les accidents ne sont pas évalués. Faute de l'étude de trafic, l'Ae ne peut corroborer aucun de ces chiffres, ni savoir si les études qui reposent sur les projections de trafic, notamment air et santé, sont fondées sur des hypothèses cohérentes avec les trafics annoncés.

L'Ae recommande d'améliorer la lisibilité et la cohérence des données tirées des projections de trafic.

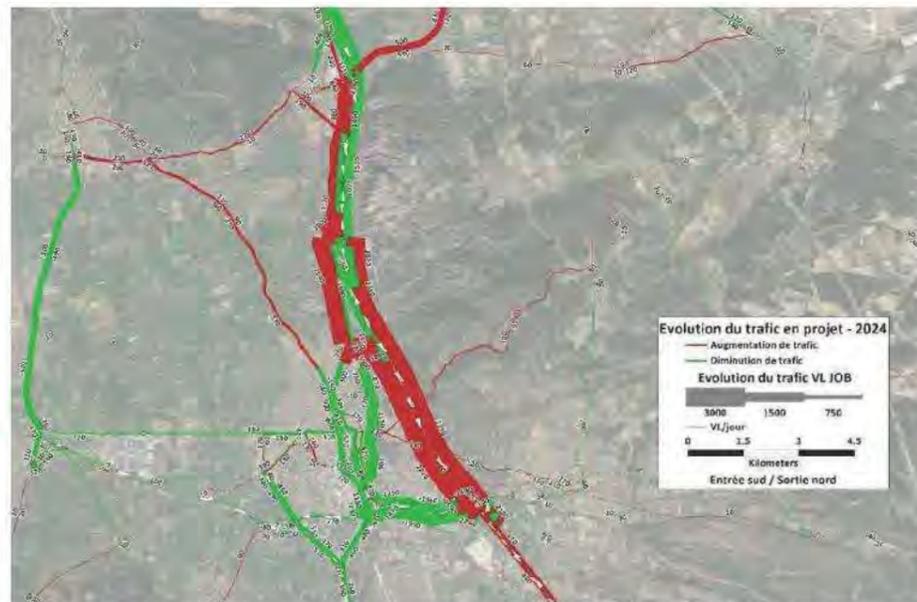


Figure 4 : Analyse des reports de trafic véhicules légers en 2014 - unité : VL JOB (source : dossier).

Selon le dossier, la commune de Salon-de-Provence porte un projet de parking relais de 150 à 200 places en sortie nord de la ville vers le quartier du Talagard (ce n'est toutefois pas un autre projet connu au sens de la réglementation). Alors que le projet tel qu'il est présenté ne comporte aucune mesure visant à favoriser le covoiturage et les transports en commun (alors que le décret 2018-959 relatif au plan d'investissement autoroutier prévoit 12 millions d'euros en faveur du covoiturage), il aurait été pertinent de disposer d'une analyse de la situation, des besoins et des solutions pouvant être mises en œuvre.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse de la situation, des besoins et des solutions permettant de développer covoiturage et transports en commun.

Bruit

L'ambiance sonore initiale est modérée à l'exception de deux bâtiments qui sont des points noirs du bruit (PNB). L'étude distingue « l'impact acoustique direct lié à la mise en place du demi-

diffuseur » des « effets indirects du projet au niveau du giratoire à l'intersection de la RD538 et le chemin de Roquerousse, ainsi que sur le chemin du Talagard ». ASF considère que sa responsabilité n'est engagée que sur le premier, laissant la commune réaliser des protections acoustiques pour le reste (« aucune transformation de la voirie n'est envisagée, en ce sens la réglementation acoustique liée à la transformation d'une voie existante ne s'applique pas »). Cette interprétation de la réglementation est erronée sur ce point comme sur d'autres. L'Ae estime nécessaire de reprendre en profondeur les conclusions de l'étude présentée¹². En particulier :

- l'aire d'étude doit couvrir l'ensemble des tronçons où la modification du trafic induite par le projet est susceptible de produire une modification significative de l'ambiance sonore, et pas seulement ceux situés directement au droit des travaux,
- les destinations des bâtiments (logement, bureaux, etc.) ne sont pas précisées sur les cartes, cette précision devra être apportée. Un bâtiment allongé situé au droit du carrefour entre la RD538 et le chemin de Roquerousse n'est pas pris en compte par l'étude de bruit alors que la visite de terrain a permis de constater qu'il est habité : il conviendra de corriger ce point,
- l'annexe acoustique indique que les calculs ont été faits en considérant que le sol est absorbant, alors que l'étude d'impact ne mentionne pas la pose d'enrobé acoustique pour réduire le bruit généré : le dossier devra être mis en cohérence sur ce point,
- le caractère significatif de la modification étant établi sur le chemin du Talagard, le projet présenté dans l'étude d'impact doit inclure les mesures qui s'imposent. Le dossier évoque un engagement de la commune à réaliser des murs anti-bruit (abaissant le bruit de 3 à 5 dB(A) alors que la hausse du bruit sur certaines habitations atteindra 8 dB(A), et indique qu'une réduction de la vitesse à 30 km/h sur ce chemin abaisserait de 3 dB(A) le bruit. Le pétitionnaire doit s'engager à la mise en œuvre de mesures précises et efficaces, et la demande d'autorisation doit justifier de l'atteinte d'une atténuation suffisante pour que les seuils réglementaires soient respectés sur chaque habitation,
- le projet pourrait être l'occasion de traiter les deux PNB existants, ce à quoi ne s'engage pas le pétitionnaire. Le trafic sera pourtant accru par le projet de plus de 5 000 VL JOB au droit de ces bâtiments.

La conclusion de cette partie est que « le projet sera globalement bénéfique aux riverains en termes d'émissions sonores ». Il n'est pas possible de souscrire à cette assertion dans l'état actuel du projet. L'Ae estime que le projet ne peut être autorisé en l'état, sans traitement des dépassements des seuils sonores qu'il engendre. La réglementation en matière de bruit impose en effet au pétitionnaire une obligation de résultats, en privilégiant la réduction du bruit à la source (articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement).

L'Ae recommande de reprendre l'étude acoustique pour qu'elle soit complète et conforme au code de l'environnement et aux règles de l'art, et de traiter les deux points noirs du bruit existants.

Pollution de l'air

Le quartier le plus affecté par la dégradation de la qualité de l'air du fait du trafic autoroutier est le lotissement des Canourgues. Des dépassements actuels des normes de qualité de l'air ont été identifiés pour le NO₂.

¹² L'Ae invite le pétitionnaire à se reporter à sa [note 2015-N-02 du 8 juillet 2015 sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire](#).

L'étude « air et santé » est de niveau II, rehaussée au niveau I au droit des lieux vulnérables, alors que la réglementation (note technique du 22 février 2019) préconise une étude plus détaillée¹³, de niveau I sur l'ensemble du périmètre d'étude, du fait de l'existence d'un plan de protection de l'atmosphère. Par ailleurs, le niveau de trafic journalier qui a été retenu est inférieur à 50 000 véhicules, alors que l'A7 a un trafic supérieur. Lors de la visite, il a été indiqué oralement au rapporteur qu'une étude de niveau I était en cours de préparation. Celle-ci comprendra donc une évaluation quantitative des risques sanitaires. Pour faciliter la compréhension du public, les résultats devront être interprétés dans l'étude d'impact. Pour mémoire et d'après la note technique, il est usuellement admis un ERI inférieur à 10^{-5} , ce seuil correspondant à un cancer supplémentaire pour 100 000 habitants exposés durant toute leur vie.

L'Ae recommande de présenter une étude « air et santé » de niveau I et d'exposer les excès de risques individuels prenant en compte l'ensemble des polluants étudiés. En cas de dépassement de la valeur seuil de 10^{-5} , elle recommande de prendre des mesures d'évitement et de réduction complémentaires.

L'étude porte sur le réseau routier connaissant une modification d'au moins 10 % du trafic, ce qui est correct.

Selon l'étude actuelle, l'IPP calculé sur le NO_2 et sur les particules fines¹⁴ PM_{10} évolue selon les endroits respectivement de -6 % (amélioration) à +13 % (détérioration) et de -2 % à +6 %. Le polluant augmentant le plus fortement du fait de la hausse des kilomètres parcourus est l'arsenic (+1,8 %) suivi du nickel (+1,5 %). Dans le centre-ville où une décongestion et une baisse de la pollution étaient attendues, une faible amélioration est imputable au projet à sa mise en service avec une baisse de 0,5 % des concentrations en NO_2 et en PM_{10} (baisse de 0,2 à 0,3 % en 2024). L'IPP évolue de la même façon. Sur le chemin du Talagard, il augmente de 5 à 10 %. Les concentrations en PM_{10} augmentent et dépassent les valeurs guides de l'OMS avec des valeurs de l'ordre de 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Autour des lieux vulnérables (étude de niveau I), le quotient de danger dépasse la valeur seuil de 1 pour trois établissements de santé. Ces dépassements sont déjà existants à l'état initial. Les évolutions à la mise en service du projet et à long terme sont une légère amélioration pour l'un et une stabilité pour les deux autres.

L'Ae émet les observations qui suivent sur l'étude présentée, de niveau II rehaussée au niveau I au droit des lieux vulnérables. Ces remarques visent à être prises en compte dans l'étude de niveau I qui devra être produite :

- la largeur de la bande d'étude peut être adaptée selon le trafic de chaque voie étudiée, ce qui n'est pas le cas dans l'étude présentée. Elle doit être de 600 m autour de l'A7 vu son trafic, alors qu'elle n'est actuellement que de 400 m,

¹³ Les études de niveau II requièrent une analyse simplifiée des effets sur la santé avec utilisation de l'indice pollution-population (IPP, indicateur qui représente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique due au projet routier et aux voies impactées par celui-ci). Les études de niveau I sont plus détaillées et doivent présenter une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) avec estimation des excès de risque individuels (ERI, probabilité de survenue d'un cancer au cours de la vie entière d'un individu, compte-tenu de sa dose journalière d'exposition et de l'excès de risque unitaire de l'agent étudié), des excès de risques collectifs (ERC) et des quotients de danger (QD, rapport entre l'exposition et la valeur toxicologique de référence, qui fait le lien avec l'apparition d'effets indésirables pour la santé).

¹⁴ De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires). Particules en suspension dans l'air dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.



- elle inclut trois écoles qui sont mentionnées. D'autres lieux vulnérables sont présents (petite enfance, deux écoles et une bibliothèque au moins) sans qu'ils aient été clairement pris en compte,
- le seul scénario d'exposition à la pollution pris en compte est l'inhalation. Vu le nombre de maisons avec jardin et de lieux susceptibles d'accueillir des enfants, l'Ae estime que le scénario d'exposition par ingestion ne peut être écarté sans de solides arguments,
- les quotients de danger et excès de risque individuels sont présentés pour les polluants actuellement pris en compte dans l'étude, et dès lors que les seuils (respectivement) de 1 et 10^{-5} ne sont pas dépassés, l'étude conclut que le risque est admissible. Or de nombreuses situations sont rencontrées où les valeurs sont très proches de ces seuils pour plusieurs polluants, et clairement dépassées lorsqu'on somme les quotients ou les excès de risque pour tenir compte de l'exposition à l'ensemble des polluants et de leurs effets cumulatifs (ce que ne fait pas l'étude) : ces cas doivent être considérés comme sérieux, préoccupants ou non admissibles selon les valeurs atteintes, et devraient conduire à des mesures d'évitement et de réduction supplémentaires adaptées,
- des mesures « envisageables » pour améliorer la situation sont citées par l'étude (limitation des vitesses, réduction du trafic, mise en place d'écrans physique...), en soulignant leur efficacité mais en précisant toutefois : « la réglementation n'impose aucune mesure de réduction des impacts pour la pollution atmosphérique [...] D'un point de vue strictement réglementaire, aucune mesure de réduction n'est donc à envisager dans le cadre de la réalisation [du projet] ». En conclusion, l'étude préconise un suivi de la qualité de l'air au droit des zones d'habitation. Si un tel suivi est évidemment nécessaire, il est nettement insuffisant pour garantir un air sain aux riverains. L'Ae rappelle que la France est l'objet d'une condamnation par le Conseil d'État (et de procédures européennes) pour n'avoir pas pris de mesures suffisantes contre la pollution de l'air du fait de l'exposition de la population aux particules fines et aux NO_x .

L'Ae recommande de tenir compte de ses observations dans l'étude air et santé et de prendre les mesures d'évitement et de réduction de la pollution de l'air permettant de garantir le respect des normes sanitaires aux populations exposées.

2.3 Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

2.3.1 Urbanisation

Les effets du projet en termes de développement de l'urbanisation sont sommairement évoqués, renvoyant au rôle des documents d'urbanisme pour ouvrir ou non à l'urbanisation les secteurs non encore construits, classés pour la plupart en zone agricole ou naturelle. Le dossier affirme sans l'étayer que « sur Salon nord, l'urbanisation ne devrait pas évoluer d'ici 2030 ; la limite de la zone urbaine dans le secteur nord de Salon-de-Provence non plus ».

L'Ae recommande d'affiner l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement l'urbanisation.

Si l'emprise brute du projet est de 15,22 ha, celle-ci a été réduite à 13,43 ha après redéfinition des caractéristiques géométriques de l'infrastructure. Au final, l'impact résiduel est estimé à 8,73 ha (cette réduction gagnerait à être mieux expliquée, cartes à l'appui). Cependant, certaines parties du dossier évaluent la consommation d'espaces à 2 ha de terres agricoles et 10 ha de boisements. Quoi qu'il en soit, ces valeurs restent d'autant plus élevées que d'autres projets sont consommateurs



d'espaces naturels à Salon-de-Provence (voir ci-après § 2.4). Le projet semble s'abstraire de l'objectif national « zéro artificialisation nette », désormais inscrit dans la loi (article L. 101-2 du code de l'urbanisme). Il est pourtant attendu d'un gestionnaire de patrimoine routier engagé dans un projet en partenariat avec la commune et le département qu'il recherche un équilibre entre l'artificialisation des sols provoquée par son projet et la renaturation de sols artificialisés telle que prévue par l'article L. 101-2-1 du code de l'urbanisme (par exemple : renaturation de délaissés routiers inutilisés).

L'Ae recommande de compenser l'artificialisation nette due au projet par la renaturation de sols artificialisés.

2.3.2 Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Cette partie est peu approfondie. Les coûts collectifs sont évalués pour la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le bruit. Les chiffres sont présentés sur des valeurs journalières, ce qui permet d'afficher des petites grandeurs, très faibles par rapport à la forte hausse des coûts collectifs entre la situation à l'état initial et le long terme en 2044 (+18 % pour la qualité de l'air, +370 % pour l'effet de serre, +30 % pour le bruit). Ces hausses résultent de l'augmentation du trafic à la mise en service et à long terme.

En 2044, le surcoût annuel dû à la dégradation de la qualité de l'air par le projet est de 970 170 €₂₀₁₅, celui dû aux GES est de 206 225 €₂₀₁₅, et celui dû au bruit est de moins de 10 000 €₂₀₁₅ (cependant, seul le bruit de l'autoroute a été pris en compte). Au total, ces trois sources de coûts collectifs s'élèvent à près de 1,2 millions d'euros (en valeur 2015). Il est à noter que la variante sud pour l'implantation de la sortie de l'A7 diviserait par deux ces coûts collectifs.

Les gains ou pertes de temps n'ont curieusement pas été évalués, pas plus que la sécurité routière ni le taux de rendement interne.

L'Ae recommande de compléter le calcul des coûts collectifs et d'indiquer le taux de rendement interne du projet.

2.3.3 Consommations énergétiques et gaz à effet de serre

Les consommations de carburant sont comparées entre 2019 et la mise en service en 2024 : une hausse de 6,1 % de ces consommations est anticipée du fait de la hausse de 5,6 % des distances parcourues, portant la consommation à environ 91 250 tonnes équivalent pétrole (tep) par an. La hausse des distances parcourues est de 30 % en 2044, générant une hausse des consommations de 35,6 % (de l'ordre de 117 000 tep/an). Les effets propres du projet sont de l'ordre de +350 tep/an en 2044 (différence entre la situation avec projet et la situation de référence à cette échéance).

Les émissions de GES sont évaluées en tenant compte de la conception et de la phase de travaux, celles-ci représentant de l'ordre de 15 000 t_{eq}CO₂ (tonnes équivalent CO₂). En exploitation, les émissions sont accrues d'environ 12 500 t_{eq}CO₂, et la maintenance représente des émissions annuelles d'environ 24 300 t_{eq}CO₂.

ASF mentionne avoir signé la convention de partenariat « Autoroutes bas carbone », qui vise la neutralité carbone en 2050. Il conviendrait de l'exposer pour comprendre dans quelle mesure le projet s'inscrit dans cette démarche et dans les objectifs que la France s'est fixée (neutralité carbone en 2050 inscrite dans la loi à l'article L. 100-4 du code de l'énergie).



L'Ae recommande d'indiquer la manière dont le projet s'inscrit dans les objectifs de neutralité carbone qu'ASF comme la France se sont fixés et contribue à leur atteinte.

2.4 Cumul des incidences avec d'autres projets

Les cumuls d'incidences avec trois autres projets, dont l'amélioration de la bifurcation A7/A54¹⁵, sont brièvement évoqués. Les deux autres (élevage de poules pondeuses et centrale solaire du Talagard) sont situés dans le site Natura 2000 « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour ».

Le projet A7/A54 induit une emprise de 6,25 ha sur les terres agricoles. En cumulant ces incidences avec celles du projet de demi-diffuseur, le dossier indique « au total, la commune aura perdu plus de 15 ha de terres agricoles et sylvicoles ». La centrale solaire du Talagard induit le défrichage de 9 ha. Le dossier indique que « les deux projets cumulent un défrichage de 19 ha ». Aucune conclusion ni mesure complémentaire permettant de réduire ces impacts ne sont proposées. Cela aurait d'autant plus de sens de rechercher à éviter ou réduire ces consommations que le maître d'ouvrage du projet est le même que celui de la bifurcation A7/A54.

L'Ae recommande d'engager la démarche « éviter, réduire, compenser » sur le cumul des incidences avec d'autres projets, en particulier sur la consommation d'espaces naturels.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique (appelé « Note de présentation non technique du projet » dans le dossier) est clair et facile d'accès pour le public. Il présente les mêmes qualités et défauts que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique de l'étude d'impact les conséquences des recommandations du présent avis.

3. Mise en compatibilité du PLU de Salon-de-Provence

Le projet sera réalisé dans des secteurs agricoles (zone A du PLU), naturels (zone N), et urbains de faible densité (zone UD). Or le règlement de ces zones ne permet actuellement pas la création de l'infrastructure envisagée. C'est pourquoi le dossier prévoit une mise en compatibilité du PLU, afin d'ajouter à la liste des exceptions aux interdictions de construction « 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 ».

Cette partie, ainsi que son évaluation environnementale jointe, n'appellent pas d'autres observations de l'Ae que celles déjà faites dans cet avis, en particulier au § 2.3.1.

¹⁵ Sur lequel l'Ae a émis l'avis délibéré n° 2018-79 du 21 novembre 2018 relatif à l'amélioration de la bifurcation A7-A54 à Salon-de-Provence, Lançon-Provence et Pélissanne, et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (13).



3 REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La présente réponse du Maître d'ouvrage reprend les points soulevés dans l'avis détaillé de l'autorité environnementale. Il présente un rappel de l'avis suivi de la réponse développée par le Maître d'Ouvrage.

L'alinéa de couleur verte précise les pièces dans lesquelles les éléments complémentaires éventuels sont intégrés.

3.1 RECOMMANDATION N° 01 - ÉTUDE D'IMPACT – DONNEES TRAFIC

3.1.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

L'étude d'impact est clairement présentée. Elle résulte de la synthèse d'études détaillées dont la plupart sont jointes en annexe au dossier. Il faut cependant souligner que la principale, l'étude de trafic réalisée en 2015 et mise à jour en 2019 dont les résultats sont déterminants pour de nombreuses incidences (pollution de l'air, bruit, congestion, évaluation socio-économique, etc.), n'est pas jointe.

L'absence de cette étude est d'autant plus surprenante que l'article 1^{er} de la décision de soumission à étude d'impact explicite les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette étude. Parmi ceux-ci : « *l'analyse des impacts reposera sur des hypothèses qui devront être clairement posées et justifiées et sur un modèle reposant sur ces hypothèses projetant les trafics prévisibles à différentes échéances temporelles (y compris à la mise en service du projet).* »

Il conviendra de vérifier la justification des hypothèses retenues pour cette étude de trafic, ainsi que la cohérence entre ses résultats et les données reprises dans les différents volets de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de joindre au dossier l'étude de trafic.

L'analyse de l'étude d'impact ne repose donc pas sur des éléments qui sont pourtant requis.

Le dossier présente les différentes solutions ayant été étudiées au fil des études : trois propositions d'entrée sur l'A7 et deux de sortie (étude d'opportunité de 2012), puis cinq variantes d'entrée et deux de sorties (2017). Des tableaux de comparaison multicritères sont fournis. Ils présentent les limites fréquemment rencontrées : les différents paramètres sont comparés sur un même niveau alors qu'ils portent des contraintes très variables tant en importance que dans la durée de leurs effets ou encore dans les moyens disponibles pour les résoudre. Ainsi, sont mis en balance la géométrie et la lisibilité de l'aménagement pour l'utilisateur, les modalités de raccordement au réseau secondaire, la faisabilité technique de la variante, l'interface avec le canal EDF (soit quatre paramètres techniques), l'environnement humain, l'environnement naturel (chacun réduit à un unique paramètre), l'impact paysager et le coût. Dès lors que les contraintes techniques peuvent être résolues, ce qui est le cas pour les variantes présentées la comparaison devrait reposer plus fortement sur les autres critères.

Le choix de variante sur l'entrée est le moins défavorable à l'environnement (variante sud), mais l'option C retenue n'est pas la mieux-disante pour l'environnement (ni d'ailleurs la moins onéreuse), alors que l'étude d'impact affiche comme « mesure d'évitement ME1 » le choix de la variante à moindre impact. Le principal argument conduisant à écarter l'option A tient au risque de remontées de file en amont de la gare de péage, avec le risque que les remontées atteignent le chemin du Talagard. Cet élément ne peut être vérifié faute d'étude de trafic et n'a pas été confirmé lors de la visite de terrain.

3.1.2 COMPLEMENT N° 01 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

► Pièce B « Évaluation environnementale » - Pièce B14 – « Annexes » - Chapitre 6

Un balayage de l'ensemble des pièces du dossier DUP/DAE est réalisé afin de vérifier la cohérence des trafics.

L'étude d'impact, clairement présentée, résulte de la synthèse d'études détaillées jointes au dossier pour la plupart d'entre elles. L'étude de trafic mise à jour en 2019 est jointe en annexe à l'étude d'impact ; elle est en effet primordiale pour les objectifs du projet.

Les hypothèses retenues pour l'étude de trafic y sont clairement décrites ; les échéances temporelles, avec ou sans projet, à l'horizon de mise en service et au-delà, y apparaissent clairement ; les valeurs de trafic sont décrites par grandes classes de véhicules (VL et PL), aux différents horizons et échéances, et sont reportés de manière cohérente dans les différents dossiers.

3.2 RECOMMANDATION N° 02 – RECHERCHE DE VARIANTES

3.2.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

Le choix de variante sur l'entrée est le moins défavorable à l'environnement (variante sud), mais l'option C retenue n'est pas la mieux-disante pour l'environnement (ni d'ailleurs la moins onéreuse), alors que l'étude d'impact affiche comme « mesure d'évitement ME1 » le choix de la variante à moindre impact. Le principal argument conduisant à écarter l'option A tient au risque de remontées de file en amont de la gare de péage, avec le risque que les remontées atteignent le chemin du Talagard. Cet élément ne peut être vérifié faute d'étude de trafic et n'a pas été confirmé lors de la visite de terrain.

Concernant le choix entre la sortie nord et la sortie sud, ce n'est pas non plus le choix de la variante à moindre impact environnemental et paysager qui a été effectué. Les raisons du choix apparaissent faiblement étayées : nécessité de mettre à double sens l'ouvrage de franchissement du canal EDF (il l'est déjà) et du chemin du Talagard (non étudiée), modification significative de l'ambiance sonore pour les riverains dans le cas de la variante sud (alors qu'elle l'est indépendamment au choix de la variante, cf. ci-après), etc. En outre, les effets induits sur l'urbanisation du nord de Salon-de-Provence par une sortie située bien au-delà de la limite urbaine actuelle ne sont pas comparés.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des variantes A et C sur l'entrée sud, et sud et nord sur la sortie de l'A7, afin de mieux étayer les choix réalisés ou, selon le parti pris affiché par le dossier, de retenir les variantes les mieux-disantes pour l'environnement.

3.2.2 COMPLEMENT N° 02 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

► **Pièce A03 - Chapitre 4.1.3 - Analyse multicritère et comparaison des variantes**

► **Pièce B04 - « Évaluation environnementale - Chapitre 4.3 - Analyse multicritère des variantes**

Sollicitée par les Collectivités pour réaliser le complément au demi-diffuseur existant de Salon nord d'accès à l'autoroute A7 et constituer ainsi une offre alternative à la traversée de l'agglomération de Salon de Provence aux usagers routiers, ASF a engagé les premières études en 2012.

Pour un aménagement de cette importance, la localisation générale des bretelles d'accès a été définie de façon progressive et concertée avec les Collectivités puis a été soumise à l'approbation des services de l'État.

