



Charlotte de BUSSCHERE

Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence

Conseillère Territoriale du Pays d'Aix

A l'intention de **Pierre DARTOUT**

Préfet de Région

Place Félix Baret

CS 80 001

13282 Marseille Cedex 06

Aix-en-Provence, le 22 Octobre 2019

Objet : Projet de raccordement A8/51 au niveau d'Aix-en-Provence

Copie à : Corinne TOURASSE - Directrice de la DREAL PACA

Cécile MORCIANO - Responsable service Santé Environnement de l'ARS PACA

Olivier TEISSIER - Chef du service transports, infrastructures et mobilité (STIM)

Patrick COUTURIER - Chef de l'UT13 - DREAL PACA/UT 13/ Resp. contrôle des ICPE

Dominique ROBIN - Directeur d'ATMOSUD

P.J : Plan joint avec tracé + classement de la qualité de l'air en France

Monsieur le Préfet,
Cher Monsieur,

En ma qualité de Conseillère Municipale et Conseillère de Territoire, je tenais à attirer votre attention sur ce projet de raccordement A8 / A51 peu adapté à la situation d'Aix-en-Provence, proposé même dans ces trois variantes, telle une mauvaise réponse à un vrai problème. Sans parler de la décision à prendre en urgence, qui ne laisse que 15 jours aux aixois pour exprimer un avis - cf. enquête de consultation - sur un dossier pour le moins sans consistance, au seul prétexte qu'on disposerait d'un financement de 50 Millions d'euros.

En effet, il existe une alternative moins polluante, plus courte pour les véhicules venant du Nord, qui aurait été étudiée mais n'a pas été proposée. Pourtant, elle permettrait de détourner du bassin aixois, une partie du trafic, en sus d'irriguer les secteurs enclavés le long de la Durance et au Nord du Département.

SITUATION ACTUELLE :

Aix-en-Provence est l'une des villes les plus pénalisées par un nœud autoroutier important qui génère des nuisances sonores (bruits incessants), environnementales (pollution asphyxiante) et visuelles (inesthétiques). Notre ville coupée par deux axes autoroutiers majeurs, conjugue une circulation de transit importante et un trafic de pointes local, qui produisent au cœur de la ville, un niveau de pollution maximal. D'autant plus aggravée par une situation topographique en forme de cuvette enserrée par divers massifs (Trévaresse, Concors/Sainte Victoire, Montaignet, Arbois)

Les trois variantes qui nous ont été présentées pour dévier le trafic reliant l'A8 à l'A5, font suite aux années de réclamations des résidents du Jas de Bouffan et du Pont de l'Arc, lourdement impactés par ces nuisances. Toutes implantées au droit du nœud routier, au croisement même de l'A8/l'A5, elles **ne vont faire qu'aggraver la pollution d'Encagnane et du Pont de l'Arc, secteurs de la commune beaucoup trop impactés où on enregistre déjà, des normes de pollution au-delà du tolérable.** Normes qui devraient prochainement être renforcées par la Communauté Européenne sur les bases de celles fixées par l'OMS, et qui envisage de réduire de moitié, les seuils de pollution tolérables par l'organisme humain.

De plus, la densité urbaine autour de ce réseau impose pour ce raccordement A8/A51, des ouvrages démesurés, dont les conséquences environnementales et le coût se révéleront exorbitants.

Enfin, il est à noter que l'incidence de ce projet sur la pollution n'est pas précisée dans le dossier particulièrement sommaire, qui est soumis à la concertation. Force est de constater qu'il manque clairement une évaluation environnementale de ce projet, lorsque l'on sait qu'Aix-en-Provence a été classée 4^{ème} sur les 100 villes les plus polluées de France (l'Express). Nonobstant les émanations toxiques engendrées par la chaufferie urbaine implantée au même endroit et dont il est prévu d'augmenter l'exploitation.

OPTION PROPOSÉE :

Il existe pourtant une alternative qui pourrait répondre à l'objectif recherché ; Une variante de délestage au Nord :

Elle consiste à aménager des voies existantes : Depuis la sortie n°26 de l'autoroute A8 qui dessert Sénas, et/ou de la sortie n°27 qui dessert Salon de Provence, jusqu'à la sortie n°15 de l'autoroute A51 qui dessert Pertuis (cf. itinéraire joint).

L'enjeu étant essentiellement de dévier le trafic poids-lourds, très polluant, depuis l'axe rhodanien (A7/A8) vers les Alpes (A51). Cette variante offrirait un raccourci notable, sans pentes, utilisant des déviations déjà existantes.

Nous demandons que cette option soit étudiée et inscrite dans le prochain contrat de Plan Etat / Région 2021/2026, pour une réalisation avant 2026.

En effet, les travaux d'aménagement de voies existantes sur ce tracé - dont certains déjà réalisés pour la desserte d'ITER pour des convois exceptionnels - pourraient consister en de simples aménagements de carrefours, complétés par des créneaux de dépassement en 2 + 1 voies alternées, sans nécessité de construction d'ouvrages complexes, onéreux et pharaoniques.

Les avantages de cette variante seraient les suivants :

1. L'existence d'une voie de création récente ayant servi à l'approvisionnement du projet ITER, de grande largeur et constituant les 2/3 de ce parcours, et des déviations déjà en place au droit des principaux villages (Le Puy Ste Réparate, La Roque d'Anthéron et Charleval)
2. Un gain de parcours notable (1/3 du parcours en moins) pour les véhicules venant du Nord.
3. L'absence de dénivelé, car la vallée de la Durance est horizontale, alors que pour les véhicules venant du Nord, notamment pour les camions, il existe deux déclivités, l'une au droit de Ventabren et l'autre à Aix, qui constituent une importante source de pollution supplémentaire – tout particulièrement à Aix dans la montée de Célony.
4. Un moindre coût pour la collectivité en termes d'aménagements (création de voies rapides sécurisées, mise en place des déviations manquantes...).
5. Un délai de réalisation plus court, avec une rapidité de mise en œuvre et/ou de phasage des travaux selon leur urgence, sans perturber le trafic.
6. Un évitement de la thrombose circulatoire dans la montée de l'A51 au droit d'Aix le soir, en fin de semaine et aux départs de vacances.

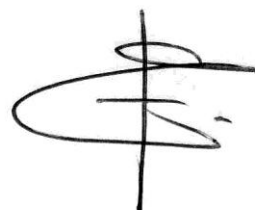
Le développement et le caractère de plus en plus sophistiqués des GPS, qui optimisent les temps de parcours et informent en temps réel sur l'état du trafic, associés à la mise en place d'une signalisation adaptée, plus l'interdiction aux poids lourds en transit sur Aix (avec la mise en œuvre de contrôles renforcés), constituent des leviers susceptibles de garantir le bien fondé de cette solution alternative.

En définitive, cette variante permettrait non seulement d'alléger le trafic déjà bien saturé sur Aix-en-Provence, de réduire la pollution routière qui va avec, également de faciliter la desserte de l'arrière pays.