Deux variantes de sortie et trois variantes d'entrée ont été étudiées et présentées lors de la concertation publique (entre le 30 janvier et le 18 février 2017) sur la base des critères suivants :

- trafic et sécurité,
- technique : géométrie, fonctionnalités, raccordement au réseau secondaire, faisabilité, réseaux...
- environnement humain : amélioration du cadre de vie, réduction des pollutions (air, bruit), covisibilité, prise en compte d'une réflexion globale d'aménagement des collectivités...
- environnement naturel : l'eau, la faune et la flore : les incidences sur le réseau hydraulique, notamment sur les cours d'eau et les zones inondables, et sur la biodiversité,
- impact et intégration paysagère du projet,
- incidences vis-à-vis du canal EDF et de ses infrastructures.

L'approche technique et environnementale générale et l'analyse de ces six critères ont permis de mettre en évidence les variantes les plus favorables pour répondre aux objectifs du projet à un coût raisonnable tout en limitant l'incidence sur l'environnement.

Ainsi, la concertation a fait ressortir comme solution préférentielle le couple :

- **entrée Sud option C,**
- **sortie Nord.**

Des réserves concernent l'augmentation prévisible du trafic au niveau du chemin du Talagard.

Conformément au courrier de la Direction des Infrastructures et des Transports du 18 février 2014, ASF s'est rapproché de la ville de Salon-de-Provence, qui a précisé en 2014 sa préférence marquée, compte tenu des enjeux locaux, sur le couple de variante « entrée Sud / sortie Nord ». L'analyse multicritère et les tableaux multicritères, joints au présent dossier, reprennent les éléments portés à la connaissance notamment du public pendant la phase de concertation.

	ENTREES					SORTIES	
	VARIANTES ENTREE NORD		VARIANTES ENTREE SUD			VARIANTE SORTIE NORD	VARIANTE SORTIE SUD
	OPTION A	OPTION B	OPTION A	OPTION B	OPTION C	SORTIE NORD	SORTIE SUD
Trafic	Toutes les solutions sont équivalentes en termes de trafic						
Sécurité	Toutes les solutions sont équivalentes en termes de sécurité						
Géométrie et Fonctionnalité Bretelle/Gare Lisibilité pour les usagers	<p>Profil au plus près de l'autoroute A7.</p> <p>Gare de péage : au niveau altimétrique de l'A7.</p> <p>Bretelle d'entrée : manœuvre et accélération conformes aux guides techniques.</p> <p>Lisibilité de l'aménagement plutôt défavorable pour les usagers avec une pente de 6% maximum sur la rampe d'accès à la gare.</p>	<p>Tracé en courbe puis en alignement droit.</p> <p>Gare de péage : au niveau altimétrique de l'A7.</p> <p>Bretelle d'entrée : manœuvre et accélération en sortie de courbe.</p> <p>Lisibilité de l'aménagement plutôt défavorable pour les usagers avec une succession de pentes de 6% maximum sur la rampe d'accès à la gare et la rampe d'insertion.</p>	<p>Profil difficile : étroitesse et différence d'altimétrie entre le canal EDF et l'A7.</p> <p>Gare de péage : stockage en amont très faible.</p> <p>Limitation de lisibilité au loin par les usagers (succession de pentes de 6% maximum sur les rampes avant et après la gare)</p>	<p>Tracé en épingle.</p> <p>Rétablissement de l'accès de service à l'A7 en parallèle de la bretelle projetée.</p> <p>Stockage en amont sans engendrer d'encombrement supplémentaire.</p>	<p>Profil difficile : étroitesse et différence d'altimétrie entre le canal EDF et l'A7.</p> <p>Aménagements relativement lisibles par les usagers.</p> <p>Absence de courbes prononcées = circulation confortable.</p> <p>Situation actuelle reste inchangée.</p>	<p>Profil majoritairement aligné au terrain naturel.</p> <p>Voie d'entrecroisement.</p> <p>Aménagements, par leur configuration et la topographie peu accidentée, sont assez confortables en termes de lisibilité pour les usagers.</p> <p>Profil en long du giratoire : pente très importante.</p>	<p>Tracé courbe – contre courbe en arrivée sur la gare de péage avec un axe parallèle à l'A7.</p> <p>Stockage admissible en sortie de gare de péage.</p> <p>Visibilité / lisibilité des aménagements relativement confortables.</p>
Raccordement au réseau secondaire	<p>Création d'un giratoire RD538 avec raccordement sur l'ouvrage EDF : élargissement de la chaussée annulaire du giratoire existant.</p>	<p>Ripage important du chemin de Roquerousse et déplacement du giratoire existant RD538 / chemin de Roquerousse.</p> <p>Création d'un giratoire RD538 avec raccordement sur l'ouvrage EDF.</p>	<p>Raccordement sur chemin du Talagard via un carrefour en T.</p>	<p>Création giratoire Talagard entre l'OA 2310 et le franchissement du canal EDF (espace très réduit) ou aménagement d'un carrefour en T avec tourne à gauche.</p>	<p>Raccordement sur chemin du Talagard par carrefour en T.</p>	<p>Création de giratoires à l'intersection avec la RD538 et avec le chemin de Roquerousse</p>	<p>Mise à double sens de circulation du chemin du Talagard avec fort élargissement du chemin.</p> <p>Rétablissement des voies d'accès aux riverains / usagers locaux (notamment de la SPA).</p> <p>Création d'un giratoire sur le chemin du Talagard avec raccordement sur la bretelle d'entrée existante.</p>
Faisabilité technique (ouvrage d'art, géotechnique, voie d'entrecroisement...)	<p>Forts déblais rocheux (jusqu'à 11m) sur 45% du tracé - forts remblais (jusqu'à 7m).</p> <p>Recalibrage giratoire existant.</p> <p>Modification de l'ouvrage existant EDF avec modification des dispositifs de retenue voire élargissement de l'ouvrage.</p> <p>Problématique de reprise de tassement sous la plateforme de l'A7.</p> <p>Protection du canal EDF vis-à-vis des éboulis et des vibrations à envisager.</p>	<p>Forts remblais (jusqu'à 8m)</p> <p>Forts déblais jusqu'à 10m de moyenne sur 35% du tracé avec reprise des talus rocheux existants A7.</p> <p>Protection du canal EDF vis-à-vis des éboulis et des vibrations à envisager.</p>	<p>Faisabilité technique de la gare de péage difficile (dénivelé TN / gare / A7 important sur une courte distance et exigüité emprise).</p> <p>Réalisation d'une dalle de couverture de l'ouvrage hydraulique.</p> <p>Soutènements nécessaires (mur, paroi clouée, etc.) afin de garantir la stabilité de la plateforme existante.</p>	<p>La création du giratoire en sortie de l'ouvrage du Talagard (OA 2310) nécessite l'aménagement de l'ouvrage EDF (dispositifs de retenues à minima).</p> <p>Déblais (jusqu'à 5m) / remblais modérés.</p> <p>Purges à prévoir.</p>	<p>Rallongement de l'ouvrage tout en conservant une ouverture au droit du canal.</p> <p>Forts déblais (jusqu'à 10m) sur 10% du tracé (ponctuellement).</p> <p>Profil rasant sur 75% du tracé.</p> <p>Emprise gare peu contrainte (TN plat).</p>	<p>Création d'une voie d'entrecroisement.</p> <p>Profil rasant (55%) le long de la plateforme existante.</p> <p>Série de remblais et déblais de faible hauteur (max. 3,5 m) au-delà de la voie d'entrecroisement.</p>	<p>Création d'un second PI sous A7 à proximité de l'existant.</p> <p>Comblement du PI existant sous A7.</p> <p>Remblais (jusqu'à 5m) sur 80% du tracé.</p> <p>Purges à prévoir.</p>

	ENTREES					SORTIES	
	VARIANTES ENTREE NORD		VARIANTES ENTREE SUD			VARIANTE SORTIE NORD	VARIANTE SORTIE SUD
	OPTION A	OPTION B	OPTION A	OPTION B	OPTION C	SORTIE NORD	SORTIE SUD
Environnement Humain	Perturbations modérées à fortes sur les résidences et activités à proximité (maisons les plus proches à 90 m environ) Excavation déblai rocheux (source de nuisances sonores et d'émissions de poussières). Le cadre de vie général du secteur est modérément modifié.	Perturbations modérées à fortes sur les résidences et activités à proximité (maisons les plus proches à 150 m environ). Excavation déblai rocheux (source de nuisances sonores et d'émissions de poussières). Perturbation des accès piéton aux zones DFCI. Cadre de vie général du secteur est modérément modifié.	Covisibilité directe. Modifications acoustiques significatives. Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard.	Impacts acoustiques significatifs, Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard. Gêne visuelle relativement limitée depuis les zones urbanisées	Co visibilité directe (notamment au raccordement de la bretelle sur l'autoroute existante). Modifications acoustiques significatives. Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard.	Perturbations modérées à faibles sur les activités à proximité (absence d'urbanisation dense à proximité immédiate.) Gêne temporaire au regard des accès aux propriétés à l'Est de la commune via le chemin de Roquerousse seulement en phase de travaux. Variante la moins impactante sur l'environnement humain.	Fortes nuisances pour les riverains ; impacts agricoles, accessibilité. Modifications acoustiques significatives.
Environnement Naturel	Impacts modérés, pour les oiseaux, reptiles et les chiroptères (forte activité de chasse dans les boisements). Impacts globalement faibles pour les mammifères, amphibiens, insectes.	Impacts sur les habitats naturels (pelouses patrimoniales), flore (Ophrys de Provence protégée en région Sud), les oiseaux (alouette lulu, bruant fou, fauvette pitchou). Impacts modérés pour chiroptères (zones de chasse) et les reptiles.	Impacts globalement faibles sauf pour les oiseaux (impact modéré : nidification possible du Gobemouche gris).	Impacts globalement modérés sur l'ensemble des groupes, notamment impacts modérés sur les oiseaux (3 espèces patrimoniales) avec un impact faible sur les insectes et les amphibiens/reptiles.	Impacts modérés sur les chiroptères (axes de déplacement en lisière de forêt, et zones de chasses). Impacts modérés sur les habitats naturels (pelouses patrimoniales), les oiseaux et les reptiles.	Impacts modérés : localement sur les habitats (pelouses patrimoniales), sur les oiseaux, sur les chiroptères (corridor, zones de chasse), les reptiles et les insectes. Impact faible fonctionnalités écologiques (corridor biologique présumé fonctionnel).	Impacts globalement faibles sauf pour les oiseaux (1 seule espèce patrimoniale : fauvette griset) et les insectes où l'impact est modéré.
Impact paysager	Fort impact paysager : végétation existante fortement touchée Cicatrisation des nouveaux talus en déblais et une opération de reboisement forestier à prévoir.	Impact paysager faible : boisement bien préservé.	Impact paysager faible.	Impact paysager modéré : talus en déblai et remblai nécessite un traitement approprié de cicatrisation.	Fort impact paysager : zone de pins avec peupliers touchée nécessite un traitement approprié de cicatrisation.	Fort impact paysager : pinède existante fortement touchée surtout au niveau de la gare.	Impact paysager modéré.
Interface Canal EDF	Impact fort : - mise à double sens du pont sur canal EDF (suppression des trottoirs de services) - mise aux normes des dispositifs de retenue par le gestionnaire de la voie. Impact modéré : giratoire en interface avec le canal, vibrations sur le canal à contrôler lors de la réalisation des déblais rocheux.	Impact fort : - mise à double sens du pont sur canal EDF (suppression des trottoirs de services) - mise aux normes des DR par le gestionnaire de la voie. Impact modéré : giratoire en interface avec le canal, vibrations sur le canal à contrôler lors de la réalisation des déblais rocheux.	Impact modéré à fort : voie longitudinale d'entretien du canal EDF à rétablir. Fort impact potentiel des entrées en terre de la gare sur le canal.	Impact modéré à fort : Risque de modifier le franchissement du canal pour permettre la réalisation du giratoire.	Impact modéré : voie longitudinale d'entretien du canal EDF à rétablir.	Pas d'interface.	Mise à double sens l'ouvrage de franchissement du canal EDF (7 m) + continuité mode doux = élargissement de l'ouvrage. Impact du déplacement du chemin du Talagard à forte proximité du canal Mise aux normes des DR par le gestionnaire de la voie.
Montant de l'opération							

Tableau 1. Synthèse des impacts des différentes variantes

L'Ae recommande notamment de mieux afficher dans le dossier les impacts environnementaux de chaque variante, et dès lors que les contraintes techniques peuvent être résolues, ce qui est le cas pour les variantes étudiées, de faire reposer la comparaison plus fortement sur les critères environnementaux.

Le dossier est complété par le tableau détaillé suivant portant uniquement sur les aspects milieux naturels par rapport à la demande de l'Ae.

La thématique « milieu naturel » a également fait l'objet d'une analyse multicritère qui est présentée ci-après.

Pas d'impact	Impact faible	Impact modéré	Impact fort
--------------	---------------	---------------	-------------

	ENTREES						SORTIES				
	VARIANTES ENTREE NORD					VARIANTES ENTREE SUD			VARIANTE SORTIE NORD		VARIANTE SORTIE SUD
	Entrée Nord option A		Entrée Nord option B			Entrée Sud option A	Entrée Sud option B	Entrée Sud option C	Sortie Nord		Sortie Sud
	Entrée Nord	Giratoire RD538	Voie d'entrée	Raccordement au chemin de Roquerousse	Giratoire RD538				Voie de sortie + gare de péage	Raccordement au chemin de Roquerousse	Voie de sortie
Habitats	Pas d'habitat patrimonial concerné	Pas d'habitat patrimonial concerné	Habitats de pelouses patrimoniales concernés	Petite partie concernée par un habitat patrimonial (pelouses)	Pas d'habitat patrimonial concerné	Pas d'habitat patrimonial concerné	Une petite zone seulement de pelouse patrimoniale concernée	Une petite zone seulement de pelouse patrimoniale concernée	Secteur localisé de pelouse patrimoniale concernée	Pas d'habitat patrimonial concerné	Pas d'habitat patrimonial concerné
Flore	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence d'une station à Ophrys de Provence, espèce protégée en PACA	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	1 espèce à intérêt patrimonial modéré dans l'Oliveraie : <i>Platycapnos spicata</i>	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées
Oiseaux	Contacts de l'Alouette lulu	Pas d'espèces patrimoniales notées	Contacts de l'Alouette lulu, du Bruant fou et de la Fauvette pitchou	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Nidification possible du Gobemouche gris	Présence d'espèces patrimoniales : Rollier d'Europe (zone d'alimentation) et Alouette lulu (Nidification possible) et Engoulevent d'Europe (Nidification possible)	Contacts de l'Alouette lulu et de l'Engoulevent d'Europe	Contacts ponctuels de l'Alouette lulu	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence proche d'une espèce patrimoniale : Fauvette grisette
Mammifères terrestres	Présence de plusieurs mammifères dont l'Écureuil roux	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence du Lapin de Garenne et de l'Écureuil roux	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence de plusieurs mammifères dont le Hérisson d'Europe et de l'Écureuil roux	Présence de plusieurs mammifères dont l'Écureuil roux	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence de plusieurs mammifères dont l'Écureuil roux
Chiroptères	Forte activité de chasse dans les boisements clairs dont Petit Murin et Minioptère de Schreibers	Ruines avec chiroptères potentielles	Forte activité de chasse dans les boisements clairs dont espèces à fort enjeu	Faible activité de chasse	Ruines avec chiroptères potentielles	Faible activité	Amas rocheux : gîtes potentiels ; Zone de chasse moyennement fréquentée mais axes de déplacement bien identifiés sur les lisières forestières	Forte activité de chasse ; axe de déplacement bien identifié sur la lisière forestière	Présence de Chiroptères patrimoniales en chasse ; corridor nord-sud auquel se raccrochent des petits corridors venant de l'Est	Peu d'activité de chasse	Faible activité mais présence de petits axes de déplacements Est-Ouest le long des haies et des lisières
Amphibiens	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées
Reptiles	Contacts du Psammodrome d'Edwards	Pas d'espèces patrimoniales notées	Contacts du Lézard vert, du Lézard des murailles, du Seps strié, du Psammodrome d'Edwards	Contacts du Psammodrome d'Edwards	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence proche de la Tarente de Maurétanie	Présence de la Couleuvre de Montpellier et du Lézard des murailles	Contact de la Couleuvre de Montpellier, du Psammodrome d'Edwards, du Lézard des murailles et de la Tarente de Maurétanie	Contacts ponctuels du Psammodrome d'Edwards, du Seps strié, du Lézard des murailles et du Lézard vert	Pas d'espèces patrimoniales notées	Contacts du Lézard vert et du Lézard des murailles

	ENTREES								SORTIES		
	VARIANTES ENTREE NORD					VARIANTES ENTREE SUD			VARIANTE SORTIE NORD	VARIANTE SORTIE SUD	
	Entrée Nord option A		Entrée Nord option B			Entrée Sud option A	Entrée Sud option B	Entrée Sud option C	Sortie Nord		Sortie Sud
	Entrée Nord	Giratoire RD538	Voie d'entrée	Raccordement au chemin de Roquerousse	Giratoire RD538				Voie de sortie + gare de péage	Raccordement au chemin de Roquerousse	
Insectes	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	Pas d'espèces patrimoniales notées	1 station de l'Azuré de l'Orobe : espèce à enjeu modéré le long de la piste	Pas d'espèces patrimoniales notées	Présence de la Grande Scolopendre et de l'Ascalaphe loriot
Fonctionnalités écologiques	Bois réservoir de biodiversité secondaire et corridor biologique	Faibles : présence d'éléments barrière	Bordure de corridor et de réservoir de biodiversité	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel et de corridor fragilisé	Faibles : présence d'éléments barrière	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel	Bois réservoir de biodiversité secondaire et corridors biologiques	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel et de corridor fragilisé	Faibles	Présence de corridor biologique présumé fonctionnel et de corridor fragilisé
Enjeux NATURA 2000	Présence de l'Alouette lulu, de l'Engoulevent d'Europe, du Petit Murin et du Minioptère de Schreibers	Aucun enjeu N2000 relevé	Présence de l'Alouette lulu et contact possible de l'Engoulevent d'Europe	Aucun enjeu N2000 relevé	Aucun enjeu N2000 relevé	Présence possible à proximité de l'Engoulevent d'Europe	Présence du Rollier d'Europe, de l'Alouette lulu et de l'Engoulevent d'Europe	Présence de l'Alouette lulu et de l'Engoulevent d'Europe	Présence de l'Alouette lulu et de l'Engoulevent d'Europe (hors boisements)	Aucun enjeu N2000 relevé	Aucun enjeu N2000 relevé
Synthèse des ENJEUX	Modéré Localement fort (habitats)	Très faible	Fort	Faible	Très faible	Faible	Modéré	Localement modéré	Boisements faibles Localement modéré au niveau de la piste	Très faible	Faible

Les bretelles dans leur fonctionnement sont justifiées sur le plan technique avec l'appui des études existantes notamment l'étude de trafic, jointe au dossier d'étude d'impact.

La synthèse des variantes est adaptée.

Nous rappelons cependant que l'étude des variantes a été réalisée à un stade d'étude en amont du dossier d'étude d'évaluation environnementale et que le niveau d'analyse multicritère ne peut être aussi précis que l'analyse de la solution présentée à l'enquête.

En réponse à l'avis de l'Autorité environnementale du 11 février 2020, l'analyse des entrées au sud ont été affinées ; il en ressort notamment que l'entrée sud option A implique les contraintes techniques suivantes :

- **Réalisation de la gare de péage dans la zone entre l'autoroute A7 et le canal EDF, avec des ouvrages de génie-civil importants :**
 - Création d'ouvrages de soutènements de l'autoroute A7 existante,
 - Réalisation d'une couverture de l'ouvrage hydraulique existant
 - Rapprochement des pieds des talus projets de la future gare du bord du canal,

Par ailleurs, en termes de visibilité du projet par les riverains, cette solution est moins favorable que celle retenue. En effet, l'ensemble des aménagements de l'entrée sud option A est centré dans la bande entre l'autoroute A7 et le canal, à proximité du chemin du Talagard. La gare de péage, les bâtiments, les ouvrages de soutènement de l'autoroute ainsi que le bassin de traitement des eaux sont en visibilité directe par les habitants du quartier des Canourgues.

Sur la base de l'étude de trafic, l'analyse sur les risques de remontées de file dans les deux solutions de bretelles démontre que ce risque existe, et que l'option C, en présentant une distance importante entre la gare de péage et le carrefour avec le chemin du Talagard, limite sensiblement ce phénomène.

L'entrée sud option C, au vu de l'étude de trafic et la sortie nord sont retenues.

L'avis de l'Ae, qui suggère de rechercher une solution de moindre impact sur l'environnement, nous amène à considérer une option envisageable, plus courte que l'option C, mais pouvant engendrer des remontées de file de véhicules sur le chemin du Talagard et des impacts sur le milieu humain : elle pourra être étudiée de manière détaillée dans les phases à venir, dans la mesure où cette option ne constitue pas une modification substantielle du projet.

Une analyse multicritère des solutions d'entrée sud A et C, mise à jour à la suite de l'avis de l'Ae, est présentée dans le tableau suivant et précise le niveau d'impact de chaque variante selon le code couleur ci-après :

Favorable Impact faible	Modéré Impact modéré	Défavorable Impact fort
----------------------------	-------------------------	----------------------------

Les critères ont été jugés en équité, il n'a pas été retenu de pondération spécifique.

Ce tableau synthétise les impacts des différentes variantes. Cette comparaison des variantes a été la base des études techniques, environnementales et financières.

	VARIANTES ENTREE SUD	
	OPTION A	OPTION C
Trafic	Risques de remontée de files	Favorable à un écoulement fluide du trafic
Sécurité	Risques d'accidents liés aux remontées de files	Sécurité améliorée par rapport à l'option A
Géométrie et Fonctionnalité Bretelle/Gare Lisibilité pour les usagers	Profil difficile : Étroitesse et différence d'altimétrie entre le canal EDF et l'A7. Gare de péage : implantation de biais par rapport à l'A7 Stockage en amont très faible. Remonté de file Limitation de lisibilité au loin par les usagers (succession de pentes de 6% maximum sur les rampes avant et après la gare) Faisabilité technique du PL non démontrée	Profil difficile : étroitesse et différence d'altimétrie entre le canal EDF et l'A7. Aménagements relativement lisibles par les usagers. Absence de courbes prononcées = circulation confortable. Situation actuelle reste inchangée.
Raccordement au réseau secondaire	Raccordement sur chemin du Talagard via un carrefour en T.	Raccordement sur chemin du Talagard par carrefour en T.
Faisabilité technique (ouvrage d'art, géotechnique, voie d'entrecroisement...)	Faisabilité technique de la gare de péage difficile (dénivelé TN / gare / A7 important sur une courte distance et exigüité emprise). Réalisation d'une dalle de couverture complète de l'ouvrage hydraulique. Soutènements nécessaires (mur, paroi clouée, etc.) afin de garantir la stabilité de la plateforme existante.	Réalisation d'un allongement de l'ouvrage hydraulique mais conservation d'une zone à ciel ouvert entre l'allongement et le siphon Forts déblais (jusqu'à 10m) sur 10% du tracé). Profil rasant sur 75% du tracé. Emprise gare peu contrainte (TN plat). Réalisation d'une dalle de frottement
Environnement Humain	Co visibilité directe. Modifications acoustiques significatives. Perception visuelle de la gare directe. Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard.	Co visibilité directe. Modifications acoustiques significatives. Modification du cadre de vie, augmentation de trafic pour les riverains au chemin du Talagard. Faible perception visuelle de la gare du fait de sa localisation.
Environnement Naturel	Impacts globalement faibles sauf pour les oiseaux	Impacts modérés sur les chiroptères (axes de déplacement en lisière de forêt, et zones de chasses). Impacts modérés sur les habitats naturels (0.54ha pelouses patrimoniales), les oiseaux et les reptiles.
Impact paysager	Impact paysager modéré : Le talus autoroutier est remplacé par un mur cote A7.	Fort impact paysager : Zone de pins avec peupliers touchée nécessite un traitement approprié de cicatrization
Impact Foncier	Impact sur une partie du Domaine Public Hydraulique du Canal EDF. Cet impact génère une contrainte procédurière (re-délimitation du domaine public).	En plus des mêmes impacts que l'option A, cette variante impacte une parcelle communale (section N° BY 230)
Interface Canal EDF	Impact modéré à fort : Impact fort sur l'accès EDF à la voie longitudinale d'entretien du canal EDF (axe de la bretelle trop proche du PI du canal) Fort impact potentiel des entrées en terre de la gare sur le canal. (Mur obligatoire même dans le cas d'un raidissement)	Impact modéré : Accès EDF à la voie longitudinale d'entretien du canal EDF rétabli Voie longitudinale d'entretien du canal EDF non impacté
Montant de l'opération		
Hydraulique	Impact fort ; l'implantation de la gare dans la zone expansion de débordements de nappe d'écoulement	Impact modéré : Implantation de la gare sur la butte existante et non sur la zone expansion de débordement de nappe d'écoulement.

Tableau 2. Synthèse des impacts des variantes d'entrée Sud A et C

3.3 RECOMMANDATIONS N° 03 ET 04 – HABITATS NATURELS

3.3.1 RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

Le projet est situé en grande partie dans un site Natura 2000 (ZPS « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour ») et à proximité d'autres, dans plusieurs secteurs où s'appliquent des plans nationaux d'action en faveur de l'Aigle de Bonelli (et dans son domaine vital), du Vautour percnoptère, du Vautour moine, du Gypaète barbu, des chiroptères, de la Cistude d'Europe, dans une zone naturelle d'intérêt écologique (Znieff) de type II « Plateaux de Vernègues et de Roquerousse ». De nombreux autres zonages sont présents à proximité.

La carte localisant les secteurs où sera possible l'aménagement d'installations du chantier inclut de larges parties en site Natura 2000.

L'Ae d'éviter d'aménager des installations de chantier dans le site Natura 2000 « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour ».

Les habitats naturels rencontrés sont typiques de la zone méditerranéenne avec des milieux arborés ouverts et semi-ouverts, des garrigues, des zones buissonnantes et des milieux anthropisés. Les infrastructures que sont l'A7 et le canal EDF, quasi parallèles, constituent d'importantes discontinuités pour les milieux naturels et les espèces qui les fréquentent.

Les impacts du projet sont la destruction de 1,55 ha de pelouses à Brachypode, habitat naturel d'intérêt communautaire, et de 9 ha d'habitats d'espèces animales protégées ou menacées. En compensation, une surface de 23,5 ha dans le site Natura 2000 sera l'objet de la mesure MC1 « restauration et gestion de garrigues semi-ouvertes en cours de fermeture », dont la mise en œuvre est encadrée par une convention de 30 ans avec l'ONF. Il s'agit d'un site composé d'une mosaïque de milieux dans des collines voisines qui est en train de se refermer lentement. Le site n'a pas été inventorié. La réouverture de la garrigue et des sous-bois sera suivie d'une mise en pâture extensive (chargement moyen annuel compris entre 0,4 et 0,8 unités de gros bétail (UGB) par hectare), qui devrait être favorable à l'Alouette lulu, au Grand-duc d'Europe, au Circaète Jean-Le-Blanc, à la Fauvette pitchou, au Rollier d'Europe, à la Pie-grièche méridionale, au Léopard à deux raies, au Psammodrome d'Edwards, aux chauves-souris et aux papillons. La mesure MC2 « création d'andains de branchages et de murets de pierres sèches favorables à la petite faune » visera à compenser la perte d'habitats de reptiles, et la mesure d'accompagnement MA3 « création de garennes favorables au Lapin de garenne » favorisera son maintien.

L'Ae souligne que la fermeture des milieux correspond à leur évolution naturelle, et qu'elle favorise les espèces de milieux boisés. La compensation proposée vise à maintenir ouverts des milieux qui sont déjà des milieux naturels. Le gain de fonctionnalités reste donc modéré (il s'agit surtout d'un changement de fonctionnalités de milieux se refermant en milieux restant ouverts), ce qui est à mettre en balance avec la destruction complète des milieux existants qui seront artificialisés.

La visite de terrain a permis de constater que le site est activement chassé. En outre, il est traversé par une ligne à très haute tension à double terre, chacune munie d'un câble de garde. Le formulaire standard de données du site Natura 2000 mentionne parmi les principales menaces pesant sur ses objectifs de conservation les routes, autoroutes et lignes électriques et téléphoniques. Il mentionne le « réseau de lignes électriques potentiellement dangereux pour l'avifaune dans certains secteurs : risque notable de collision et d'électrocution, notamment pour l'Aigle de Bonelli (près de 80% des cas de mortalité chez cette espèce) ». En outre, le pâturage extensif est signalé comme facteur d'incidences positives, ce qui permet de confirmer l'intérêt de la mesure, mais sa localisation interroge avec la concordance de la chasse et de la ligne électrique au droit du site de compensation, alors que le développement du Lapin de garenne sera favorisé et pourra attirer chasseurs comme rapaces.

Le risque de collision avec les câbles électriques, et plus globalement le risque que la mesure de compensation constitue un puits écologique, devraient être étudiés avant validation du site.

L'Ae recommande de fournir un inventaire naturaliste du site de compensation et d'adapter son suivi aux enjeux qui y auront été identifiés. Elle recommande aussi d'analyser espèce par espèce l'évolution de l'exposition au risque de collision des oiseaux avec les câbles électriques avant de valider la localisation du site de compensation ou de rechercher une alternative loin des lignes électriques.

Après application des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC), les impacts résiduels sont tous jugés comme nuls ou faibles, sauf pour la Couleuvre de Montpellier et le Psammodrome d'Edwards pour lesquels ils sont jugés « modérés ».

3.3.2 COMPLEMENTS N° 03 ET 04 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Complément n°03

- ▶ **Pièce B05 – « Évaluation environnementale » - Chapitres 5.2.4.4 – 5.2.5.2 – 5.3.3(cartes) – 5.8.1**
- ▶ **Pièce C05 - « Volet dérogation aux espèces protégées » Chapitre 3.3. Fiche de mesure MR3/ME3 + cartographie**

La recommandation de l'Ae est bien prise en compte.

Le site Natura 2000 « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour » est formellement interdit pour les installations de chantier pour les futurs travaux. La localisation cartographique des zones potentielles d'accueil des installations de chantier a été affinée pour démontrer l'évitement du site Natura 2000.

Complément n°04

- ▶ **Pièce B05 « Effets du projet et des travaux et mesures d'évitement, réduction et de compensation en faveur de l'environnement » - Chapitre 5.3.5.3 Identification du site compensatoire et état descriptif**
- ▶ **Pièce C05 « Volet relatif à la dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux habitats et espèces protégées » - Chapitre 5.4.1. Identification du site compensatoire et état descriptif**

Un état initial du site compensatoire a été conduit entre mars et octobre 2021 (14 interventions réalisées). Les principaux résultats de ces inventaires sont versés au dossier afin d'adapter au besoin et d'affiner les principes de gestion définis.

Concernant le gain de fonctionnalité des mesures proposées, si la fermeture des milieux constitue effectivement une dynamique naturelle, la colonisation des pelouses à Brachypode rameux par la garrigue arborescente, d'une part, et la maturation des garrigues arborescentes vers la pinède, d'autre part, entraînera inévitablement une banalisation des milieux et une perte de biodiversité à l'échelle du massif. Elle impactera en particulier les populations locales de plusieurs espèces à enjeu fort et modéré observées sur site et inféodées aux milieux semi-ouverts à ouverts (Alouette lulu, Fauvette pitchou, Engoulevent d'Europe, reptiles, insectes, etc.). La restauration d'une mosaïque d'habitats de garrigues semi-ouvertes via le broyage alvéolaire et la mise en pâturage permettra d'améliorer et de pérenniser l'état de conservation des pelouses à fort enjeu, ainsi que d'accroître l'attractivité du site pour les espèces faunistiques et de pérenniser les conditions favorables à l'accueil d'une faune et d'une flore riche et diversifiée.

Par ailleurs, afin de prendre en compte les recommandations de l'Ae, une analyse de l'équivalence entre les gains engendrés par les mesures proposées et les pertes dues aux impacts du projet est ajoutée au dossier de dérogation aux espèces protégées et à l'étude d'impact. Si besoin, des ajustements sont définis quant à la compensation envisagée.

Le risque que le site compensatoire proposé constitue un puits écologique est jugé faible car le périmètre compensatoire s'inscrit dans un contexte naturel plus large centré sur les massifs calcaires liés à la Chaîne des Côtes au massif de Rognes. Si l'objectif des mesures proposées est bien d'améliorer l'attractivité des milieux pour la faune à l'échelle du site compensatoire (colonisation par la petite faune, zone de chasse de rapace, etc.), celui-ci ne constituera un isolat au milieu d'une matrice d'habitats défavorables aux espèces cibles et au sein duquel celles-ci se retrouveront « coincées » sans alternatives fonctionnelles de déplacement à une échelle plus large.

Concernant l'exposition au risque de collision des oiseaux avec les câbles électriques, ce phénomène est relativement bien documenté (existence d'un Comité National Avifaune – CNA – autour de la LPO et de RTE). Un rapprochement avec les opérateurs locaux du CNA (CEN PACA et la LPO PACA) a été pris pour analyser si les lignes électriques observées sur site sont identifiées comme problématiques pour les rapaces à enjeu susceptibles de fréquenter le secteur (Aigle de Bonelli notamment). Un rapprochement avec l'exploitant de la ligne électrique (RTE) a été effectué. Il a permis de mettre en évidence que la sensibilité liée à la présence de la ligne THT est bien documentée via l'existence d'un groupe de travail LPO/RTE ; et que celle-ci fait déjà l'objet d'installation de dispositifs anticollisions, et qu'aucune mesure complémentaire n'est nécessaire.

La recherche de sites à désartificialiser engagé par le maître d'ouvrage peut apporter de nouvelles opportunités à la renaturation de ces sites en conformité avec les sites impactés. Cela est évoqué dans la pièce C05 relative au dossier CNPN.

3.4 RECOMMANDATION N° 05 – ZONES HUMIDES

3.4.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

Des prospections par sondage pédologique et par analyse phytosociologique ont été conduites. Deux sondages sont caractéristiques des zones humides. La superficie correspondante est estimée à 120 m², sans explication de la manière dont les contours ont été arrêtés alors que les cartes fournies montrent qu'ils sont considérés comme limités au voisinage immédiat de chaque point de sondage.

L'Ae recommande de mieux justifier la délimitation des zones humides.

3.4.2 COMPLEMENT N° 05 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

► **Pièce B03 - « Analyse de l'état initial du site et de son environnement » - Chapitre 3.4.5 – Délimitation des zones humides et 3.4.2.5 – Inventaires des zones humides**

Cette remarque n'appelle pas de modification du dossier. Cependant, le chapitre a été revu afin qu'il soit plus explicite.

Une incompréhension est sans doute due à la lecture de la cartographie. En effet, aucun sondage pédologique réalisé n'a mis en évidence la présence de sol typique de zone humide ; cela est indiqué dans le tableau 27 « Pas de traces d'hydromorphie ».

Pour les deux secteurs concernés, la présence de zone humide est mise en évidence sur la base du critère de végétation. Les contours des zones humides cartographiées correspondent donc strictement à la surface de recouvrement de la végétation typique des zones humides, ici les fourrés dominés par le Peuplier blanc. Ces formations sont dans le cas présent localisées dans un fossé fortement incisé et une petite dépression, la topographie locale contribue donc à limiter l'expression de la zone humide aux seuls secteurs cartographiés.

3.5 RECOMMANDATIONS N° 06 ET 07 – FLORE

3.5.1 RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

Quelques pieds de deux espèces remarquables ont été repérées : l'Ophrys de Provence (orchidée protégée) et le Fumeterre en épi. Les espèces exotiques envahissantes sont peu présentes, avec seulement quelques pieds d'Érable negundo. Les mesures prévues sont génériques. Elles prévoient des coupes fréquentes. Il serait utile de prendre des dispositions spécifiques à l'espèce, telles que celles préconisées par le Centre de ressource des espèces exotiques envahissantes, tout particulièrement pour la station qui se trouve hors de l'emprise directe du chantier (secteur nord de l'aire d'étude compris entre le canal EDF et l'A7).

L'Ae souligne l'importance d'un strict respect de la mesure MR8 « limitation à la propagation des espèces végétales envahissantes » concernant le nettoyage des engins et la provenance de la terre et des matériaux, pour éviter d'introduire de nouveaux taxons envahissants. Elle recommande de mieux circonscire la lutte contre l'Érable negundo aux spécificités de cette espèce.

Les plantations prévues dans le cadre du projet seront suivies seulement deux ans. Cette durée n'est pas suffisante pour en garantir la bonne reprise et permettre de replanter si besoin.

L'Ae recommande de prolonger le suivi des plantations à au moins une dizaine d'années.

3.5.2 COMPLEMENTS N°06 ET 07 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Complément n°06

► **Pièce B05 - « Effets du projet et des travaux et mesures d'évitement de réduction et de compensation en faveur de l'environnement » – Chapitre 5.3.4 – Mesures de compensation et d'accompagnement**

Cette mesure est importante et s'applique sur de nombreux chantiers du réseau.

Le respect strict de la mesure MR8 (recodifiée en MR5) « limitation de la propagation des espèces végétales envahissantes » s'opèrera par :

- **des spécifications très strictes dans les contrats des entreprises de travaux,**
- **des mesures coercitives fortes en cas de non-respect,**
- **de la désignation de coordinateur environnement (AMO) pour s'assurer du bon respect de cette mesure et de la traçabilité des matériaux.**

Concernant les Erables negundo, les sujets observés sur site sont relativement jeunes (arbustes). La mesure d'éradication par abattage / arrachage à la pelle mécanique et dessouchage des sujets permettra de supprimer complètement l'espèce à proximité des emprises travaux.

Complément n°07

► **Pièce B06 - « Coûts des mesures et modalités de suivi » - Chapitre 6.2.2.1 Suivi des plantations au titre des mesures paysagères et patrimoniales**

Les deux (2) ans, voire trois (3) ans possibles, précisés dans le dossier correspondent à la garantie de reprise des végétaux imposée aux entreprises paysagères qui assurent les plantations. Cette durée de parachèvement / confortement est éprouvée depuis de longues années sur les opérations autoroutières exécutées en suivant les recommandations du fascicule 35 du CCTG.

3.6 RECOMMANDATION N° 08— FAUNE

3.6.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

Les inventaires naturalistes ont été correctement faits, avec une pression d'inventaire suffisante (le secteur de la variante sud de la sortie n'a toutefois pas été complètement prospecté). Les orthoptères sont bien détaillés, ainsi que d'autres insectes ce qui est important vu leur diversité, mais les mantes sont curieusement absentes des espèces repérées.

Soixante-seize espèces d'oiseaux sont présentes, dont l'écrasante majorité sont protégées et une vingtaine sont remarquables. Les enjeux sont considérés comme « très forts » pour la Fauvette pitchou, « forts » pour le Chardonneret élégant, la Cisticole des joncs, le Serin cini et le Verdier d'Europe, « modérés » pour sept espèces⁸ et « faibles » pour les autres. Concernant les reptiles, le Lézard ocellé est à enjeu « fort » et la Couleuvre de Montpellier et le Psammodrome d'Edwards sont à enjeu « modéré », les autres étant à enjeu « faible ». Les amphibiens sont peu représentés (milieu secs). Les papillons sont divers (quarante-deux espèces), tous considérés à enjeux « faibles » ou « négligeables ». Il en est de même avec les onze espèces d'odonates et les trente-cinq espèces d'orthoptères présentes - à l'exception de la Magicienne dentelée considérée à enjeu « modéré ». Parmi les mammifères terrestres, seul le Lapin de garenne est à enjeu « modéré ». Dix-sept espèces de chauves-souris sont répertoriées sur le site. Le Minioptère de Schreibers et le Petit murin sont à enjeu « fort », le Grand rhinolophe, le Murin à oreilles échancrées, la Pipistrelle de Nathusius et le Grand murin sont à enjeu « modéré », les autres étant à enjeu « faible ».

La demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces protégées porte sur trente-neuf espèces d'oiseaux, sept de reptiles, trois d'amphibiens, une d'insecte, dix-sept de chauves-souris et deux de mammifères terrestres.

La méthode de hiérarchisation des enjeux retenue dans l'étude d'impact (pièce B12) conduit à une relative sous-estimation des enjeux attachés à certaines espèces. Ainsi, des espèces remarquables, quasi menacées, vulnérables ou même en danger sont considérées comme à enjeux seulement « faibles » du fait qu'elles sont bien représentées sur le secteur ou dans la région, que leur présence est qualifiée d'« erratique » (qualification qui inclut même des espèces aperçues en migration), ou

qu'elles fréquentent la zone d'étude pour l'alimentation mais sans nicher sur le site (la plupart sont pourtant nicheurs à proximité). C'est aussi le cas pour des oiseaux (Aigle royal, Bondrée apivore, Bruant des roseaux, Chevalier guignette, Circaète Jean-le-Blanc, Épervier d'Europe, Faucon crécerelle, Faucon hobereau, Gobemouche gris, Pipit farlouse, etc.), pour les chauves-souris (Molosse de Cestoni, Noctule de Leisler, Vespère de Savi, Noctule commune), pour des insectes (Lucane cerf-volant, Gomphe à crochets, Gomphe semblable, Anax porte-selle), etc.

Certaines espèces sont à enjeux qualifiés de « modérés » alors que leur situation nécessiterait de rehausser leur niveau d'enjeu. À ce titre, le Rollier d'Europe est un exemple éclairant : l'étude d'incidences Natura 2000 mentionne que le site du projet revêt une importance « nationale à internationale » pour sa nidification ainsi que pour la conservation de l'Aigle de Bonelli. Avec 25 à 40 couples de Rollier d'Europe présents, le site Natura 2000 comprend en effet une part non négligeable de ses effectifs nationaux (« 2 à 15 % »). La destruction d'un couple par le projet est qualifiée d'incidence « négligeable » tant en soi que pour qualifier l'atteinte aux objectifs de conservation du site. Cette assertion ne peut être étayée sans considérer la dynamique d'évolution de la population, voire remise en cause si celle-ci était en déclin.

Ces remarques peuvent être développées de manière comparable sur d'autres espèces : présence d'un couple nicheur d'Engoulevent d'Europe, de deux à quatre couples nicheurs d'Alouette lulu, ou encore de chauves-souris à enjeux modérés ou forts. Pour celles-ci, l'étude d'incidences Natura 2000 estime que le projet aura des incidences brutes faibles et résiduelles négligeables du fait d'une « forte capacité de report de ces espèces sur des habitats d'intérêt similaire à meilleur à proximité du projet (massif de Roquerousse et plateau de Vernègue) ». Le projet va pourtant détruire près de 8 ha de leurs habitats et altérer les éléments bocagers indispensables aux déplacements de certaines chauves-souris, et ce dans un secteur en grande partie encadré par le canal EDF et l'A7, donc n'offrant pas de solution de report évidente. En outre, lorsque les écosystèmes sont à l'équilibre, les milieux accueillants sont déjà occupés par les espèces qui les affectionnent. Un tel report ne peut être reçu sans plus d'argument.

Plus globalement, les enjeux des espèces remarquables, quasi menacées, vulnérables ou même en danger doivent être analysés au regard de la dynamique locale des populations et de la « responsabilité » du site pour la conservation de ces espèces.

L'Ae recommande de tenir compte de la dynamique des populations et de la « responsabilité » du secteur du projet dans leur conservation avant de qualifier les enjeux des espèces patrimoniales, et de les revoir le cas échéant à la hausse. Elle recommande d'actualiser l'étude d'incidences Natura 2000 et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence.

3.6.2 COMPLEMENT N°08 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

► Pièce B05 – « Effet du projet et des travaux et mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur de l'environnement – Chapitre 5.3.2. Analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000

Au moins 2 espèces de Mantres ont été observées sur site : la Mante religieuse (*Mantis religiosa*) et la Mante décolorée (*Ameles decolor*). Si ces espèces ne sont pas citées dans le rapport, c'est parce-que ce groupe taxonomique ne bénéficie d'aucun statut de protection et leur état de conservation n'est pas évalué aux échelles nationale et régionale (aucune liste rouge existante). Notons que ces taxons sont liés aux friches herbacées et à la garrigue semi-ouverte et peuvent être « rattachés » aux autres cortèges faunistiques liés à ces milieux (reptiles, papillons rhopalocères, oiseaux des milieux semi-ouverts).

La méthode de hiérarchisation des enjeux se base sur une analyse à deux niveaux :

- **1^{er} niveau : analyse « brute » de l'enjeu local de conservation et de la patrimonialité des taxons basée directement sur les listes rouges nationales et régionales de conservation. A ce stade, la responsabilité locale et régionale sur la conservation des espèces est bien prise en compte car les listes rouges nationales sont intégrées au même niveau que les listes régionales (par exemple, une espèce non menacée en PACA mais « vulnérable » en France se voit attribuer un enjeu « fort », au même titre qu'une espèce « vulnérable » en région PACA).**
- **2nd niveau : analyse « brute » pondérée par un ensemble d'indicateurs permettant de déterminer un enjeu au sein de l'aire d'étude liée au projet : statut biologique sur site, qualité et fonctionnalité des habitats au sein de l'aire d'étude, effectifs observés, etc.**

La structure des tableaux des listes d'espèce est complétée et affinée dans le dossier afin de mieux expliciter le passage de l'enjeu local de conservation (patrimonialité) des espèces à l'enjeu retenu en définitive au sein de l'aire d'étude.

Une analyse complémentaire de la fonctionnalité des habitats d'espèces est par ailleurs ajoutée afin de justifier le niveau d'enjeu retenu au sein de l'aire d'étude, en particulier pour les taxons non reproducteurs directement au sein de la zone.

La méthode de hiérarchisation est donc cohérente au regard de la dynamique locale des populations et de la responsabilité du site pour la conservation des espèces.

Concernant l'analyse des incidences du projet, rappelons que le projet impacte des habitats d'espèces concentrés dans une bande étroite contiguë à l'A7 et/ou au canal de Provence (canal EDF), localisée en périphérie immédiate des grands ensembles urbanisés de la commune de Salon-de-Provence, soumis en grande partie aux obligations légales de débroussaillage liés à la gestion du risque incendie, et largement fréquentés par les riverains (promeneurs avec chiens non tenu en laisse, joggeurs, Vététistes, etc.). Les quelques milieux boisés impactés sont par ailleurs constitués de boisements à Pin d'Alep plantés en alignement et peu structurés (absence de sous-bois). Ces milieux présentent globalement un état de conservation dégradé et un fort degré d'anthropisation, et montrent une fonctionnalité limitée pour la majorité des espèces qui les fréquentent.

Concernant l'analyse des incidences Natura 2000, le projet n'impacte pas directement les périmètres concernés, à l'exception de la ZPS « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour » dont le périmètre jouxte l'A7 du côté Est de l'infrastructure. Les ZSC sont distantes du projet et/ou ne montrent pas ou peu de lien fonctionnel potentiel pour les espèces qu'elles abritent avec la zone de celui-ci (absence de milieu aquatique et présence de nombreux obstacles au déplacement des espèces terrestres entre les sites Natura 2000 et la zone du projet : autoroutes et routes, zones urbaines, canal de Provence, voies ferrées).

Pour les espèces volantes à plus grande capacité de déplacement, la forte anthropisation et l'état de conservation globalement dégradé des habitats d'espèces impactées au droit du projet leur confèrent un rôle moindre pour le maintien des populations locales en comparaison aux habitats disponibles sur des secteurs plus préservés localisés à proximité. En ce sens, la capacité de report des espèces vers des milieux plus « naturels » est mise en avant. Les sites Natura 2000 proches du projet présentent tous des surfaces très importantes (entre 15 000 ha et 40 000 ha) en comparaison aux surfaces d'habitats d'espèces impactées par le projet (environ 9 ha au total).

Pour reprendre les exemples cités :

- **L'impact sur le Rollier d'Europe concerne la destruction d'habitat d'alimentation utilisé potentiellement par un couple de l'espèce. Aucun indice de nidification avérée du Rollier n'a été détecté au sein de l'aire d'étude ; des individus en vol laissent présumer une nidification locale de l'espèce (très certainement dans le secteur bocager plus à l'Ouest de la RD538 qui correspond aux exigences de l'espèce). Le projet n'entraîne pas la perte avérée d'un couple nicheur, le territoire de chasse de ces oiseaux étant très large et allant bien au-delà des surfaces réduites de l'aménagement. Les habitats d'alimentation impactés concernent les abords immédiats de l'autoroute, qui montrent une qualité fonctionnelle probablement moindre par rapport au 27 000 ha de massifs naturels intégrés au périmètre du site Natura 2000 concerné. Enfin, la dynamique de l'espèce est en accroissement sur la liste rouge des oiseaux nicheurs de France métropolitaine (MNHN, UICN -2015).**
- **Pour les chiroptères, l'ensemble des abords de l'autoroute intègrent les 8 hectares d'habitats d'espèces impactés, car ces secteurs sont effectivement fréquentés par ces animaux en transit et/ou en chasse d'une façon plus ou moins notable selon les espèces. Les territoires de chasse de ces espèces sont des territoires de plusieurs km² (le Minioptère de Schreibers peut par exemple parcourir plus de 30 à 35 km entre son gîte et ses territoires de chasse) à comparer aux quelques ha détruits par le projet. La localisation des habitats d'espèces impactés et la nature dégradée et anthropisée de ces derniers leur confèrent un moindre intérêt pour les populations locales en comparaison des secteurs plus naturels qu'offre le territoire proche du projet, en particulier au droit des massifs calcaires à l'Est de l'autoroute qui présentent des potentialités bien plus importantes en termes d'habitats de chasse (nombreuses lisières fonctionnelles).**
- **L'absence d'incidences significatives du projet sur les cortèges d'intérêt communautaire est conditionnée par la bonne mise en œuvre des mesures ERC définies dans le cadre du projet, notamment des mesures compensatoires visant à restaurer la mosaïque de garrigues-semi-ouvertes et pérenniser l'attractivité et le bon état de conservation de pelouses à Brachypode rameux en cours de fermeture sur le massif du Tallagard. Les mesures d'intégration paysagères du projet (MA1) contribueront également à moyen terme à rétablir un environnement arboré et arbustifs propice à la faune à proximité immédiate de l'infrastructure (habitats de nidification des oiseaux, support de déplacement et habitats de chasse des chiroptères). Ces actions, qui permettront de favoriser le maintien des espèces d'intérêt communautaire citées, permettent de conclure à l'absence d'incidences négatives significatives du projet sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire.**

Les recommandations de l'Ae sont intégrées ; l'analyse produite est étayée et affinée avec les données relatives à la dynamique des espèces concernées, ainsi qu'avec une analyse complémentaire de la qualité fonctionnelle des habitats d'espèces à l'échelle de l'aire d'étude et des emprises du projet (habitats impactés).

3.7 RECOMMANDATION N° 09 – EAU

3.7.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

Le projet prend place à proximité immédiate d'un canal utilisé par EDF pour la production électrique. Il se situe pour partie dans un périmètre de protection⁹ d'un captage utilisé pour l'alimentation en eau potable (AEP), contrairement à ce qu'affirme le volet « état initial » (p. 60) de l'étude d'impact (mais le volet produit au titre de la « loi sur l'eau » est correct sur ce point).

La nappe souterraine est en bon état. Située à 5 mètres sous le terrain naturel en son point le plus haut, elle est « fortement vulnérable ». Au niveau du giratoire sur la RD538, situé à proximité d'un captage AEP, elle est même « très fortement vulnérable ». Des précautions sont prévues tant en phase chantier que pour l'exploitation, avec notamment l'étanchéification du bassin qui sera créé à côté du giratoire.

Toutefois, la carte localisant les secteurs où sera possible l'aménagement d'installations du chantier ne les interdit pas dans les périmètres de protection des captages AEP.

L'Ae recommande d'éviter d'aménager des installations de chantier dans les périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable.

3.7.2 COMPLEMENT N° 09 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

► **Pièce B05 – "Effets du projet et des travaux et mesures d'évitement, de réduction, et de compensation en faveur de l'environnement" – Chapitres 5.2.4.4 – 5.2.5.2 – 5.3.3.1 – 5.8.1.**

► **Pièce C04 – « Volet Relatif à la loi sur l'eau (volet IOTA) » – Chapitre 4.4.2.4. Mesures de réduction en phase travaux »**

La recommandation de l'Ae est prise en compte en conformité à l'avis de l'hydrogéologue agréé du 8 mars 2021 lui-même en référence à l'arrêté de DUP du 28 décembre 2016 relatif à la prise d'eau du canal de Craponne. Cet avis préconise les dispositions suivantes :

- « les engins de chantier devront stationner dans une zone dédiée à plus de 35 mètres de la prise d'eau » ;
- « les engins qui ne pourront pas être déplacés à l'intérieur du Périmètre de Protection Rapproché (PPR) devront être installés sur des bâches isolées » ;
- « une charte de bonne conduite et de respect des consignes de chantier devra être signée par les entreprises intervenant sur le chantier ».

Seul le périmètre de protection immédiat est donc formellement interdit dans le cadre des marchés de travaux. Les autres zones dans les périmètres rapproché et éloigné feront l'objet de dispositions spécifiques pour éviter toute forme de pollution.

Un nouveau site d'installation de chantier principal avec des bases rapprochées des zones de travaux sera recherché. Des potentialités existent plus au Nord du projet dans le secteur de Lamanon, et hors des périmètres de protection du captage AEP. Ces sites seront préconisés aux entreprises de travaux.

3.8 RECOMMANDATIONS N° 10, 11 ET 12 - MILIEU HUMAIN - TRAFIC ET DEPLACEMENTS

3.8.1 RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

En 2019, le trafic est estimé à plus de 60 000 véhicules par jour sur l'A7 au droit du projet, à plus de 14 000 sur la RD538 et à plus de 1 000 sur le chemin du Talagard. Le trafic de transit dans la ville est estimé en 2013 à 16 310 véhicules légers et 600 poids lourds par jour (unité : trafic moyen journalier en moyenne des jours ouvrés, ou TMJO).

Le projet est notamment justifié par les accidents dus à l'encombrement au niveau des échangeurs nord et dans le centre de l'agglomération. Un recensement réalisé par le Département en 2015 sur la période 2010 – 2014 fait état de 23 accidents sur l'ensemble de la zone d'étude, dont la moitié sur la RD 538. Le carrefour entre la RD538 et le chemin de Roquerousse est signalé comme l'un des sites les plus accidentogènes. La visite de terrain a cependant permis de constater qu'un radar automatique a été placé en amont de ce carrefour. Les représentants des collectivités présents lors de la visite ont indiqué oralement que ce radar avait réglé le problème que posait ce carrefour.

L'Ae recommande de fournir des données plus récentes sur le trafic de transit et sur les accidents.

Les effets du projet sur les trafics sont présentés en divers endroits du dossier, avec des chiffres dont la cohérence n'est pas évidente, en particulier du fait du recours à des études réalisées à différentes dates (et à de nombreuses coquilles sur les dates comme sur les numéros de routes). Il est notamment fait état d'une augmentation prévisible de l'ordre de 3 000 véhicules par jour et par sens¹⁰ (véh/j/sens) sur le chemin du Talagard (soit une fréquentation de 6 550 TMJA en 2044), d'augmentations sur les axes qui relient la commune d'Eyguières (RD17 et RD17d), et de diminutions sur les axes structurants du centre-ville (de l'ordre de 2 000 véh/j/sens). Le dossier fournit aussi les chiffres suivants.

Branche	Trafics 2019 (UVP JOB /2 sens)	Trafics 2024 (UVP JOB /2 sens)	Trafics 2044 (UVP JOB /2 sens)
RD538	13 100	19 500	23 800
Chemin de Roquerousse	1 200	5 800	8 000

Figure 3 : Prévisions de trafic en UVP JOB¹¹ (source : dossier)

Le projet est supposé induire une baisse du trafic de transit en centre-ville de 10,8 % des véhicules légers et de 61,9 % de poids lourds, pourtant désormais interdits en transit depuis 2014 (le dossier indique qu'environ 240 PL/j circulent encore en transit dans le centre). Selon la notice (pièce A), le projet va capter 3 600 véhicules par jour (4 000 selon la pièce C, qui précise que 8 000 véhicules par jour utiliseront le nouvel échangeur). Des gains de temps consécutifs au projet sont annoncés pour les parcours entre Salon Nord et la barrière de péage de Lançon-de-Provence : durée de 17 min réduite à 9 min, soit un gain de 8 min en heure pleine du matin, et durée de 23 min réduite à 13 min, soit un gain de 10 min en heure pleine du soir. Les effets attendus sur les accidents ne sont pas

évalués. Faut de l'étude de trafic, l'Ae ne peut corroborer aucun de ces chiffres, ni savoir si les études qui reposent sur les projections de trafic, notamment air et santé, sont fondées sur des hypothèses cohérentes avec les trafics annoncés.

L'Ae recommande d'améliorer la lisibilité et la cohérence des données tirées des projections de trafic.

Selon le dossier, la commune de Salon-de-Provence porte un projet de parking relais de 150 à 200 places en sortie nord de la ville vers le quartier du Talagard (ce n'est toutefois pas un autre projet connu au sens de la réglementation). Alors que le projet tel qu'il est présenté ne comporte aucune mesure visant à favoriser le covoiturage et les transports en commun (alors que le décret 2018-959 relatif au plan d'investissement autoroutier prévoit 12 millions d'euros en faveur du covoiturage), il aurait été pertinent de disposer d'une analyse de la situation, des besoins et des solutions pouvant être mises en œuvre.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse de la situation, des besoins et des solutions permettant de développer covoiturage et transports en commun.

3.8.2 COMPLEMENTS N° 10, 11 ET 12 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Complément n° 10

► **Pièce B « Évaluation environnementale » - Pièce n° B14 – « Annexes » - Chapitre 6**

L'étude de trafic est jointe en annexe au dossier d'évaluation environnementale (étude d'impact).

La Ville de Salon-de-Provence ne dispose pas de données d'accidentologie précises ne permettant pas d'identifier les accidents en fonction du trajet effectué. Le report du trafic de transit contribuera à un apaisement général de la circulation et permettra à la Commune d'envisager des aménagements sécuritaires du type réduction de vitesse, changement de priorité, ralentisseurs, pistes cyclables....

Complément n° 11

► **Pièce A03 – Notice explicative du projet – Chapitre 2.2.2.2. Attractivité du trafic de transit**

► **Pièce B03 – « Évaluation environnementale » - Chapitre 3.7.1. Infrastructures de transport et volumes de trafics**

► **Pièce B05 – « Effets du projet et des travaux et mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur de l'environnement » - Chapitre 5.5.2. Transports et déplacements**

L'étude de trafic complète comprenant les cartographies initiales lisibles est jointe en annexe au dossier d'étude d'impact.

Les données sont cohérentes dans le dossier d'enquête.

Complément n° 12

► **Pièce B03 – « Évaluation environnementale » - Chapitre 3.7.1. Infrastructures de transport et volumes de trafics**

► **Pièce B05 – « Effets du projet et des travaux et mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur de l'environnement » - Chapitre 5.5.2. Transports et déplacements**

A ce jour, le dossier présenté porte sur le complément du demi-diffuseur de Salon-de-Provence nord. La commune de Salon-de-Provence souhaite, de son côté, et dans une optique de covoiturage, de bus et de bus à haut niveau de service, réaliser un parking relais de 150 à 200 places au nord de la commune. C'est d'ailleurs, pour cela (complément du diffuseur par ASF et parc relais par Salon-de-Provence) que les analyses de la situation, des besoins et des solutions ont à ce jour été différées ; pour autant, on peut imaginer la création de places de parking de covoiturage dans le Programme d'Investissement Autoroutier (PIA). Dans un premier temps, ce programme n'a pas retenu les nouveaux diffuseurs (également prévus dans le PIA) pour une question de temporalité, et de besoins avérés sur le reste du réseau.

Dans un second temps, en fonction du nombre de places réalisées par ailleurs, de la temporalité de mise en service du diffuseur, d'opportunité foncière, et dans le cas où les collectivités y seraient favorables au regard de leurs propres projets, une proposition d'implantation pourrait s'envisager, à proximité du chemin du Roquerousse, entre le Canal EDF et l'autoroute A7, au débouché des 2 bretelles de sortie, dans les emprises autoroutières. Ce site pourrait permettre l'aménagement de l'ordre de 37 places (36 places VL et 1 place PMR).

A noter qu'une telle réalisation dans les périmètres de captage rapproché et éloigné de la prise d'eau du canal de Craonne générerait une surface imperméabilisée supplémentaire.

Au niveau des bretelles d'entrées vers l'autoroute, aucune emprise foncière ne peut être mise à profit pour l'aménagement d'un parking dédié au covoiturage. Du côté des entrées autoroutières, il existe un parking communal d'environ 35 places (34 places VL et 1 place PMR) à l'extrémité du chemin du Talagard qui pourrait naturellement assurer cette fonction ; une observation du fonctionnement après mise en service sera à prévoir pour vérifier la compatibilité des usages et la capacité globale.

A noter enfin que le covoiturage peut s'organiser à plus longue distance, dès les communes concernées par le complément du demi-diffuseur (ex. Lamanon, Eyguières), et en « porte à porte » ou trajet mixte (bus/voiture) pour les Salonais, pouvant réduire l'intérêt d'un parking dédié au droit des bretelles du diffuseur autoroutier.

3.9 RECOMMANDATION N° 13– BRUIT

3.9.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

L'ambiance sonore initiale est modérée à l'exception de deux bâtiments qui sont des points noirs du bruit (PNB). L'étude distingue « l'impact acoustique direct lié à la mise en place du demi-diffuseur » des « effets indirects du projet au niveau du giratoire à l'intersection de la RD538 et le chemin de Roquerousse, ainsi que sur le chemin du Talagard ». ASF considère que sa responsabilité n'est engagée que sur le premier, laissant la commune réaliser des protections acoustiques pour le reste (« aucune transformation de la voirie n'est envisagée, en ce sens la réglementation acoustique liée à la transformation d'une voie existante ne s'applique pas »). Cette interprétation de la réglementation est erronée sur ce point comme sur d'autres. L'Ae estime nécessaire de reprendre en profondeur les conclusions de l'étude présentée¹². En particulier :

- l'aire d'étude doit couvrir l'ensemble des tronçons où la modification du trafic induite par le projet est susceptible de produire une modification significative de l'ambiance sonore, et pas seulement ceux situés directement au droit des travaux,
- les destinations des bâtiments (logement, bureaux, etc.) ne sont pas précisées sur les cartes, cette précision devra être apportée. Un bâtiment allongé situé au droit du carrefour entre la RD538 et le chemin de Roquerousse n'est pas pris en compte par l'étude de bruit alors que la visite de terrain a permis de constater qu'il est habité : il conviendra de corriger ce point,
- l'annexe acoustique indique que les calculs ont été faits en considérant que le sol est absorbant, alors que l'étude d'impact ne mentionne pas la pose d'enrobé acoustique pour réduire le bruit généré : le dossier devra être mis en cohérence sur ce point,
- le caractère significatif de la modification étant établi sur le chemin du Talagard, le projet présenté dans l'étude d'impact doit inclure les mesures qui s'imposent. Le dossier évoque un engagement de la commune à réaliser des murs anti-bruit (abaissant le bruit de 3 à 5 dB(A) alors que la hausse du bruit sur certaines habitations atteindra 8 dB(A), et indique qu'une réduction de la vitesse à 30 km/h sur ce chemin abaisserait de 3 dB(A) le bruit. Le pétitionnaire doit s'engager à la mise en œuvre de mesures précises et efficaces, et la demande d'autorisation doit justifier de l'atteinte d'une atténuation suffisante pour que les seuils réglementaires soient respectés sur chaque habitation,
- le projet pourrait être l'occasion de traiter les deux PNB existants, ce à quoi ne s'engage pas le pétitionnaire. Le trafic sera pourtant accru par le projet de plus de 5 000 VL JOB au droit de ces bâtiments.

La conclusion de cette partie est que « le projet sera globalement bénéfique aux riverains en termes d'émissions sonores ». Il n'est pas possible de souscrire à cette assertion dans l'état actuel du projet. L'Ae estime que le projet ne peut être autorisé en l'état, sans traitement des dépassements des seuils sonores qu'il engendre. La réglementation en matière de bruit impose en effet au pétitionnaire une obligation de résultats, en privilégiant la réduction du bruit à la source (articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement).

L'Ae recommande de reprendre l'étude acoustique pour qu'elle soit complète et conforme au code de l'environnement et aux règles de l'art, et de traiter les deux points noirs du bruit existants.

3.9.2 COMPLEMENT N° 13 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

► Pièce B05 – « Effets du projet et des travaux, et mesures d'évitement, de réduction, et de compensation en faveur de l'environnement – Chapitre 5.6.1. Acoustique

L'analyse de l'impact acoustique du projet a été réalisée suivant une approche purement et strictement réglementaire. Cette analyse est complétée par une analyse des effets potentiels sur le chemin du Talagard en concertation avec la Ville de Salon-de-Provence pour prendre en compte les aménagements futurs de la ville.

La reprise de ce chapitre de l'étude d'impact est menée pour compléter et améliorer la compréhension des impacts directs/indirects, notamment sur le critère de modification significative et les dépassements des seuils, et les mesures envisagées.

Une analyse des émissions sonores sur la base des situations trafics à terme, sans et avec le projet, à l'échelle de la ville est menée pour identifier les voiries subissant une modification significative du niveau sonore (à partir des matrices de trafics ayant servies aux études air et santé).

Le bâtiment habité (identifié R4) situé au droit du carrefour entre la RD538 et le chemin de Roquerousse a fait l'objet d'un calcul de bruit. Comme pour les autres bâtiments du site, les aménagements prévus ne sont pas de nature à engendrer une modification significative du niveau sonore en façade, une légère diminution est même constatée.

Les études de bruit réalisées intègrent bien le chemin du Talagard dans les effets de l'opération et a été analysé suivant les critères de modification significative (2 dB(A) et dépassement des seuils). Les résultats de calcul permettent d'identifier 12 bâtiments à protéger le long du chemin du Talagard.

Les protections acoustiques proposées le long du chemin du Talagard sont :

- mise en œuvre d'un écran (hauteur =3m – Longueur= 307m),
- un complément d'isolation de façade à prévoir pour 2 habitations.

Ces résultats sont retranscrits dans le dossier d'étude d'impact.

Les dispositifs de protection sonore le long du chemin du Talagard, nécessaires au respect des seuils réglementaires relatifs à une modification significative lié au projet seront mis en œuvre dans le cadre du réaménagement du chemin du Talagard par la ville de Salon-de-Provence prévu sur son domaine public. Cet aménagement sera réalisé en cohérence avec la politique de mobilité de la ville de Salon et la planification de l'opération de demi-diffuseur de Salon Nord.

Il est également testé les effets qu'aurait une réduction de la vitesse à 30 km/h au lieu de 50 km/h sur le Chemin du Talagard. L'effet de la réduction de vitesse en complément de l'écran acoustique est faible sur la majorité des habitations en raison de la prépondérance du bruit de l'autoroute A7. Seules deux habitations bénéficient de la réduction de vitesse car le gain apporté par l'écran est faible et l'autoroute A7 est plus éloignée.

ASF a réalisé une campagne de résorption des PNB existants le long du réseau autoroutier dont elle est gestionnaire. Les PNB générés par les opérations d'aménagement sont systématiquement traités.

Les 2 bâtiments identifiés par les points récepteurs n°6 et 7 sur le plan ci-après sont potentiellement des PNB existants situés le long d'A7, correspondent aux locaux de la Société Protectrice des Animaux. Ces mêmes bâtiments sont également en dépassement de seuils de détection des PNB en situation de référence et projet.

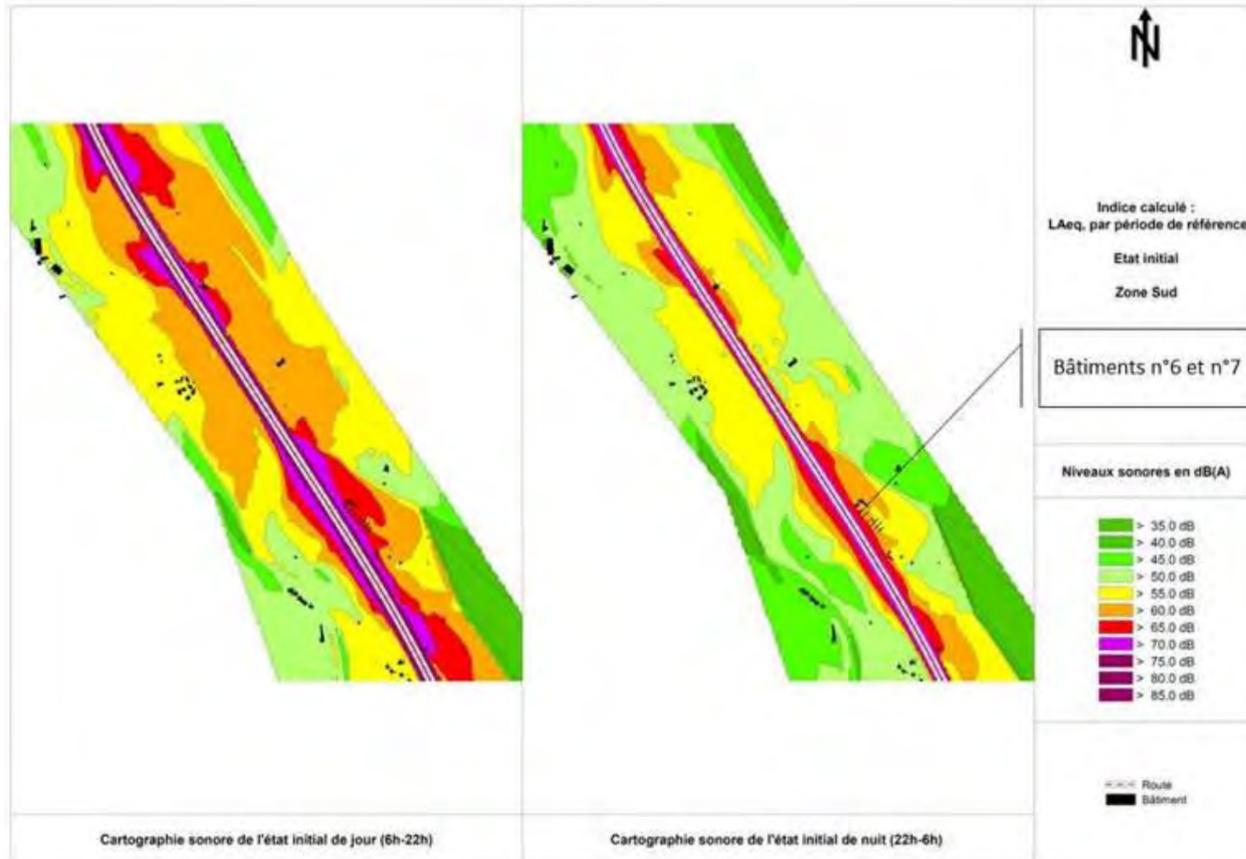


Illustration 1. Cartographie sonore de l'état initial du bruit

ASF a déjà proposé de traiter ces bâtiments par un complément d'isolation de façade en 2007, mais les propriétaires ont émis un refus. Ils seront à nouveau sollicités par ASF, si d'aventures leur position évolue, ASF engagera et financera le traitement phonique de ces deux bâtis.

Le chapitre est repris et complété pour répondre aux sujets des effets du projet (y compris au droit du chemin du Talagard), des effets indirects en retenant les critères de la modification significative sur le réseau routier à l'échelle de la ville et de résorption des PNB existants.

3.10 RECOMMANDATIONS N° 14 ET 15 – POLLUTION DE L'AIR

3.10.1 RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

Le quartier le plus affecté par la dégradation de la qualité de l'air du fait du trafic autoroutier est le lotissement des Canourgues. Des dépassements actuels des normes de qualité de l'air ont été identifiés pour le NO₂.

L'étude « air et santé » est de niveau II, rehaussée au niveau I au droit des lieux vulnérables, alors que la réglementation (note technique du 22 février 2019) préconise une étude plus détaillée¹³, de niveau I sur l'ensemble du périmètre d'étude, du fait de l'existence d'un plan de protection de l'atmosphère. Par ailleurs, le niveau de trafic journalier qui a été retenu est inférieur à 50 000 véhicules, alors que l'A7 a un trafic supérieur. Lors de la visite, il a été indiqué oralement au rapporteur qu'une étude de niveau I était en cours de préparation. Celle-ci comprendra donc une évaluation quantitative des risques sanitaires. Pour faciliter la compréhension du public, les résultats devront être interprétés dans l'étude d'impact. Pour mémoire et d'après la note technique, il est usuellement admis un ERI inférieur à 10⁻⁵, ce seuil correspondant à un cancer supplémentaire pour 100 000 habitants exposés durant toute leur vie.

L'Ae recommande de présenter une étude « air et santé » de niveau I et d'exposer les excès de risques individuels prenant en compte l'ensemble des polluants étudiés. En cas de dépassement de la valeur seuil de 10⁻⁵, elle recommande de prendre des mesures d'évitement et de réduction complémentaires.

L'Ae recommande de tenir compte de ses observations dans l'étude air et santé et de prendre les mesures d'évitement et de réduction de la pollution de l'air permettant de garantir le respect des normes sanitaires aux populations exposées.

3.10.2 COMPLEMENTS N° 14 ET 15 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Complément n° 14

- ▶ Pièce B – « Évaluation environnementale » Pièce B14 – Annexes – Chapitre 3 – Etude Air et Santé
- ▶ Pièce B03 – « Analyse de l'état initial du site et de son environnement » - Chapitre 3.9.2. Qualité de l'air
- ▶ Pièce B05 – « Effets du projet et des travaux et mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur de l'environnement » - Chapitre 5.6.2. Qualité de l'air

En réponse à la demande de l'AE, une étude de niveau I, a été réalisée et est présentée dans l'étude d'impact. Celle-ci est annexée en pièce B14.

Le trafic sur l'autoroute A7 a été intégré dans les calculs pour prendre en compte son influence dans la bande d'étude. En revanche, l'autoroute A7 ne subissant pas de variation de +/-10%, elle n'est pas retenue dans le domaine d'étude, et est donc exclue de la bande d'étude. Il en est de même pour l'autoroute A54. C'est pourquoi le trafic journalier maximal annoncé est inférieur à 50 000 véhicules par jour.

L'EQRS reprend la méthodologie du Guide du Cerema du 22/02/2019.

L'EQRS a pour objectif de déterminer s'il existe un risque (QD, ERI, ERC) pour les habitants situés dans la bande d'étude. L'étude de niveau I est réalisée dans l'intégralité de la bande d'étude.

La méthodologie est conforme à celle proposée dans le guide méthodologique de février 2019. De plus, trois seuils d'interprétation sont définis, suivant le Haut Conseil de la Santé Public (HCSP) et l'Ineris :

- **Domaine d'action rapide : ERI>10-4 et QD >10**
- **Domaine de vigilance active : 10-5<ERI<10-4 et 1<QD<10**
- **Domaine de conformité : ERI<10-5 et QD < 1**

Les résultats sont commentés/nuancés en comparant la situation projet avec la situation de référence, et également en tenant compte de la pollution de fond quand cela est possible.

Tableau 3. **Comparaison des concentrations de fond utilisées dans la modélisation aux nouveaux seuils de l'OMS (2021)**

Polluant	Nouveau Seuil de l'OMS 2021 : moyenne annuelle	Concentration moyenne annuelle 2019 Utilisée en fond	Source de la concentration de fond utilisée
Dioxyde d'azote $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10	15,3	AtmoSud station Salon de Provence
Particules PM10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15	19,9	
Particules PM2,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	5	10,5	AtmoSud station Aix Ecole d'Art

Points de calculs de l'EQRS zones habitées	Nouvelles valeurs guides de l'OMS	Nombre de dépassement de la valeur de l'OMS				
		actu 2019	ref 2024	pro 2024	ref 2044	pro 2044
Absence de VTR en aigu	24h PM10 : 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0	0	0	0	0
	24h PM2,5 : 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0	0	0	0	0
Absence de VTR en chronique	annuel PM10 : 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	100%	100%	100%	100%	100%
	annuel PM2,5 : 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	100%	100%	100%	100%	100%
	annuel NO ₂ : 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	100%	100%	100%	100%	100%

La prise en compte des nouvelles valeurs guides de l'OMS (2021) dans les résultats de l'EQRS pour les substances sans VTR (PM10 et PM2,5) dans les zones habitées ne montre aucun dépassement en exposition aiguë.

Toutefois, en exposition chronique, dans le cas des substances sans VTR (PM10 et PM2,5), les seuils annuels de l'OMS (2021) sont dépassés sur tous les points de calculs en situation actuelle, de référence et de projet. Ces dépassements ne sont donc pas imputables au projet.

Cela s'explique par le fait que les concentrations de fonds intégrées à la modélisation dépasse déjà ces seuils.

Complément n° 15

- ▶ **Pièce B – « Évaluation environnementale » Pièce B14 – Annexes – Chapitre 3 – Etude Air et Santé**
- ▶ **Pièce B03 – « Analyse de l'état initial du site et de son environnement » - Chapitre 3.9.2. Qualité de l'air**
- ▶ **Pièce B05 – « Effets du projet et des travaux et mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur de l'environnement – Chapitre 5.6.2. Qualité de l'air**

L'EQRS est menée dans l'intégralité de la bande d'étude (étude de niveau I) sur les points de calculs de la modélisation.

Le risque inhalation a été privilégié au risque ingestion dans un premier temps. En effet, la réalisation de l'EQRS sur le risque inhalation dans la bande d'étude montre que les risques mis en exergue sont essentiellement le long des autoroutes A7 et A54. Sur le chemin du Talagard, aucun risque chronique ou aigu n'est mis en évidence. Le risque inhalation n'a pas été constaté d'après les résultats des calculs. **Le risque inhalation n'étant pas constaté, le risque ingestion est encore moins probable.**

De plus, les secteurs où le calcul du risque inhalation est supérieur aux seuils (ERI ou QD) en situation projet par rapport à la situation de référence, ne présentent pas de jardins partagés ou de parcelles agricoles, limitant encore une fois le risque ingestion.

Concernant les mesures d'évitement et de réduction de la pollution atmosphérique, elles sont présentées dans le rapport d'étude mis à jour (cf. annexe 3 pièce B14). Le mur acoustique prévu le long du chemin du Talagard par la ville de Salon de Provence modifie localement les concentrations de polluants issus du projet : néanmoins les concentrations respectent les valeurs réglementaires, et aucun risque par inhalation n'est décelé dans l'EQRS. Les résultats diffèrent suivant que le polluant étudié est un polluant gazeux ou particulaire et les gains restent très faibles (de l'ordre de 0,1% global).

Il est extrêmement difficile d'obtenir des mesures efficaces et sûres en termes de limitation ou d'évitement de la pollution atmosphérique.

La limitation de la vitesse ne constitue pas une solution des plus efficaces à vitesses faibles. En effet, le graphique ci-dessous montre qu'à 30 km/h, un véhicule léger émet davantage de Nox qu'à 50 km/h.

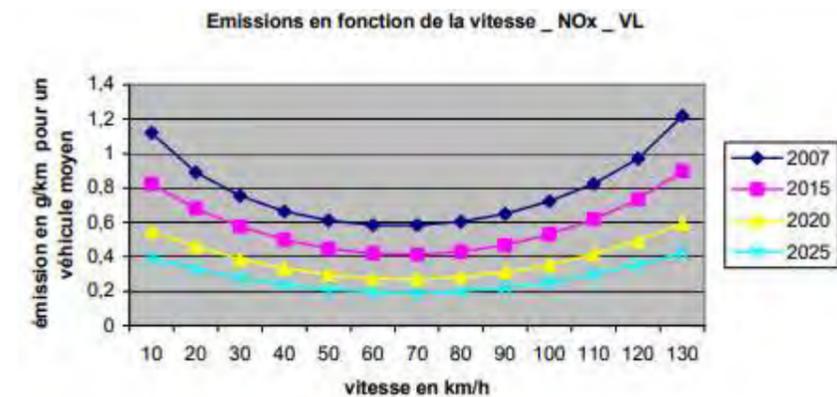


Illustration 2. **Évolution d'émissions de Nox en fonction de la vitesse pour un véhicule léger – Source : SETRA**

3.11 RECOMMANDATIONS N° 16 ET 17 – URBANISATION

3.11.1 RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

Les effets du projet en termes de développement de l'urbanisation sont sommairement évoqués, renvoyant au rôle des documents d'urbanisme pour ouvrir ou non à l'urbanisation les secteurs non encore construits, classés pour la plupart en zone agricole ou naturelle. Le dossier affirme sans l'étayer que « sur Salon nord, l'urbanisation ne devrait pas évoluer d'ici 2030 ; la limite de la zone urbaine dans le secteur nord de Salon-de-Provence non plus ».

L'Ae recommande d'affiner l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement l'urbanisation.

Si l'emprise brute du projet est de 15,22 ha, celle-ci a été réduite à 13,43 ha après redéfinition des caractéristiques géométriques de l'infrastructure. Au final, l'impact résiduel est estimé à 8,73 ha (cette réduction gagnerait à être mieux expliquée, cartes à l'appui). Cependant, certaines parties du dossier évaluent la consommation d'espaces à 2 ha de terres agricoles et 10 ha de boisements. Quoi qu'il en soit, ces valeurs restent d'autant plus élevées que d'autres projets sont consommateurs d'espaces naturels à Salon-de-Provence (voir ci-après § 2.4). Le projet semble s'abstraire de l'objectif national « zéro artificialisation nette », désormais inscrit dans la loi (article L. 101-2 du code de l'urbanisme). Il est pourtant attendu d'un gestionnaire de patrimoine routier engagé dans un projet en partenariat avec la commune et le département qu'il recherche un équilibre entre l'artificialisation des sols provoquée par son projet et la renaturation de sols artificialisés telle que prévue par l'article L. 101-2-1 du code de l'urbanisme (par exemple : renaturation de délaissés routiers inutilisés).

L'Ae recommande de compenser l'artificialisation nette due au projet par la renaturation de sols artificialisés.

3.11.2 COMPLEMENTS N° 16 ET 17 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Complément n° 16

► **Pièce B05 - « Effets du projet et des travaux et mesures d'évitement, de réduction, et de compensation en faveur de l'environnement » - Chapitre 5.5.1 Population, urbanisme réglementaire, occupation du sol et urbanisation existante**

► **Pièce D - « Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme » - Chapitre 1.5. Évaluation environnementale**

La ville de Salon-de-Provence a un projet de réurbanisation du quartier des Canourgues. Ce projet n'est pas lié à la création du complément du demi-diffuseur de Salon Nord.

Une analyse plus fine des documents d'urbanisme et de développement de la ville de Salon-de-Provence (SCOT et PLU) est réalisée afin d'identifier les évolutions prévues, et donc probables, de l'urbanisation dans le secteur Nord de la ville. La révision du PLU datée du 19 décembre 2019 est jointe au dossier. Le secteur immédiat au droit des bretelles du diffuseur est peu propice au développement urbain car il se situe à « la limite déterminante à l'urbanisation » dans le SCOT ; et dans le cadre du PLU, les zones les plus proches sont essentiellement naturelles (N), en classement autoroutier (UV), ou en zone agricole (A). Le secteur est également soumis à de multiples contraintes notamment avec la présence de l'autoroute, du Canal de Craponne, et de la RD 538 qui limitent les possibilités de construction dans les différents délaissés, ou à proximité de ces équipements.

Complément n° 17

► **Pièce B05 - « Effets du projet et des travaux et mesures d'évitement, de réduction, et de compensation en faveur de l'environnement » - Chapitre 5.5.1.3 Population, urbanisme réglementaire, occupation du sol et urbanisation existante**

Un paragraphe spécifique sur l'artificialisation des sols liée au projet est ajouté à la suite du paragraphe « Occupation du sol et urbanisation existante ».

A l'instar d'autres projets similaires, la surface nouvellement artificialisée correspond à la surface d'enrobé nouvellement créée en excluant les surfaces artificialisées préexistantes, soit en définitive 3,5 hectares.

Les talus autoroutiers ne sont pas pris en compte dans ce calcul puisque ces surfaces sont revégétalisées à l'issue des travaux offrant un caractère attractif pour les espèces.

L'Ae fait référence à la circulaire du 30/08/2021 du gouvernement avec pour objectif l'accélération de la lutte contre l'artificialisation des sols sans attendre la publication des décrets d'application de la loi « Climat et résilience » du 22/08/2021. A ce jour, aucun décret d'application n'existe en ce sens.

Néanmoins, le Maître d'Ouvrage s'engage à rechercher des solutions de désartificialisation de secteur dont il assure l'entretien et l'exploitation pour le compte de l'État. A ce stade, le Maître d'ouvrage envisage de renaturer les zones suivantes, à proximité immédiate des nouveaux aménagements :

- **Secteur Roquerousse : ancienne bretelle autoroutière utilisée actuellement par les moto-écoles : surface 2 200 m²**



Illustration 3. **Secteur Roquerousse**

- **Secteur Talagard : l'accès de service au niveau du chemin de Talagard dans le sens Lyon Marseille : surface 1 000 m².**

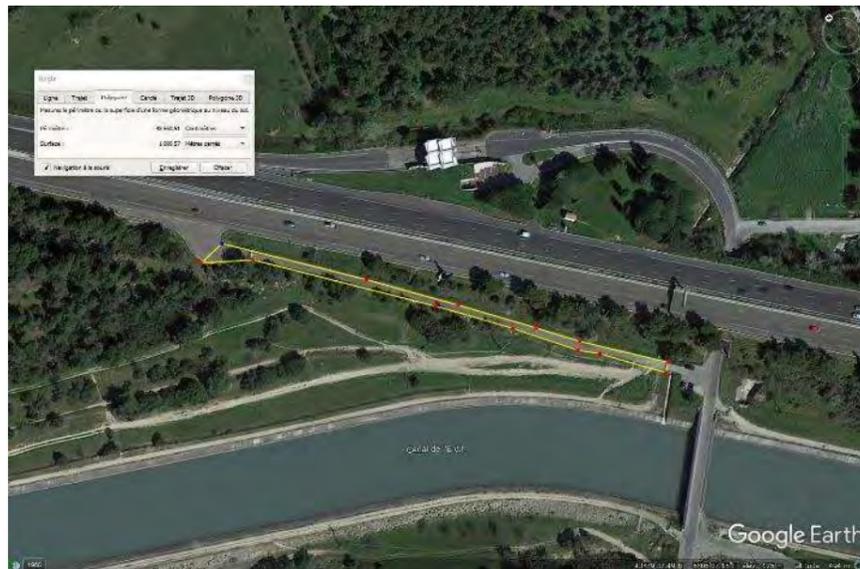


Illustration 4. **Secteur Talagard**

Ces transformations, concernant l'exploitation de l'autoroute, seront soumises à la validation des services de secours dans le cadre de la mise à jour du Plan d'Intervention et de Secours (PIS) de l'autoroute A7.

3.12 RECOMMANDATION N° 18 – COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

3.12.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

Cette partie est peu approfondie. Les coûts collectifs sont évalués pour la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le bruit. Les chiffres sont présentés sur des valeurs journalières, ce qui permet d'afficher des petites grandeurs, très faibles par rapport à la forte hausse des coûts collectifs entre la situation à l'état initial et le long terme en 2044 (+18 % pour la qualité de l'air, +370 % pour l'effet de serre, +30 % pour le bruit). Ces hausses résultent de l'augmentation du trafic à la mise en service et à long terme.

En 2044, le surcoût annuel dû à la dégradation de la qualité de l'air par le projet est de 970 170 €₂₀₁₅, celui dû aux GES est de 206 225 €₂₀₁₅, et celui dû au bruit est de moins de 10 000 €₂₀₁₅ (cependant, seul le bruit de l'autoroute a été pris en compte). Au total, ces trois sources de coûts collectifs s'élèvent à près de 1,2 millions d'euros (en valeur 2015). Il est à noter que la variante sud pour l'implantation de la sortie de l'A7 diviserait par deux ces coûts collectifs.

Les gains ou pertes de temps n'ont curieusement pas été évalués, pas plus que la sécurité routière ni le taux de rendement interne.

L'Ae recommande de compléter le calcul des coûts collectifs et d'indiquer le taux de rendement interne du projet.

3.12.2 COMPLEMENT N° 18 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

► Pièce B11 « Effets propres aux infrastructures de transports » - Chapitre 11.3 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

En application du Code des transports, l'article R1511-5 prévoit une évaluation des grands projets d'infrastructures qui comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers.

Ce bilan comprend l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent au transport, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural.

L'article R1511-1 définit les grands projets d'infrastructures de transport au sens de l'article L. 1511-2 :

1° La création de voies rapides à 2 × 2 voies d'une longueur supérieure à 25 km, d'aérodromes de catégorie A, d'infrastructures ferroviaires d'intérêt général, de voies navigables de plus de 5 km accessibles aux bateaux de plus de 1 000 tonnes de port en lourd ;

- 2° Les canalisations d'intérêt général, autres que celles qui sont destinées aux transports de gaz régis par les dispositions du code de l'énergie, dont le coût, hors taxes, est égal ou supérieur à 41 923 480 € ; toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux ouvrages utilisés pour les besoins de la défense nationale ou en application de traités ou accords internationaux en matière de défense, régulièrement entrés en vigueur ;
- 3° Les projets d'infrastructures de transport dont le coût, hors taxes, est égal ou supérieur à 83 084 715 €.

Ainsi que l'article R1511-2 pour les projets suivants, dont la maîtrise d'ouvrage appartient aux communes, aux départements ou aux régions, et à leurs groupements, constituent également de grands projets d'infrastructures de transport au sens de l'article L. 1511-2 lorsqu'ils sont soumis à une étude d'impact :

- 1° Création d'aérodromes autorisés par l'État ;
- 2° Création ou extension des ports maritimes ayant pour objet de doubler la capacité du port ;
- 3° Création ou extension de canaux et de voies navigables ;
- 4° Projets d'infrastructures de transports ferroviaires ou guidés définis par l'article L. 2000-1 ;
- 5° Projets de routes nouvelles d'une longueur supérieure à 15 kilomètres.

L'opération objet du présent dossier n'entrant pas dans le champ d'application du Code des transports en matière de taux de rentabilité pour la collectivité, nous n'avons pas réalisé un tel calcul pour le présent dossier soumis à l'enquête publique.

Néanmoins les avantages pour la collectivité ont été évalués pour les gains de temps et les gains de sécurité.

Pour les gains de temps, le modèle de trafic estime le gain de temps journalier permis par le projet à 1522 véhicules par heure en 2024 et à 2960 véhicules par heure en 2044. Si on rapporte ces gains de temps au trafic circulant sur le futur demi-diffuseur, cela correspond à un gain unitaire de 12,5 minutes en 2024 et de 16,9 minutes en 2044. Toutefois, ces gains unitaires sont en réalité plus faibles car une partie des gains de temps permis par le projet bénéficie également à des usagers qui n'utilisent pas le demi-diffuseur projeté et qui bénéficient de gains de décongestion du réseau de voirie locale (notamment dans la traversée de Salon-de-Provence) du fait de reports de trafic des itinéraires traversant Salon vers l'autoroute.

Les graphiques ci-dessous mettent en évidence la répartition des gains de temps VL/PL en 2024 et en 2044 par classe de valeur du temps.

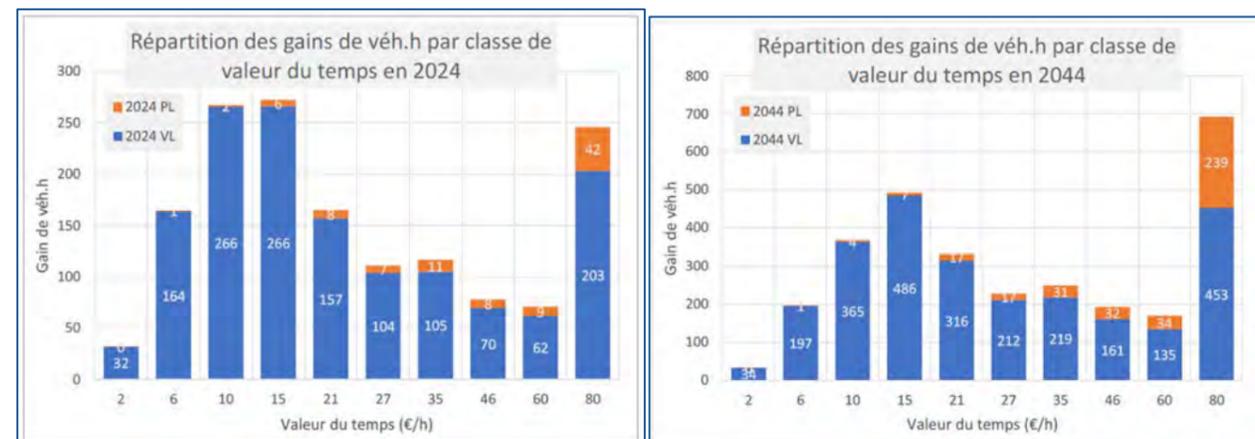


Illustration 5. Répartition des gains de véhicules/h par classe de valeur du temps en 2024 et 2044

Pour les gains d'accidentologie, les évolutions de véhicules/km par classe (VL/PL) ont été affinées par type de voie afin de prendre en compte les différences d'occurrence des accidents selon le type de voie. Cela est particulièrement important dans le cas de la présente étude car, en dehors de la baisse globale des véhicules/km générée par les scénarios d'aménagement, c'est surtout le report de trafic d'itinéraires de shunt non dédiés à une vocation de transit, et donc aux profils plus accidentogènes vers des itinéraires plus confortables et moins accidentogènes qui génère des avantages de sécurité pour la collectivité dans son ensemble.

Annual	Evolution projet / référence	
	2024	2044
VL.km (milliers)	-4 173	-5 883
- dont autoroute	3 295	8 128
- dont primaire	-6 973	-13 361
- dont secondaire	437	2 047
- dont autres	-932	-2 697
PL.km (milliers)	-149	131
- dont autoroute	324	1 563
- dont primaire	-324	-1 693
- dont secondaire	-46	364
- dont autres	-103	-104
Véh.km (milliers)	-4 322	-5 752
- dont autoroute	3 619	9 691
- dont primaire	-7 297	-15 054
- dont secondaire	391	2 411
- dont autres	-1 036	-2 801

Tableau 4. Évolution de la circulation routière par classe et par type de voie permise par le projet aux horizons 2024 et 2044

Le projet permet donc une réduction annuelle de 4,3 millions de véh.km et de 5,8 millions de véh.km à l'horizon 2044 en traversée du centre de Salon de Provence.

3.13 RECOMMANDATION N° 19 – CONSOMMATIONS ENERGETIQUES ET GAZ A EFFET DE SERRE

3.13.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

ASF mentionne avoir signé la convention de partenariat « Autoroutes bas carbone », qui vise la neutralité carbone en 2050. Il conviendrait de l'exposer pour comprendre dans quelle mesure le projet s'inscrit dans cette démarche et dans les objectifs que la France s'est fixée (neutralité carbone en 2050 inscrite dans la loi à l'article L. 100-4 du code de l'énergie).

L'Ae recommande d'indiquer la manière dont le projet s'inscrit dans les objectifs de neutralité carbone qu'ASF comme la France se sont fixés et contribue à leur atteinte.

3.13.2 COMPLEMENT N° 19 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- ▶ Pièce B05 – Chapitre 5.2.1.2 Mesures d'évitement et d'accompagnement (Climat)
- ▶ Pièce B11 – « Effets propres aux infrastructures de transports » - Chapitre 11.4; Évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet

La valorisation du projet dans la démarche neutralité carbone en 2050 est exposée.

Dans le cadre de la convention de partenariat ASF Région Sud, Vinci Autoroutes a souhaité accélérer massivement le développement des mobilités bas carbone sur autoroutes, par la densification des infrastructures de recharge des véhicules propres (bornes électriques et stations hydrogène), par le développement de solutions multimodales (hubs pour favoriser le covoiturage), et par des solutions digitales pour améliorer l'expérience client en écomobilité (partenariat avec BLABLACAR). Vinci Autoroutes s'engage à réduire les émissions de GES et la consommation énergétique de ses activités propres (mutation de son parc de véhicules, chauffage des locaux et éclairage) d'ici 2030, et mettre à contribution son gisement foncier pour déployer la production d'énergie renouvelable (panneaux solaires). Vinci Autoroutes poursuit sa politique d'innovation en s'appuyant en particulier sur les innovations du groupe VINCI (route à énergie positive, route 100% recyclée...), investit dans la préservation du milieu naturel (valorisation des déchets non dangereux produits sur son réseau, expérimentation « zéro plastique » sur les aires de repos) et agit déjà pour la préservation de la ressource en eau (bassins de traitement des eaux de ruissellement, réutilisation des eaux de pluie) et de la biodiversité (rétablissement des continuités écologiques terrestres et aquatiques par les trames vertes et bleues, écoponts et passages petite faune).

Par ailleurs, des mesures en phase conception et exploitation pour tendre vers une neutralité par rapport à l'impact du projet sur le changement climatique sont également exposées dans le paragraphe 5.2.1 de la pièce B05.

3.14 RECOMMANDATION N° 20 – RESUME NON-TECHNIQUE

3.14.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

Les cumuls d'incidences avec trois autres projets, dont l'amélioration de la bifurcation A7/A54¹⁵, sont brièvement évoqués. Les deux autres (élevage de poules pondeuses et centrale solaire du Talagard) sont situés dans le site Natura 2000 « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour ».

Le projet A7/A54 induit une emprise de 6,25 ha sur les terres agricoles. En cumulant ces incidences avec celles du projet de demi-diffuseur, le dossier indique « au total, la commune aura perdu plus de 15 ha de terres agricoles et sylvicoles ». La centrale solaire du Talagard induit le défrichement de 9 ha. Le dossier indique que « les deux projets cumulent un défrichement de 19 ha ». Aucune conclusion ni mesure complémentaire permettant de réduire ces impacts ne sont proposées. Cela aurait d'autant plus de sens de rechercher à éviter ou réduire ces consommations que le maître d'ouvrage du projet est le même que celui de la bifurcation A7/A54.

L'Ae recommande d'engager la démarche « éviter, réduire, compenser » sur le cumul des incidences avec d'autres projets, en particulier sur la consommation d'espaces naturels.

3.14.1 COMPLEMENT N° 20 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- ▶ Pièce B01 – « Note de présentation non technique du projet » - Chapitre 1.8. Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés
- ▶ Pièce B08 – « Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés » - Chapitre 8.2.3. Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés

L'analyse du cumul des incidences est réexaminée selon la logique Evitement - Réduction - Compensation (ERC) ; ainsi que les mesures proposées pour chacun des projets. Il est notamment examiné si les mesures relatives aux deux (2) projets autoroutiers sous Maîtrise d'Ouvrage ASF couvrent bien les incidences cumulées.

Pour les autres projets (élevage de poules et centrale solaire) déjà réalisés ; les maîtres d'ouvrage sont privés et différents ; le cumul des incidences ne peut être considéré qu'avec les deux projets autoroutiers évoqués. Les mesures appropriées d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en œuvre.

3.15 RECOMMANDATION N° 21 – RESUME NON-TECHNIQUE

3.15.1 RAPPEL DE LA RECOMMANDATION

Le résumé non technique (appelé « Note de présentation non technique du projet » dans le dossier) est clair et facile d'accès pour le public. Il présente les mêmes qualités et défauts que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique de l'étude d'impact les conséquences des recommandations du présent avis.

3.15.2 COMPLEMENT N° 21 DU MAÎTRE D'OUVRAGE

► Pièce B01 – « Note de présentation non technique du projet »

Les recommandations, modifications et adaptations apportées au dossier dans le cadre de la prise en compte de l'avis de l'Ae, et suites données par le Maître d'Ouvrage sont reprises dans le résumé non-technique.



PIECE A07

AVIS DES COLLECTIVITES



Avis des collectivités

Marseille, le **08 JUIN 2021**

Martine Vassal

La Présidente

Monsieur Chenthuran VILVARAJAH
Directeur Opérationnel de l'Infrastructure Est
Autoroutes du Sud de la France
337 chemin de la Sauvageonne
BP 40200
84 107 ORANGE Cedex

Objet : Demi diffuseur complémentaire de Salon Nord – raccordement à la RD 538.

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre du contrat de plan d'investissement autoroutier publié au JO le 8 novembre 2018, votre société est chargée de la création du complément du demi-diffuseur de Salon Nord de l'autoroute A7. Par convention en date du 19 octobre 2019, le Département finance à hauteur de 4,85 M€, sur un montant total de 20 M€, la réalisation de ce demi-échangeur.

Les études de trafic réalisées ont montré que ces travaux nécessitent l'aménagement du carrefour entre la RD538 et la voie communale de Roquerousse, de façon à ce que le flux supplémentaire de véhicules entre la RD538 et ce nouvel accès autoroutier puisse se faire dans les conditions de sécurité et de fluidité adaptées. Malgré cela, la Décision Ministérielle en date du 16 décembre 2019, validant les travaux du demi-échangeur sur l'A7, porte sur un périmètre qui n'inclut pas le carrefour entre la RD538 et le chemin de Roquerousse.

Suite à ce constat, les services du Département et les vôtres, en lien également avec ceux de la Commune de Salon-de-Provence, ont travaillé à un dispositif conventionnel conduisant à ce que votre société porte pour des raisons de cohérence des procédures, la maîtrise d'ouvrage des études de ce carrefour giratoire jusqu'à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.

Je vous confirme donc bien que le Département reprendra la maîtrise d'ouvrage de réalisation de ce carrefour giratoire après l'obtention de la DUP, pour en assurer les études opérationnelles, les acquisitions foncières, la réalisation des travaux, puis l'entretien et l'exploitation, et conventionnera pour cela avec la Commune de Salon-de-Provence.

Je vous informe par ailleurs que le projet de convention confiant la réalisation des études et des dossiers administratifs pour l'obtention de la DUP à votre société, est inscrit à la Commission Permanente du Département qui doit siéger le 30 juillet prochain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.


Martine VASSAL

réseau ASF

Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Est

Autoroute A7 Demi-diffuseur complémentaire de Salon Nord

Convention de financement

Version 4 : mai 2019

Entre les soussignés :

- **Le Conseil Départemental des Bouches du Rhône**, sis Hôtel du Département, 52, avenue St Just, 13256 Marseille cedex 20, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente, agissant en vertu de la délibération n°112 en date du 20/09/2019,

ET

- **Le Conseil Métropolitain Aix-Marseille-Provence**, sis Hôtel de la Métropole, Le pharo, 58, boulevard Charles Livon, 13007 Marseille, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente, agissant en vertu de la délibération en date du 24/10/2019,

ET

- **La Ville de Salon-de-Provence**, sis Hôtel de Ville, 174, Place de l'Hôtel de Ville, 13300 Salon-de-Provence, représentée par Monsieur Nicolas ISNARD, Maire, agissant en vertu de la délibération en date du 23/05/2019,

Ci-après désignés sous le vocable, « le Département », « la Métropole », « la Ville »

ET

- **La société, Autoroutes du Sud de la France (ASF)**, société anonyme au capital de 29 343 640.56 € inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro 572 139 996 dont le siège social est à RUEIL MALMAISON (92500), 12, rue Louis Blériot, représentée par Monsieur Pierre COPPEY, Président Directeur Général d'Autoroutes du Sud de la France

Ci-après désignée sous le vocable « ASF »

Ci-après dénommés collectivement « Les Parties »

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le décret n° 2018-959 du 6 novembre 2018 approuvant le 17^{ème} avenant à la convention de concession d'ASF et à son cahier des charges annexé ;

Vu le 17^{ème} avenant au contrat de concession d'ASF et à son cahier des charges annexé ;

Vu le contrat de plan 2017-2021 conclu entre l'Etat et ASF ;

Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

L'opération consiste en la création du complément du demi-diffuseur de Salon Nord (n°27) se situant aux PR 229 / PR 231 de l'autoroute A7, sur la commune de Salon-de-Provence (Département des Bouches-du-Rhône).

L'aménagement, visant à compléter le demi-diffuseur existant par les mouvements d'entrée et de sortie en direction du Sud, permettra de créer au nord de Salon-de-Provence un accès direct à l'autoroute A7 en direction de Marseille et une sortie directe de l'autoroute A7 en provenance de Marseille.

Ainsi, il contribuera à :

- améliorer la desserte du territoire de Salon ;
- délester le centre de la commune du trafic de transit ;
- faciliter les trajets quotidiens entre le bassin de vie de Salon et Aix/Marseille.

Un Dossier de Demande de Principe relatif à cette opération (DDP indice 9) a été transmis le 31 octobre 2017, pour approbation, à la Direction des Infrastructures de Transport (DIT), cf Annexe 1.

1. Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des Parties en ce qui concerne les modalités de financement, de construction, d'entretien et d'exploitation du demi-diffuseur complémentaire de Salon Nord sur l'autoroute A7, dont la réalisation demeure soumise à l'instruction favorable de l'ensemble des procédures administratives, déclaration d'utilité publique notamment.

2. Consistance de l'opération

Le projet consiste en la réalisation d'un demi-diffuseur complémentaire à Salon Nord tel que décrit dans le Dossier de Demande de Principe (DDP indice 9) transmis le 31 octobre 2017 à la DIT (Annexe 1).

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- création d'une bretelle d'entrée au Sud, à hauteur de l'entrée existante (PR231), avec une gare de péage (raccordement au réseau secondaire par RD538 et chemin du Talagard),
- création d'une bretelle de sortie au Nord, à hauteur de la sortie existante (PR229), avec une gare de péage (raccordement au réseau secondaire par RD538 et chemin de Roquerousse).

Le projet comprend des aménagements connexes réalisés par ASF dans le cadre de la présente opération :

- la création d'une voie d'entrecroisement (entrée existante et nouvelle sortie dans le sens Sud-Nord) ;
- l'aménagement d'un giratoire entre la sortie et le chemin de Roquerousse ;
- la mise en sécurité, le cas échéant, des ouvrages de franchissement de l'autoroute concernés par l'opération.

Le principe de l'aménagement est rappelé sur le document joint en annexe 2.

3. Construction, entretien et exploitation de l'ouvrage

La société ASF assure la maîtrise d'ouvrage de la totalité des travaux et accepte cette qualité et toutes les prérogatives et responsabilités qui en découlent.

A ce titre, la société ASF assure notamment la gestion administrative et la réalisation de cette opération, sous réserve de la délivrance de l'ensemble des autorisations administratives nécessaires à sa réalisation.

La construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A7 étant concédés à la société ASF le demi-diffuseur complémentaire de Salon Nord créé (ouvrage autoroutier) sera intégré à l'infrastructure autoroutière concédée à ASF, et entrera dans l'assiette de la concession. Il devra satisfaire aux prescriptions du contrat de concession et du cahier des charges.

ASF assurera la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble de l'aménagement, à savoir :

- les travaux réalisés dans le domaine public autoroutier concédé,
- les travaux nécessaires au raccordement du demi-diffuseur autoroutier aux réseaux routiers locaux.

Dans les deux ans suivant la mise en service des aménagements autoroutiers, ASF établira (et soumettra à l'approbation de l'Etat concédant) un plan de délimitation du domaine public autoroutier concédé qui définira les limites d'intervention de chaque gestionnaire.

4. Dispositions financières

4.1. Coût global de l'opération

Le financement de cette opération repose sur une approche globale et forfaitaire.

A titre indicatif, le coût de construction du demi-diffuseur complémentaire de Salon Nord est estimé forfaitairement à 20,0M€ HT valeur 2016 (moyenne de l'indice TP01 sur 2016 : 101,8).

4.2. Plan de financement

Le financement de l'opération est assuré, d'une part, par les compensations tarifaires prévues dans le dix-septième avenant au contrat de concession d'ASF et à son cahier des charges annexé et dans le contrat de plan Etat-ASF 2017-2021 et, d'autre part, par le versement par le Département, la Métropole et la Ville d'une participation financière globale et forfaitaire, non soumise à TVA, d'un montant de 9,79 M€ HT valeur 2016.

Cette participation revêt le caractère de subvention d'investissement et n'est donc pas soumise à la TVA. Elle se répartit entre le Département, la Métropole et la Ville, comme suit (en valeur 2016) :

- Département 4,850 M€ HT
- Métropole 4,095 M€ HT
- Ville 0,845 M€ HT

Le Département, la Métropole et la Ville s'engagent à inscrire en temps utile dans leur budget annuel respectif, les sommes nécessaires au règlement de la présente convention et à en justifier à ASF dès que celle-ci en fera la demande.

Dans l'éventualité où le programme tel que défini par les annexes 1 (Entrée au Sud/Talagard, Sortie au Nord/Roquerousse) et 2 à la présente convention, ou les modalités de compensation de l'opération introduites par le dix-septième avenant au contrat de concession d'ASF et inscrites dans le contrat de plan Etat/ASF 2017-2021 devraient être modifiés, les Parties conviennent de se rencontrer afin d'étudier les conséquences de ces modifications notamment en termes de coûts, de financement, et de délais sur la réalisation de l'opération objet de la présente convention. En cas de modification de programme entraînant l'altération de l'équilibre financier de l'opération, les parties conviennent que la poursuite de l'opération, si elle était décidée, devra passer par la conclusion, d'un commun accord entre les parties, d'un avenant à la présente convention.

En cas d'abandon de l'opération concernée par la présente convention notamment en raison de la non délivrance dans les délais et/ou de l'annulation des autorisations administratives nécessaires à sa réalisation, de l'annulation du 17ème avenant au contrat de concession d'ASF et à son cahier des charges annexé, de l'annulation du Contrat de plan Etat/ASF 2017/2021, ou de la réalisation de l'une des conditions prévues par le 17ème avenant au contrat de concession d'ASF, ASF sera déliée de ses engagements tendant à la réalisation de l'opération concernée.

Si l'opération devait être abandonnée, les Parties se rencontreront en vue notamment de l'établissement du bilan financier définitif de l'opération concernée, étant entendu que celles-ci conviennent que le bilan précité devra assurer à ASF la neutralité financière en tenant compte des coûts et frais déjà engagés par ASF, répartis en fonction de la part du financement portée par chaque cofinancier, dans la limite des montants de subventions votées par les collectivités et au prorata de la participation de chaque cofinancier au montant total de l'opération.

4.3. Indexation – Réévaluation

Le montant des participations, précisé au paragraphe 4.2, est évalué aux conditions économiques de 2016 (moyenne de l'indice TP01 sur 2016 : 101,8). Il sera révisé en fonction de l'évolution de l'index TP01.

Le montant de la révision C_n applicable pour réviser en début de chaque année n le montant de l'opération est donné par la formule :

$$C_n = I_n / I_0$$

Dans laquelle I_0 est la valeur moyenne de l'index TP01 sur 2016 (c'est-à-dire 101,8), et I_n est la valeur de l'index TP01 publiée au moment de l'appel des fonds de l'année n .

Les Collectivités s'engagent à participer financièrement suivant les répartitions définies au paragraphe 4.2 à hauteur de ces montants révisés.

ASF informera au plus tôt les parties des éventuelles difficultés majeures qui pourraient avoir des incidences importantes sur la poursuite du programme.

4.4. Echancier financier

Le Département, la Métropole et la Ville, procéderont aux versements de leurs participations respectives à ASF dans les conditions suivantes (montants exprimés hors révision, aux conditions économiques de 2016, valeur de l'indice TP01 en 2016 : 101,8) :

A la signature de la convention (10%) :

Département des Bouches-du-Rhône	0,4850 M€
Métropole Aix-Marseille-Provence.....	0,4095 M€
Ville de Salon-de-Provence.....	0,0845 M€

Au lancement de l'enquête publique (10%) :

Département des Bouches-du-Rhône	0,4850 M€
Métropole Aix-Marseille-Provence.....	0,4095 M€
Ville de Salon-de-Provence.....	0,0845 M€

Au démarrage des premiers travaux (y compris les éventuelles déviations de réseaux) (20%) :

Département des Bouches-du-Rhône	0,9700 M€
Métropole Aix-Marseille-Provence.....	0,8190 M€
Ville de Salon-de-Provence.....	0,1690 M€

Au démarrage des travaux des bâtiments de péage (50%) :

Département des Bouches-du-Rhône	2,4250 M€
Métropole Aix-Marseille-Provence.....	2,0475 M€
Ville de Salon-de-Provence.....	0,4225 M€

A l'obtention de la décision de mise en service prise par le Ministre chargé de la voirie nationale (10%) :

Département des Bouches-du-Rhône	0,4850 M€
Métropole Aix-Marseille-Provence.....	0,4095 M€
Ville de Salon-de-Provence.....	0,0845 M€

10. Listes des annexes

Les annexes suivantes font partie intégrante de la présente convention :

Annexe 1 : Dossier de Demande de Principe indice 9

Annexe 2 : Principe de l'aménagement

Fait en 4 exemplaires, à Salon-de-Provence, le

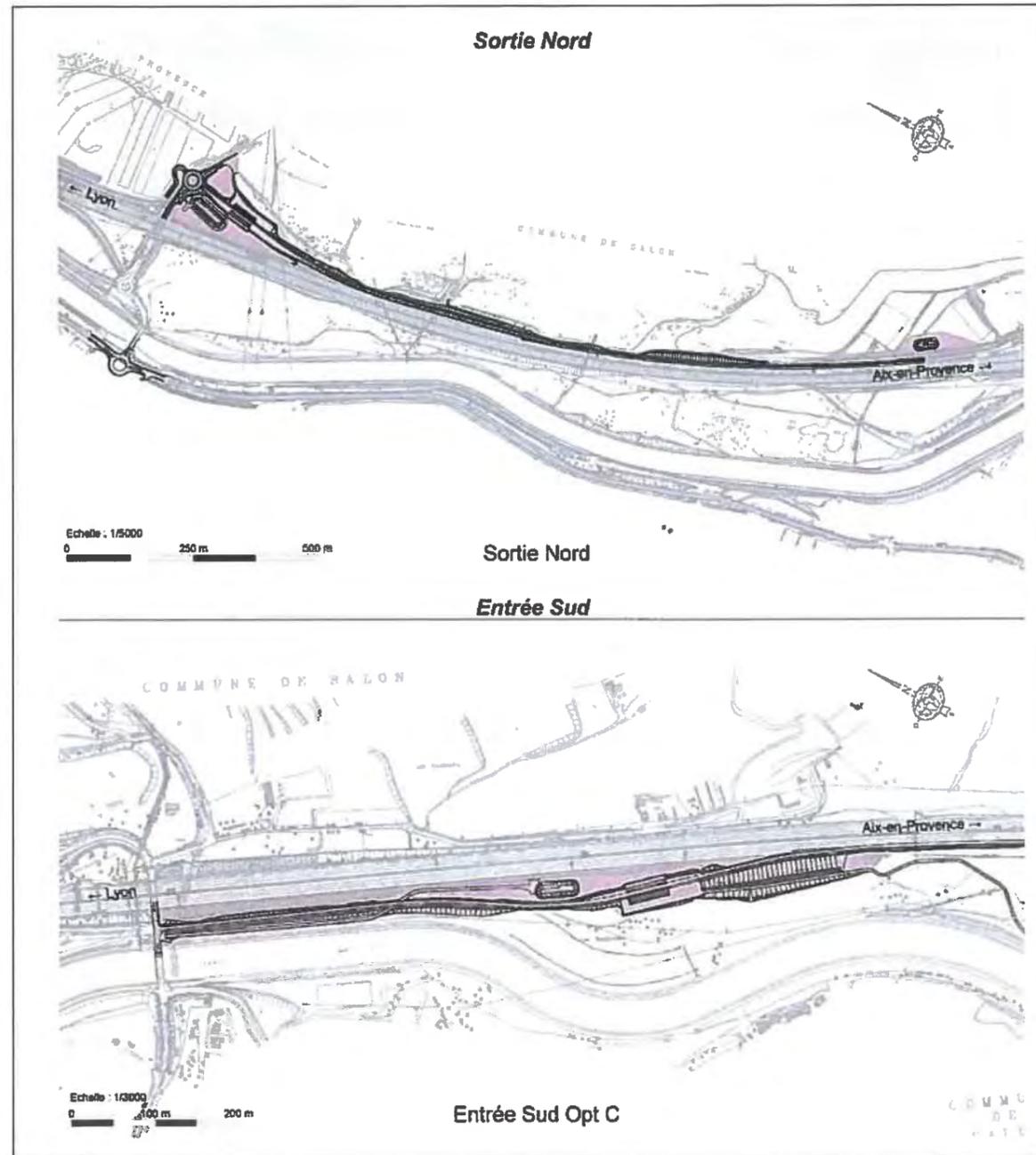
<p>POUR LE DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE LA PRESIDENTE</p>  <p>MME MARTINE VASSAL</p>	<p>POUR LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE LA PRESIDENTE</p>  <p>MME MARTINE VASSAL</p>
<p>POUR LA VILLE DE SALON-DE-PROVENCE LE MAIRE</p>  <p>M. NICOLAS ISNARD</p>	<p>POUR LA SOCIETE AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF) LE PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL</p>  <p>M. PIERRE COPPEY</p>

ANNEXES

Annexe 1 : DDP indice 9 transmis à la DIT

Annexe 2 : Principe de l'aménagement

Annexe 2 : Principe de l'aménagement





Hôtel de Ville
Place de l'Hôtel de Ville - BP 120
13657 Salon-de-Provence Cedex
Tél. 04 90 44 89 00 - Fax. 04 90 56 08 12
www.salondeprovence.fr

DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES
MM/GF/FG/MM/PF N° 5-2021 TEL 04.90.44.89.40
n° 300 743

Objet : ASF – Vinci Autoroute / A7 Demi-diffuseur (n°27) Salon Nord.

Monsieur le Préfet,

En date du 17 novembre dernier, vous m'avez adressé un courrier joint d'un dossier d'enquête publique portant sur la création d'un complément du demi-diffuseur (n°27) de Salon Nord sur l'A7, pour lequel j'en accuse bonne réception.

Après une étude attentive des différentes pièces techniques par la Direction des Services Techniques et moi-même, je vous informe que ces dernières n'appellent aucune observation particulière de notre part.

Restant à votre disposition.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma plus haute considération.

Sincèrement!

Nicolas ISNARD
Maire de Salon-de-Provence
Conseiller Régional

173 PUIS LA RUE
PREFECTURE DES B-D-R
ARRIVEE
DCLE

Le 19 JAN. 2021

21 JAN. 2021

BUREAU DES INSTALLATIONS
ET TRAVAUX REGLEMENTES
POUR LA PROTECTION DES MILIEUX

Préfecture des Bouches du Rhône
Place Felix Baret
CS 80001
13283 Marseille Cedex 06

PREFECTURE DES B-D-R
COURRIER ARRIVE LE

21 JAN. 2021

DIRECTION DE LA CITOYENNETE
DE LA LEGALITE ET DE
L'ENVIRONNEMENT



Le Président
Du Conseil de Territoire du Pays Salonais

PREFECTURE DES B-D-R
COURRIER ARRIVE LE

21 JAN. 2021

DIRECTION DE LA CITOYENNETE
DE LA LEGALITE ET DE
L'ENVIRONNEMENT

Nos réf. : DGSCT3-SAL0200/2021-01-6448
Airmess 2020-11-111837
Dossier suivi par : Sophie CONTE

Objet : ASF – Vinci Autoroute / A7 Demi-diffuseur (n°27) de Salon Nord

Monsieur le Préfet,

Nous accusons réception de votre courrier en date du 17 novembre 2020 relatif à la concertation inter-administrative liée au dossier du demi-diffuseur (n°27) de Salon Nord.

Après instruction par les services du Conseil de Territoire du Pays Salonais, je souhaitais porter à votre connaissance que ce dossier n'appelle aucune observation particulière de notre part.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Nicolas ISNARD

Salon-de-Provence, le 20 JAN. 2021

Monsieur Christophe MIRMAND
Préfet des Bouches-du-Rhône
Place Félix-Baret, CS 80001
13282 MARSEILLE Cedex 06

21 JAN. 2021

BUREAU DES INSTALLATIONS
ET TRAVAUX REGLEMENTES
POUR LA PROTECTION DES MILIEUX



Avis des personnes publiques associées et procès-verbal de la réunion d'examen conjoint

Compte-rendu / Relevé de décisions

Salon-de-Provence, le 25 juillet 2022

MCCT/DT SEB

Affaire suivie par : Frédérique Figueroa
Tél : frederique.figueroa@bouches-du-rhone.gouv.fr

Objet : Réunion d'examen conjoint MECDU du 22/06/2022 - A7 Complément du demi-diffuseur de Salon Nord

Présidente :

Anne LAYBOURNE	PREFECTURE / SGA
----------------	------------------

Participants :

David LAMBERT	SOUS-PREFECTURE d'Aix / SG
Patrick PAYAN	PREFECTURE – DCLE / Chef BUPCE
Frédérique FIGUEROA	DDTM 13 – DT SEB / Déléguée Territoriale
Gilles FLORES	DDTM 13 – DT SEB / Référent Territorial
Laurence PEREZ	VILLE DE SALON
Lætitia ZUGNA	MAMP
Maud BRUNEAU	MAMP
Fabrice SHULTZ	CD 13 – Direction des routes / arrond. Marseille
Thierry GREBAC	CD 13 – Direction des routes / arrond. Marseille
Armand GAILLARD	SDIS – Capitaine
Benoît FRIOL	ASF – VINCI Autoroutes
François DAVID	ASF – VINCI Autoroutes
Eric WEBER	SETEC INTERNATIONAL
Christel CLOUTRIER	SETEC INTERNATIONAL

Services excusés :

Association AtmoSud
Groupement de Gendarmerie des Bouches-du-Rhône
Chambre de commerce et d'industrie Métropolitaine Aix-Marseille-Provence

En introduction, Madame la secrétaire générale adjointe rappelle le projet, ses objectifs :

- créer deux nouvelles possibilités d'échanges (entrée et sortie vers le sud),
- absorber un flux important de véhicules et poids lourds,
- désengorger l'agglomération Salonaise dans sa traversée nord/sud.

Les principales composantes du projet sont :

- 2 nouvelles bretelles orientées vers le sud (environ 3 kilomètres de nouvelles chaussées)
- 2 gares de péage et locaux techniques d'exploitation,
- 2 carrefours giratoires, dont un sous compétence du CD13,
- des ouvrages et bassins de traitement des eaux.

La réunion d'examen conjoint porte sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU), dans le cas présent celle du PLU de Salon-de-Provence. Cette MECDU vise la modification des règlements des zones A, N et UD. Avant la prise de l'arrêté de DUP, le projet sera soumis à enquête publique.

Le PV de la présente séance sera versé au dossier de l'enquête publique de la DUP.

Présentation de l'opération par le porteur de projet.

Support de présentation annexé au présent PV

L'opération fait partie du plan d'investissement autoroutier, il est cofinancé à 50 % par les collectivités territoriales.

Le dossier d'Autorisation Environnementale comporte les différentes procédures nécessaires à l'autorisation du projet : DUP, autorisations loi sur l'eau, de défrichement, Dérogation Espèces Protégées, enquête parcellaire et MECDU.

Justification de l'opération

S'agissant du complément d'un demi-diffuseur existant, aucune solution alternative satisfaisante n'est possible.

La conception du projet a cherché à limiter le plus possible les emprises de l'opération notamment en accolant les bretelles à l'autoroute existante.

Le projet permet :

- une amélioration des infrastructures existantes, alternative à la traversée de Salon,
- une réduction des nuisances, une amélioration de la sécurité,
- une meilleure fluidité de la circulation dont celle des transports en commun. Il s'agira d'un gain important pour le centre-ville qui supporte actuellement une traversée de 3600 véhicules par jour, dont respectivement 60 % et 10 % de Poids Lourds et de Véhicules Légers en moins.

La MEC du PLU de Salon-de-Provence concerne 1,5 ha de zonage A et 5,5 ha de zonage N.

Les règlements modifiés des zones A, N et UD autoriseront explicitement le projet de complément du demi-diffuseur de Salon nord. L'option de mise en place d'un emplacement réservé n'a pas été retenue pour laisser l'occupation du sol initiale perdurer sur le reste des parcelles non mobilisé pour les infrastructures du projet.

Compatibilité de la MECDU avec les documents de planification en vigueur

- Le projet de complément du demi-diffuseur est inscrit au document d'objectifs et d'orientations du SCOT Aggloprovence,
- il est inscrit dans le PADD du PLU en vigueur, il est analysé que la MEC ne remet pas en question son économie générale,
- il est analysé que la MEC est compatible avec le SDAGE 2022-2027, le SRADDET, le PDU.

Le projet est soumis à étude d'impact. Les mesures ERC prévues en phase travaux puis en phase d'exploitation sont détaillées ; les mesures du projet coïncident point pour point avec celles de la MECDU.

Par exemple, l'emprise du giratoire de Roquerousse a été revue pour réduire l'impact sur les zones agricoles ; des compensations de zones naturelles sont prévues dans le massif du Talagard ; des aménagements paysagers sont prévus ainsi que l'amélioration de la transparence écologique des ouvrages.

Évaluation des incidences Natura 2000 (EIN2000)

L'EIN2000, via l'application effective des mesures ERC, conclut à l'absence d'incidences résiduelles significatives sur les espèces et habitats ayant motivé la désignation des sites Natura 2000 concernés. Il est à noter que certaines des mesures proposées à l'intérieur d'un site Natura 2000, vont au-delà du DOCOB Natura 2000.

Observations formulées par les participants lors de l'examen conjoint

- Métropole Aix Marseille Provence : RAS
- Ville de Salon : RAS, elle précise que le projet a été largement travaillé en amont par les services instructeurs en lien avec l'évaluation environnementale du projet.
- Conseil Départemental 13 : il demande d'intégrer explicitement le giratoire de la RD538 dans la phrase visant à modifier le règlement du PLU (Cf. dernier paragraphe du présent PV).
- SDIS : il formule une recommandation d'usage, l'entrée/sortie peut aggraver le risque feu subi, il s'agira de respecter la réalisation des OLD, de prévoir des dispositifs anti-mégots. Cette observation est sans impact sur le document d'urbanisme.
- DDTM :
 - ▷ il est souligné que le projet s'articule et bénéficiera également à l'apaisement de la circulation et à la restructuration du quartier des Canourgues qui fait l'objet d'un projet de rénovation urbaine dans le cadre du programme ANRU,
 - ▷ un éclairage est demandé sur le choix de modification des règlements des zones A et N plutôt qu'une évolution de zonage en UV : ce choix permet d'autoriser exclusivement le projet et ainsi de limiter les possibilités d'urbanisation des secteurs résiduels aux parcelles concernées, il est jugé plus protecteur vis-à-vis des espaces concernés.
 - ▷ la DUP a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (AE) en 2021 ; concernant la MECDU, l'AE recommandait d'analyser les conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation au nord de Salon et de proposer des solutions de compensations liées à l'artificialisation nette due au projet. Il est recommandé de répondre à ces observations au travers de l'enquête publique à venir, notamment en cas de nouvelle saisine de l'AE.
- ATMOSud a fait part d'une contribution écrite par mail qui porte sur la qualité de l'air, l'impact sur la santé et l'anticipation de la révision des valeurs seuils : « La réduction du trafic dans le centre-ville de Salon de Provence permettra une amélioration de la qualité de l'air pour ses riverains. Toutefois, nous avons noté une augmentation des concentrations de certains polluants à proximité des axes en périphérie, sans dépassements des valeurs réglementaires.

Une attention particulière est à porter sur ces zones, où des établissements sensibles sont également présents.

En 2021, les recommandations de l'OMS ont été revues, fixant de nouvelles lignes directrices plus basses que les précédentes pour les polluants dioxyde d'azote et particules fines (PM10 et PM2,5) notamment.

Des travaux ont été engagés, toujours en cours, au niveau de la commission européenne pour revoir la directive de 2007, fixant les valeurs réglementaires transposées dans le droit français. Ils devraient aboutir sur une révision des valeurs réglementaires dans un avenir proche. Aussi, nous recommandons d'étudier toutes les possibilités permettant de réduire les concentrations des polluants dans les zones de proximité des axes concernés par ce projet afin d'anticiper une révision prochaine de la réglementation. »

Pour information des participants, un rappel des procédures connexes à la MECDU est fait :

- Autorisation environnementale en cours d'instruction qui embarque une autorisation loi sur l'eau, une autorisation de défrichement, une dérogation espèces protégées.
- Des PC seront déposés pour les locaux techniques.
- Une enquête publique conjointe portant sur l'autorisation environnementale et la DUP valant MEC est prévue en octobre.

En conclusion, Mme Laybourne rappelle que l'objectif est d'arriver avec le meilleur dossier possible pour le passage à l'enquête publique.

Ainsi les participants s'accordent à ce que la modification suivante soit apportée au dossier : Aux phrases modifiant les règlements des articles A2, N2 et UD2, seront ajoutées les mentions figurées en bleu ci-après :

« les constructions et installations nécessaires à la réalisation du complément du demi-diffuseur de Salon Nord et du giratoire de la RD538 associé y compris les affouillements et exhaussements qui y sont liés. »

Sans intervention supplémentaire des participants, Mme Laybourne lève et clôt la séance.

La Présidente de séance

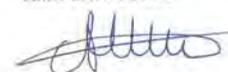
La Secrétaire de séance

La Secrétaire Générale Adjointe de la Préfecture
des Bouches-du-Rhône

La Déléguée Territoriale de la DDTM
des Bouches-du-Rhône

Anne LAYBOURNE

Frédérique FIGUEROA



Annexe :

- Support de présentation du projet

Annexe 1

Avis ATMOSud sur la mise en compatibilité du PLU de Salon

----- Message transféré -----

Sujet : [INTERNET] Mise en compatibilité du PLU de Salon de Provence

Date : Wed, 22 Jun 2022 07:12:50 +0000

De : Damien Piga <damien.piga@atmosud.org>

Pour : patrick.payan@bouches-du-rhone.gouv.fr <patrick.payan@bouches-du-rhone.gouv.fr>

Copie à : Laëtitia Mary <laetitia.mary@atmosud.org>

Bonjour,

Nous avons bien reçu votre invitation ainsi que les différents documents préparatoires à la tenue de cette réunion.

Pour des raisons d'agendas, AtmoSud ne pourra assister à cette réunion en date du 22 juin 2022.

Nous avons étudié avec attention les documents envoyés et nous souhaitons porter à votre connaissance quelques éléments complémentaires. La réduction du trafic dans le centre ville de Salon de Provence permettra une amélioration de la qualité de l'air pour ses riverains. Toutefois nous avons noté une augmentation des concentrations de certains polluants à proximité des axes en périphérie, sans dépassements des valeurs réglementaires.

Une attention particulière est à porter sur ces zones, où des établissements sensibles sont également présents. En 2021, les recommandations de l'OMS ont été revues, fixant de nouvelles lignes directrices plus basses que les précédentes pour les polluants dioxyde d'azote et particules fines (PM10 et PM2.5) notamment. Des travaux ont été engagés, toujours en cours, au niveau de la commission européenne pour revoir la directive de 2007 fixant les valeurs réglementaires transposées dans le droit français. Ils devraient aboutir sur une révision des valeurs réglementaires dans un avenir proche. Aussi, nous recommandons d'étudier toutes les possibilités permettant de réduire les concentrations des polluants dans les zones de proximité des axes concernés par ce projet afin d'anticiper une révision prochaine de la réglementation.

Nous restons disponibles pour vous accompagner sur ce sujet.

Bien cordialement,

AtmoSud

www.atmosud.org



Damien Piga

Directeur Relations Extérieures & Innovation

@ damien.piga@atmosud.org

☎ 06 20 04 90 63

Le Noilly Paradis - 145 rue Paradis
13006 Marseille

191, rue des Canesteu – 13300 Salon-de-Provence Cedex 3
Téléphone : 04 65 38 63 60

www.bouches-du-rhone.gouv.fr

Annexe 2

Présentation A7 – Complément du Demi-diffuseur de Salon Nord

MECDU

Réunion d'examen conjoint 22 juin 2022

191, rue des Canesteu – 13300 Salon-de-Provence Cedex 3
Téléphone : 04 65 38 63 60

www.bouches-du-rhone.gouv.fr

A7 – Complément du Demi-diffuseur de Salon Nord

22 juin 2022

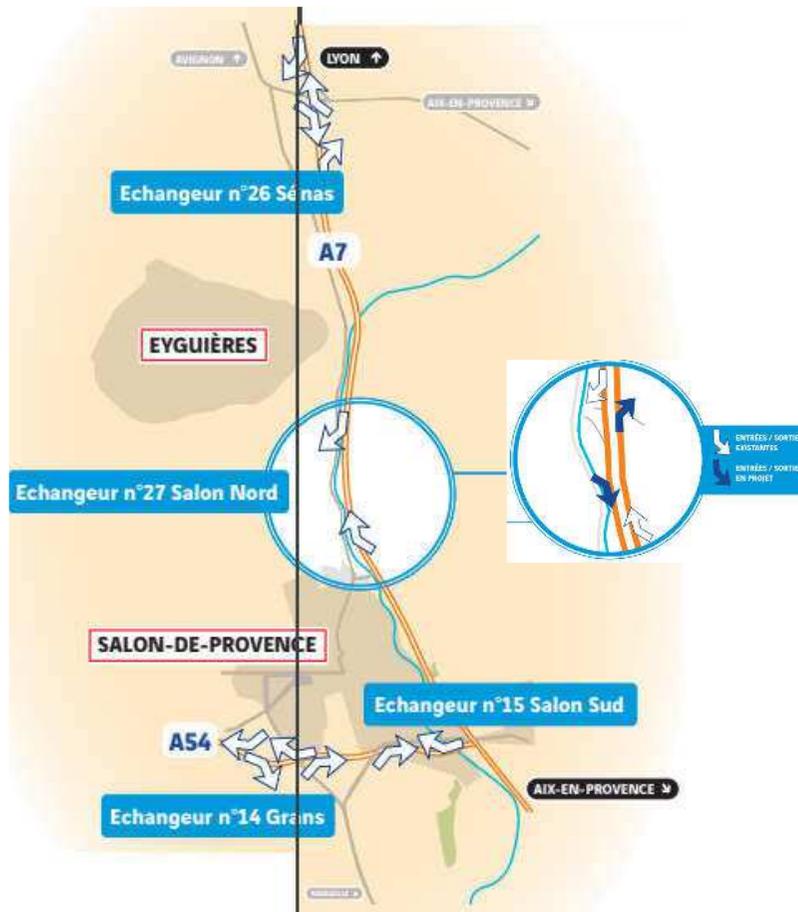


MECDU
Réunion d'examen conjoint

Sommaire

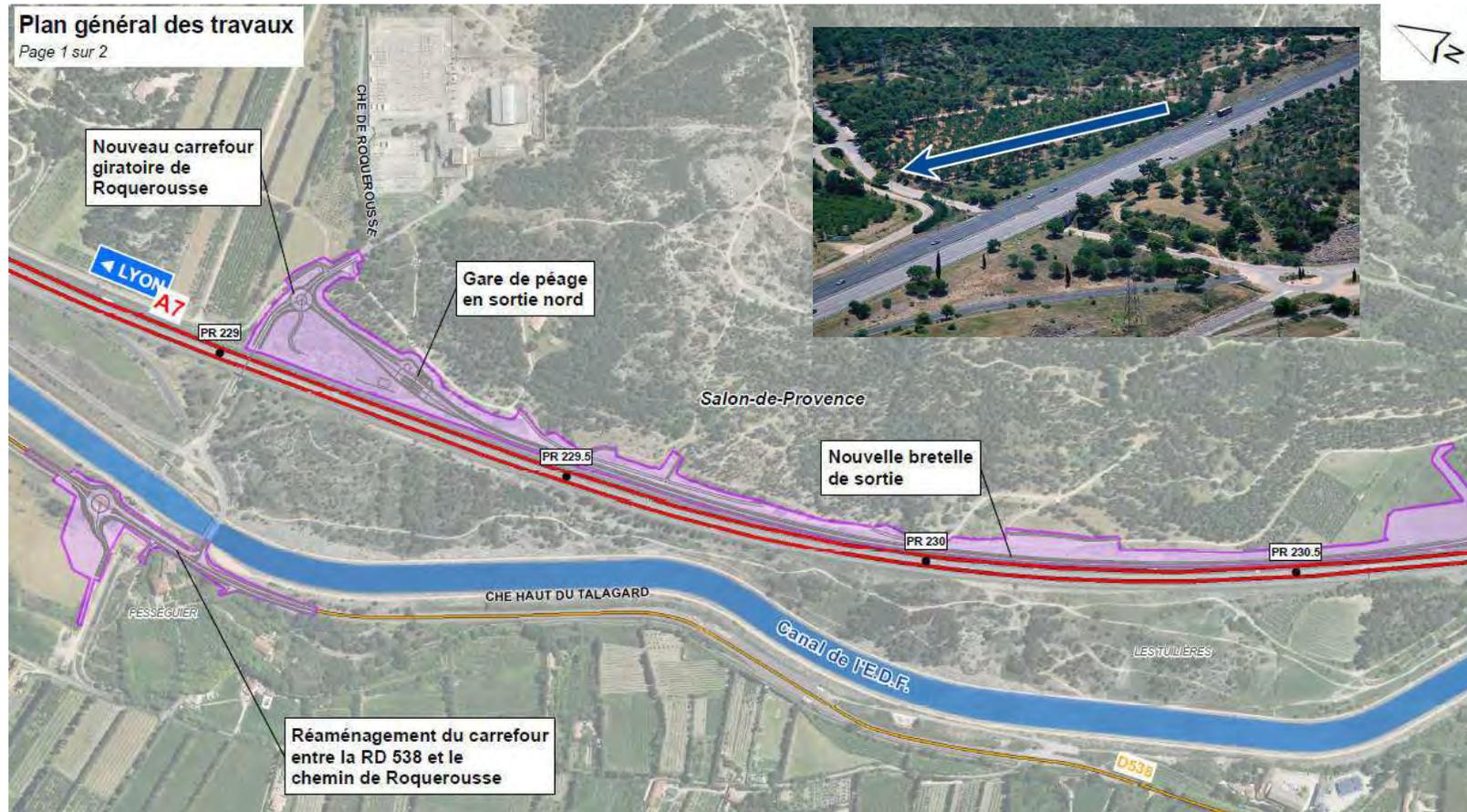
- Présentation de l'opération
- Présentation du PLU en vigueur et description des travaux pouvant impacter le PLU
- Principales zones du PLU impactées
- Compatibilité avec le PADD et les autres documents d'urbanisme
- Synthèse des mesures mises en œuvre

Présentation de l'opération



- Complément du demi-diffuseur de Salon Nord existant sur l'autoroute A7 par création des bretelles orientées vers le Sud et d'un giratoire sur la RD538
- Opération du Plan d'Investissement Autoroutier co-financée à $\approx 50\%$ par les Collectivités Territoriales Aix Marseille Métropole, Conseil Départemental Bouches du Rhône et Ville de Salon de Provence
- Dossier d'Autorisation Environnementale unique : Déclaration d'Utilité Publique, Défrichement, IOTA (loi sur l'eau), CNPN, Parcellaire et Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme

Complément du demi-diffuseur de Salon Nord – Nouvelle sortie & raccordement RD538

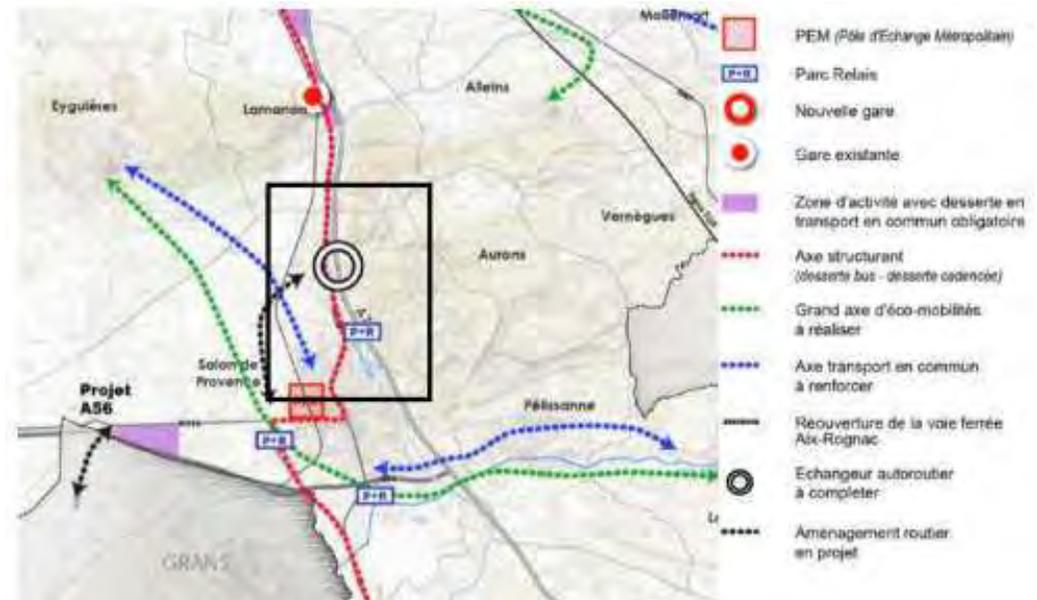


Complément du demi-diffuseur de Salon Nord – Nouvelle entrée



Justifications de l'opération

- Amélioration des infrastructures existantes : alternative à la traversée du centre-ville de Salon de Provence (3600 véhicules/jour à la mise en service)
- Gains importants pour le centre ville : réduction des trafics de transit (-10,8% VL, - 61,9% PL), des saturations et de la pollution ; amélioration de la sécurité et de la circulation locale dont transports en commun
- Pas de solution de substitution satisfaisante.
- Aménagement d'emprises limitées le long de l'autoroute A7 existante
- Projet inscrit au document d'Orientation Générale du SCOT
- Compatibilité avec projets métropolitains (parcs relais, mobilités actives...)



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 a été réalisée : 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. Des modifications simplifiées du PLU de Salon-de-Provence ont été approuvées par le Conseil de la Métropole le 19 décembre 2019 pour la modification n° 3, et le 15 octobre 2020 pour la modification n° 4.

Une procédure de révision allégée n° 2 du PLU de Salon-de-Provence a été engagée par délibération du Conseil de la Métropole du 15 octobre 2020. Les objectifs principaux poursuivis de ce projet sont la création de voies nouvelles, de cheminement partagé piétons-cycles et l'aménagement d'un parking relais.

Description des travaux pouvant impacter le PLU

Les travaux susceptibles de présenter une incompatibilité avec le PLU sont les suivants :

- Création de deux nouvelles bretelles entraînant environ 3 km de nouvelles chaussées et la réalisation de terrassements sous la forme d'affouillements et exhaussements des sols
- Construction de 2 nouvelles gares de péage et de 2 locaux techniques d'exploitation
- Création de nouveaux bassins de traitement des eaux
- Création d'un nouveau carrefour giratoire sur le chemin de Roquerousse
- Création d'un nouveau carrefour giratoire sur la RD538

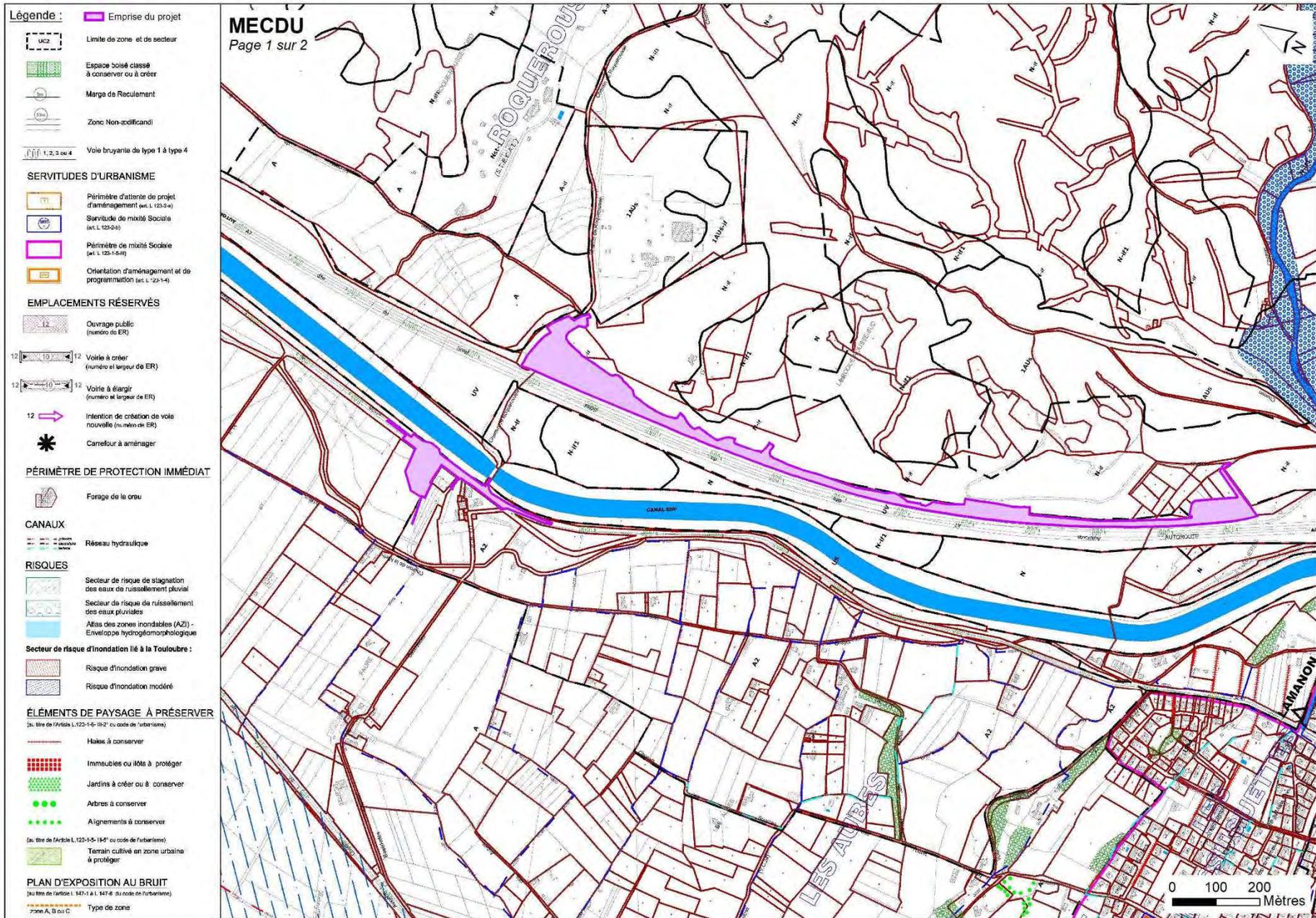
Principales zones du PLU impactées

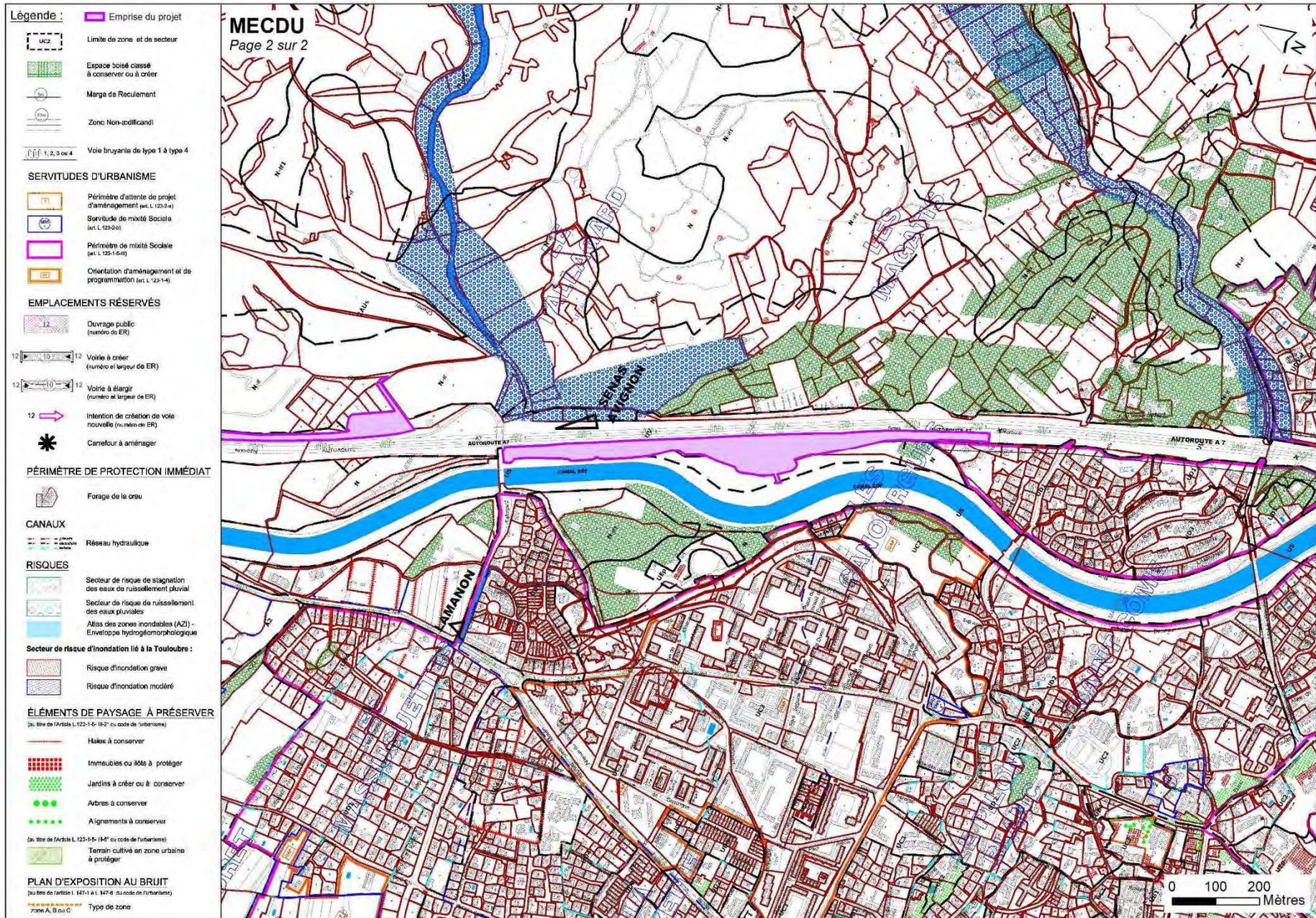
La mise en compatibilité a pour principale incidence une diminution des espaces naturels et agricoles de la commune. La mise en compatibilité suppose la suppression de :

- **1,5 ha de zonage A**, soit le zonage agricole ;
- **5,5 ha de zonage N**, soit le zonage naturel protégé.

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.

~~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. ¶~~



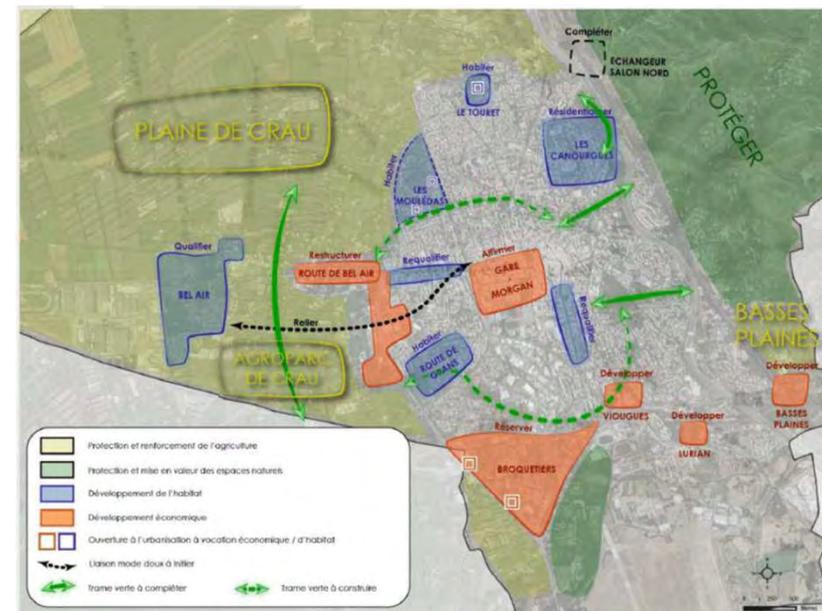


Compatibilité avec le PADD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) mentionne les cinq grandes orientations stratégiques suivantes :

- **Une ville-centre au cœur de son pays,**
- **Un engagement pour la ville douce,**
- **Un renouveau économique à réussir,**
- **Une ville respectueuse de ses quartiers,**
- **Des mobilités durables inscrites dans le quotidien.**

Le plan présenté dans le PADD fait apparaître ces orientations ainsi que le projet de complément d'échanges au niveau du demi-diffuseur de Salon nord. Ce dernier est représenté sur l'illustration ci-contre comme « échangeur Salon nord à compléter ».



Il est donc considéré que la mise en compatibilité ne remet pas en question l'économie générale du PADD. **Aucune mise en compatibilité du PADD n'est nécessaire.**

Cohérence et compatibilité avec les autres documents d'urbanisme

Les différents documents d'urbanisme, plans ou programmes concernés par le projet sont les suivants :

- **Le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027.** Les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet permettent de **répondre aux objectifs du SDAGE.**
- **Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des Territoires (SRADDET).** Le projet n'est pas en contradiction avec les objectifs du SRADDET qui ciblent les acteurs des transports en communs. Le projet ne remet pas en question les déplacements en transports en commun qui pourront continuer à emprunter les axes qu'ils empruntent actuellement. **Le projet est compatible avec le SRADDET.**
- **Le Plan de Déplacements Urbains.** Le projet et la mise en compatibilité qui en découle sont **cohérents avec le PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence.**
- **Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).** L'échangeur autoroutier à compléter est localisé sur les cartes du SCoT. Il est donc considéré que **le projet et sa mise en compatibilité sont cohérents avec le SCoT du pays salonais.**

Synthèse des mesures mises en œuvre en phase travaux

Thématique concernée	Mesures
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> • 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), notamment le site Natura 2000 « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour » et dans les périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable • 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 gîtes ponctuels (C)
Agriculture / Sylviculture	<ul style="list-style-type: none"> • 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 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)

Synthèse des mesures mises en œuvre en phase exploitation

Thématique concernée	Mesures
Habitat naturel /Faune /Flore/Corridors écologiques / sites du réseau Natura 2000	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation de plants et semences locaux pour les aménagements paysagers (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 (gares de péage, plateforme) (R) Aménagement d'échappatoires pour la petite faune dans les ouvrages hydrauliques les plus adaptés (R)
Agriculture / sylviculture	<ul style="list-style-type: none"> 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 recoupés (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 équivalent au reboisement d'une surface au moins égale à la surface défrichée. (C)

Incidences Natura 2000

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-contre.

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 contribué 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.

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 Chaines alentour	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

Réunion d'examen conjoint MECDU – 22/06/22

Merci de votre attention

PIECE A08

AVIS DU DOMAINE SUR LA VALEUR VENALE

Marseille, le 06 octobre 2021

Direction régionale des Finances publiques
de Provence-Alpes-Côte d'Azur
et du département des Bouches-du-Rhône
PÔLE EXPERTISE ET SERVICE AUX PUBLICS
Division Missions Domaniales
Pôle Evaluation Domaniale
52, Rue Liandier
13008 MARSEILLE
drfip13.pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

La Directrice régionale des Finances publiques

à

VINCI Autoroute Autoroute du Sud de La France
Direction Technique de l'Infrastructure
74, allée de Beauport
CS 90304
84 278 – VEDENE

Affaire suivie par : Véronique FABRE-VALANCHON
veronique.fabre-valanchon@dgfip.finances.gouv.fr
Téléphone : 04 91 09 60 89
Télécopie :
Réf. LIDO :-
DS : 3638810
OSE : 2021-13103-09261

AVIS du DOMAINE sur la VALEUR VÉNALE

Désignation du bien :
**PARCELLES BÂTIES ET NON BÂTIES : PARCELLES : VOIR ANNEXE 1 : TABLEAU COMMUNIQUÉ
PAR LE CONSULTANT POUR UNE SUPERFICIE TOTALE DE 837 752 M², EMPRISE TOTALE DE
65 780 M²**

ADRESSE DU BIEN : (DIVERS) 13 300 SALON-DE-PROVENCE

**VALEUR VÉNALE : 136 235,00€ DONT 90 815,00€ D'INDEMNITÉ PRINCIPALE ET 45 420,00€
D'INDEMNITÉS ACCESSOIRES**

1 - SERVICE CONSULTANT

VINCI Autoroute ASF
Direction Technique de
l'Infrastructure de
74, allée de Beauport
CS 90304
84 278 – VEDENE

Affaire suivie par :

M. Tristan SEVERAC de GEOFIT Expert

2 - Date de consultation : 19/02/2021
Date de réception : 19/02/2021
Date création dossier : 21/02/2021
Date de visite : -
En présence de : -
Date de constitution du dossier "en état" : 21/09/2021

3 - OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE - DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

- Projet d'acquisition par ASF Vinci Autoroute d'un ensemble de parcelles en vue de l'aménagement d'un demi-diffuseur sur la commune de Salon-de-Provence..
- Estimation sommaire et globale du projet pour dépôt du dossier de DUP.
- **Date de référence** : non connue à ce jour.
- **Enquête préalable à la DUP** : L'enquête préalable à la DUP n'a pas encore eu lieu.
- **Détermination de la valeur vénale du bien.**

4 - DESCRIPTION SOMMAIRE DES IMMEUBLES COMPRIS DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

La superficie totale des parcelles concernées par l'opération sur la commune de Salon-de-Provence est de 837 752 m².
L'emprise totale envisagée sur la commune de Salon-de-Provence est de 65 780 m².

Les parcelles susceptibles d'être acquises sous D.U.P., partiellement ou en totalité sont les suivantes : extraction du tableau fourni par Géofit en date du 19/02/2021, modifié par courriel du 21/09/2021 :

« Je vous confirme que les parcelles appartenant aux terriers 30 et 40 ne sont pas à estimer. »

Section	Numéro	Unité foncière	Nom du Propriétaire	Nom du conjoint	Contenance	Emprise	Reliquat	Zone d'urbanisme	Lieu-dit
BV	25	10	ETAT PAR DIRECTION DE L IMMOBILIER DE L'ETAT		9a28ca	928	0	A2	Roque Rousse Nord
BV	95				39a70ca	2466	1504	UV	Roque Rousse Sud
BW	58				41a26ca	419	3707	A2	Roque Rousse Nord
BW	163				10ha07ca16a	590	100126	UV	Roque Rousse Sud
BW	31	20	COMMUNE DE SALON DE PROVENCE		13ha90a90ca	25244	113846	N-if	Roque Rousse Sud
BW	171				12ha42a28ca	365	123863	N-if 1	Roque Rousse Sud
BV	22				1ha58a06ca	766	15040	A	Roque Rousse Sud
BY	230				1ha85a43ca	8377	10166	N-if	Les Samboules
BW	165	30	AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE		3a38ca	338	0	N-if	Roque Rousse Sud
BY	310	40	SOC DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE SAEM		5a26ca	451	75	UV	Les Tuillières
BW	164				10a19ca	295	724	N-if	Roque Rousse Sud
BT	35	50	ASSOCIATION OEUVRE GENERALE DE CRAPONNE		84ca27a	1217	7210	A2	Pesseguièr
BW	27	60	BOSIO GERARD FRANCOIS MAURICE	FOURNIER CHRISTIANE	77a40ca	3839	3901	N-if	Roque Rousse Sud
			BOSIO MARIE-FRANCE YVETTE ALBERTE						
BT	84	70	BOSIO GERARD FRANCOIS MAURICE	FOURNIER CHRISTIANE	24a82ca	16	2466	A2	Pesseguièr
BT	85	80	BOSIO MARIE-FRANCE YVETTE ALBERTE		5a27ca	20	507	A2	Pesseguièr
BT	138	90	MAZZALI NICOLE MARIE FRANCOISE	CAERCEA GIUSEPPE	94a11ca	49	9362	A2	Pesseguièr
BT	97	100	MAZZALI GUY ALBERT FRANCOIS	CARCEA CARMELA	2ha27a92ca	4983	17809	A	Pesseguièr
BT	139	110	CAERCEA CARMELA	MAZZALI GUY	7a32ca	30	702	A2	Pesseguièr
			MAZZALI GUY ALBERT FRANCOIS	CAERCEA CARMELA					
BY	298	120	SA ELECTRICITE DE FRANCE		13ha99a58ca	8310	131648	US / N-if	Les Tuillières
BV	46				9ha99a55ca	339	99616	US	Roque Rousse Nord
BW	169				12ha21a90ca	6	122184	US	Roque Rousse Nord
BV	94	130	SAS DOMAINE DE ROQUEROUSSE		3a98ca	78	320	UV	Roque Rousse Nord
BY	28	140	SCI LES TOMETTES		32a95ca	1684	1611	N-if	Les Tuillières
BY	27				23a40ca	1232	1108	N-if	Les Tuillières
BY	25				12a60ca	916	344	N-if	Les Tuillières
BY	26				32a20ca	2146	1074	N-if	Les Tuillières
BY	20				14a10ca	14	1396	N-if	Les Tuillières
BY	86				17a25ca	1684	41	N-if	Les Tuillières
BY	19				6a00ca	62	538	N-if	Les Tuillières

Les parcelles sont situées en zone naturelle ou en zone agricole et sont en bordure ou à proximité de l'autoroute A7 en nature de (extraction tableau fourni par GEOFIT en date du 19/02/2021) :

Section	Numéro	Unité foncière	Nom du Propriétaire	Nom du conjoint	Contenance	Emprise	Reliquat	Zone d'urbanisme	Nature réelle	Lieu-dit
BV	25	10	ETAT PAR DIRECTION DE L IMMOBILIER DE L'ETAT		9a28ca	928	0	A2	voirie/délaissé	Roque Rousse Nord
BV	95				39a70ca	2466	1504	UV	délaissé	Roque Rousse Sud
BW	58				41a26ca	419	3707	A2	délaissé	Roque Rousse Nord
BW	163				10ha07ca16a	590	100126	UV	délaissé	Roque Rousse Sud
BW	31	20	COMMUNE DE SALON DE PROVENCE		13ha90a90ca	25244	113846	N-if	Lande	Roque Rousse Sud
BW	171				12ha42a28ca	365	123863	N-if 1	Lande	Roque Rousse Sud
BV	22				1ha58a06ca	766	15040	A	Lande	Roque Rousse Sud
BY	230				1ha85a43ca	8377	10166	N-if	Lande, bois	Les Samboules
BW	165	30	AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE		3a38ca	338	0	N-if	Bois	Roque Rousse Sud
BY	310	40	SOC DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE SAEM		5a26ca	451	75	UV	prairie/terre	Les Tuillières
BW	164				10a19ca	295	724	N-if	Prairie	Roque Rousse Sud
BT	35	50	ASSOCIATION OEUVRE GENERALE DE CRAPONNE		84ca27a	1217	7210	A2	délaissé	Pesseguièr
BW	27	60	BOSIO GERARD FRANCOIS MAURICE	FOURNIER CHRISTIANE	77a40ca	3839	3901	N-if	Bois	Roque Rousse Sud
			BOSIO MARIE-FRANCE YVETTE ALBERTE							
BT	84	70	BOSIO GERARD FRANCOIS MAURICE	FOURNIER CHRISTIANE	24a82ca	16	2466	A2	terrain d'agrément boisé	Pesseguièr
BT	85	80	BOSIO MARIE-FRANCE YVETTE ALBERTE		5a27ca	20	507	A2	terrain d'agrément boisé	Pesseguièr
BT	138	90	MAZZALI NICOLE MARIE FRANCOISE	CAERCEA GIUSEPPE	94a11ca	49	9362	A2	Ter. Agré	Pesseguièr
BT	97	100	MAZZALI GUY ALBERT FRANCOIS	CARCEA CARMELA	2ha27a92ca	4983	17809	A	Terre agricole - emprise bois	Pesseguièr
BT	139	110	CAERCEA CARMELA	MAZZALI GUY	7a32ca	30	702	A2	terrain d'agrément boisé	Pesseguièr
			MAZZALI GUY ALBERT FRANCOIS	CAERCEA CARMELA						
BY	298	120	SA ELECTRICITE DE FRANCE		13ha99a58ca	8310	131648	US / N-if	Bois	Les Tuillières
BV	46				9ha99a55ca	339	99616	US	délaissé	Roque Rousse Nord
BW	169				12ha21a90ca	6	122184	US	délaissé	Roque Rousse Nord
BV	94	130	SAS DOMAINE DE ROQUEROUSSE		3a98ca	78	320	UV	Terre	Roque Rousse Nord
BY	28	140	SCI LES TOMETTES		32a95ca	1684	1611	N-if	Terre	Les Tuillières
BY	27				23a40ca	1232	1108	N-if	Terre	Les Tuillières
BY	25				12a60ca	916	344	N-if	Terre	Les Tuillières
BY	26				32a20ca	2146	1074	N-if	Terre	Les Tuillières
BY	20				14a10ca	14	1396	N-if	Oliveraie	Les Tuillières
BY	86				17a25ca	1684	41	N-if	Terre	Les Tuillières
BY	19				6a00ca	62	538	N-if	Terre	Les Tuillières

5 - SITUATION JURIDIQUE

- nom du propriétaire : divers : extraction tableau fourni par GEOFIT en date du 19/02/2021

Section	Numéro	Unité foncière	Nom du Propriétaire	Nom du conjoint	Contenance	Emprise	Reliquat	Zone d'urbanisme	Lieu-dit
BV	25	10	ETAT PAR DIRECTION DE L IMMOBILIER DE L'ETAT		9a28ca	928	0	A2	Roque Rousse Nord
BV	95				39a70ca	2406	1504	UV	Roque Rousse Sud
BW	58				41a26ca	419	3707	A2	Roque Rousse Nord
BW	163				10ha07ca16a	500	100126	UV	Roque Rousse Sud
BW	31	20	COMMUNE DE SALON DE PROVENCE		13ha90a90ca	25244	113846	N-if	Roque Rousse Sud
BW	171				12ha42a28ca	365	123893	N-if 1	Roque Rousse Sud
BV	22				1ha59a00ca	766	15040	A	Roque Rousse Sud
BY	230				1ha85a43ca	6377	10166	N-if	Les Samboules
BW	165				3a38ca	338	0	N-if	Roque Rousse Sud
BY	310	40	SOC DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE SAEM		5a26ca	451	75	UV	Les Tuillères
BW	164				10a19ca	295	724	N-if	Roque Rousse Sud
BT	35	50	ASSOCIATION OEUVRE GENERALE DE CRAPONNE		84ca27a	1217	7210	A2	Pesseguiet
BW	27	60	BOSIO GERARD FRANCOIS MAURICE	FOURNIER CHRISTIANE	77a40ca	3839	3901	N-if	Roque Rousse Sud
			BOSIO MARIE-FRANCE YVETTE ALBERTE						
BT	84	70	BOSIO GERARD FRANCOIS MAURICE	FOURNIER CHRISTIANE	24a82ca	16	2466	A2	Pesseguiet
BT	85	80	BOSIO MARIE-FRANCE YVETTE ALBERTE		5a27ca	20	507	A2	Pesseguiet
BT	138	90	MAZZALI NICOLE MARIE FRANCOISE	CAERCEA GIUSEPPE	94a11ca	49	9362	A2	Pesseguiet
BT	97	100	MAZZALI GUY ALBERT FRANCOIS	CARCEA CARMELA	2ha27a92ca	4983	17809	A	Pesseguiet
BT	139	110	CAERCEA CARMELA	MAZZALI GUY	7a32ca	30	702	A2	Pesseguiet
			MAZZALI GUY ALBERT FRANCOIS	CAERCEA CARMELA					
BY	298	120	SA ELECTRICITE DE FRANCE		13ha99a56ca	8310	131848	US / N-if	Les Tuillères
BV	46				6ha99a55ca	339	99616	US	Roque Rousse Nord
BW	169				12ha21a90ca	6	122184	US	Roque Rousse Nord
BV	94	130	SAS DOMAINE DE ROQUEROUSSE		3a98ca	76	320	UV	Roque Rousse Nord
BY	28	140	SCI LES TOMETTES		32a95ca	1684	1611	N-if	Les Tuillères
BY	27				23a40ca	1232	1108	N-if	Les Tuillères
BY	25				12a90ca	916	344	N-if	Les Tuillères
BY	26				32a20ca	2146	1074	N-if	Les Tuillères
BY	20				14a10ca	14	1396	N-if	Les Tuillères
BY	86				17a25ca	1684	41	N-if	Les Tuillères
BY	19				6a00ca	62	538	N-if	Les Tuillères

- situation d'occupation : bien présumé libre de toute location ou occupation.

Courriel du 21/09/2021 : «

- Notre demande ESG porte sur des parcelles réputée comme libre
- Absence de parcelles cultivées pour la demande ESG »

6 - URBANISME ET RESEAUX

Nature des documents en vigueur : P.L.U.

A la date de la rédaction de l'avis :

Date d'approbation du PLU 2005, révision générale du PLU 31/03/2016, modification simplifiée n°2 approuvée en date du 24/10/2019, applicable au 21/11/2019. (courriel du 21/09/2021).

Zone du plan : A : zone d'activité agricole :

zone A : Il s'agit d'une zone à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone agricole. 3 secteurs de zone permettent de répondre à la diversité des situations présentes sur l'agglomération :

- un secteur A : secteur à dominante agricole ; le règlement à pour but de favoriser les occupations et utilisations du sol compatibles avec la pérennité et le développement de l'activité agricole,

- un secteur A1 : un secteur strictement protégé au titre des milieux et incluant une Réserve Naturelle Nationale (voir dossier Annexe) et une zone de zone de protection spéciale,

- un secteur A2 correspondant au captage des Aubes et acceptant une extension limitée des constructions existantes,

Secteur : secteurs A et A2 :

Emprise au sol : non réglementée.

Superficie minimale : Supprimée par la loi ALUR du 24 mars 2014

Hauteur maximale :

La hauteur des constructions ne peut excéder 12 mètres. Pour les constructions à usage d'habitation et leurs annexes, la hauteur est limitée à 7 mètres, elle est portée à 8 mètres pour les secteurs de risque de stagnation des eaux de ruissellement pluvial et de risque d'inondation délimités aux plans de zonage. Les extensions ne doivent pas entraîner de hauteurs supérieures à l'existant sur le terrain, avec un maximum de 7m, porté à 8m au sein des secteurs de risque de stagnation des eaux de ruissellement pluvial et de risque d'inondation délimités aux plans de zonage. ou de risque de stagnation des eaux de ruissellement pluvial délimités aux plans de zonages.

C.O.S : non réglementé depuis la loi ALUR.

La dernière modification du PLU concernant la zone A : modification simplifiée n°1 approuvée en date du 12/07/2017.

Zone du plan : N : Espaces naturels à protéger ou à préserver :

Zone N : Cette zone couvre des espaces naturels à protéger ou à préserver soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt d'un point de vue historique, esthétique ou écologique, soit en raison de leur caractère d'espaces naturels.

Ces espaces naturels sont très variés tant dans leurs caractéristiques géographiques que dans leur fonction écologique, paysagère, sociale ou économique nécessaire à l'équilibre de l'agglomération.

Préserver les caractéristiques et les fonctions de ces espaces assurant leur gestion et leur mise en valeur est l'objectif poursuivi par l'élaboration de dispositions réglementaires adaptées à chaque type de lieux.

Toutefois la protection de ces espaces suppose également que soit organisée la gestion des milieux naturels, la fréquentation modérée du public et les aménagements nécessaires à la prévention des risques (incendies notamment). Ce secteur permet en outre une gestion réglementée des bâtiments existants afin de ne pas entraîner l'abandon progressif des constructions dans la zone.

La zone N comprend un secteur Nc correspondant au site d'exploitation de carrière.

La zone N comprend deux secteurs de taille et de capacité d'accueil limité, le secteur NST1 localisé sur le site de Roquerousse, le NST 3 situé sur le site de l'Abbaye de Sainte Croix.

Cette zone est concernée par un risque incendie (secteur N-ifet -if1), secteur dans lequel s'applique les dispositions générales du titre 1-article 5.6 du présent règlement pour la sécurité contre le risque incendie.

Emprise au sol : L'emprise au sol ne doit pas excéder les surfaces définies à l'article N.2 du présent titre V.

Superficie minimale : Supprimée par la loi ALUR du 24 mars 2014

Hauteur maximale :

Les extensions ne doivent pas entraîner de hauteur supérieure à l'existant sur le terrain, avec un maximum de 7m, porté à 8 m au sein des secteurs de risque d'inondation ou de risque de

ruissellement pluvial ou de risque de stagnation des eaux de ruissellement pluvial délimités aux plans de zonages.
C.O.S : non réglementé depuis la loi ALUR.

La dernière modification du PLU concernant la zone N : modification simplifiée n°1 approuvée en date du 12/07/2017.

Zone du plan : UV : emprises autoroutières des autoroutes A7 et A54 :

Zone UV : cette zone correspond aux emprises autoroutières des autoroutes A7 et A54.
Emprise au sol : non réglementée.
Superficie minimale : Supprimée par la loi ALUR du 24 mars 2014
Hauteur maximale : la hauteur des bâtiments est limitée à 12 m ; la hauteur des installations est limitée à 15m.
C.O.S : non réglementé depuis la loi ALUR.

La dernière modification du PLU concernant la zone UV : modification simplifiée n°1 approuvée en date du 12/07/2017.

Zone du plan : US : emprises du canal EDF et de la centrale hydroélectrique :

Zone du plan : zone US : cette zone correspond aux emprises du canal EDF et de la centrale hydroélectrique.
Emprise au sol : non réglementée.
Superficie minimale : Supprimée par la loi ALUR du 24 mars 2014
Hauteur maximale : la hauteur des bâtiments est limitée à 12 m ; la hauteur des installations est limitée à 15m.
La hauteur pourra être supérieure lorsque des impératifs techniques liés au fonctionnement de la centrale hydroélectrique l'imposent.
La hauteur maximale des constructions, mesurée depuis le sol existant jusqu'au point le plus haut de la construction ne doit pas excéder :
– 10 mètres entre les courbes A et B portées au plan de zonage
– 7 mètres entre les courbes B et D portées au plan de zonage.
C.O.S : non réglementé depuis la loi ALUR.

La dernière modification du PLU concernant la zone US : modification simplifiée n°1 approuvée en date du 12/07/2017.

ER :-

PPRI :-

PEB :-

Voies bruyantes : voie bruyante A 7 : courriel du 21/09/2021 : « Au regard du PLU, aucune de nos parcelles ne se situe en zone non aedificandi »

Canalisation de transports de matières dangereuses :-

Réseaux :-

Etat de la procédure :

La demande d'évaluation sommaire et globale de la dépense au niveau des acquisitions foncières a été faite par le consultant en vue de la constitution du dossier de DUP.

Date de référence :

Rappel de la législation applicable :

En application de l'article L322-2 du Code de l'expropriation, les biens sont appréhendés à la date de référence et estimés à la date de la décision de première instance, en fonction :
- soit de la constructibilité légale et effective s'il s'agit d'un terrain à bâtir,
- soit de l'usage effectif du bien s'il ne s'agit pas d'un terrain à bâtir au sens de l'article L322-3,

Il résulte des dispositions combinées des articles L322-2 à L322-6 du Code de l'expropriation et de l'article L213-4 du Code de l'urbanisme que la date de référence est déterminée comme suit :

- pour les biens qui ne sont ni dans le périmètre d'une ZAD, ni soumis au droit de préemption un an avant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

En conséquence, sera seul pris en considération l'usage effectif des immeubles et droits réels immobiliers un an avant l'ouverture de l'enquête prévue à l'article L 1 du Code de l'Expropriation (article L 322-2 dudit code).

Au cas présent, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique n'a pas eu lieu. Courriel de Géofit en date du 21/09/2021 : « Il n'y a pas eu d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ».

Emplacement réservé :

Courriel de Géofit en date du 21/09/2021 : « Je n'ai pas trouvé d'emplacement réservé sur les parcelles faisant l'objet de notre demande d'ESG ».

La qualification, l'usage effectif et la consistance des biens sont donc appréciés à la date du présent rapport.

9 - ESTIMATION DE LA DÉPENSE PRÉVISIONNELLE :

La valeur vénale est déterminée par la méthode par comparaison.

Principes d'indemnisation :

Les indemnités allouées doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain, causé par l'expropriation (art L 321-1 du Code de l'expropriation).

a. Indemnité principale :

Valeur de la terre nue des terrains d'emprise : **90 815,00 €**

NB : Les indemnités ou reconstitutions relatives aux murs de clôture, réseaux d'irrigation, arbres d'ornement isolés, ..., le cas échéant, seront évaluées et indemnisées sur devis ou pris en charge directement par l'expropriant.

Total de l'indemnité principale : 90 815,00€ HT

b. Indemnités accessoires

Destinées à réparer les préjudices subis par les propriétaires fonciers et les exploitants :

Indemnités de remploi et autres indemnités accessoires (sous réserve de DUP) :

(Les éléments précis nécessaires au calcul des indemnités de remploi et autres indemnités accessoires n'ont pas été fournis par le consultant).

Montant total des indemnités accessoires 45 420,00€ HT

11 – ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE DE LA DÉPENSE

-Indemnités principales	90 815,00 €
-Indemnités accessoires	45 420,00 €
Total	136 235,00 €

L'estimation sommaire et globale de la dépense en matière d'acquisitions foncières, s'élève, toutes indemnités comprises, à la somme de 136 235,00 € (CENT TRENTE SIX MILLE DEUX CENT TRENTE CINQ EUROS).

Les indemnisations ou reconstitutions relatives aux clôtures, réseaux d'irrigation, arbres d'ornement isolés, ..., le cas échéant, seront évaluées et indemnisées sur devis ou pris en charge directement par l'expropriant.

Dans le cadre de cette opération, la GEOFIT Expert a indiqué au Pôle d'Evaluation Domaniale que les ASF n'ont acquis aucune parcelle à l'amiable (courriel du 21/09/2021).

8 - DURÉE DE VALIDITÉ

L'évaluation contenue dans le présent avis correspond à la valeur vénale actuelle. Une nouvelle consultation de France Domaine est nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans un délai de 24 mois.

9 - OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

L'évaluation contenue dans le présent avis correspond à la valeur vénale actuelle. Une nouvelle consultation du Domaine serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

Elle n'est, au surplus, valable que pour une acquisition réalisable uniquement dans les conditions du droit privé. Une nouvelle consultation serait indispensable si la procédure d'expropriation était effectivement engagée par l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour l'Administrateur Général des Finances Publiques,
Directrice Régionale des Finances Publiques
de Provence-Alpes-Côte d'Azur et du département
des Bouches-du-Rhône, et par délégation,
L'Inspecteur Divisionnaire



Philippe ROUANET

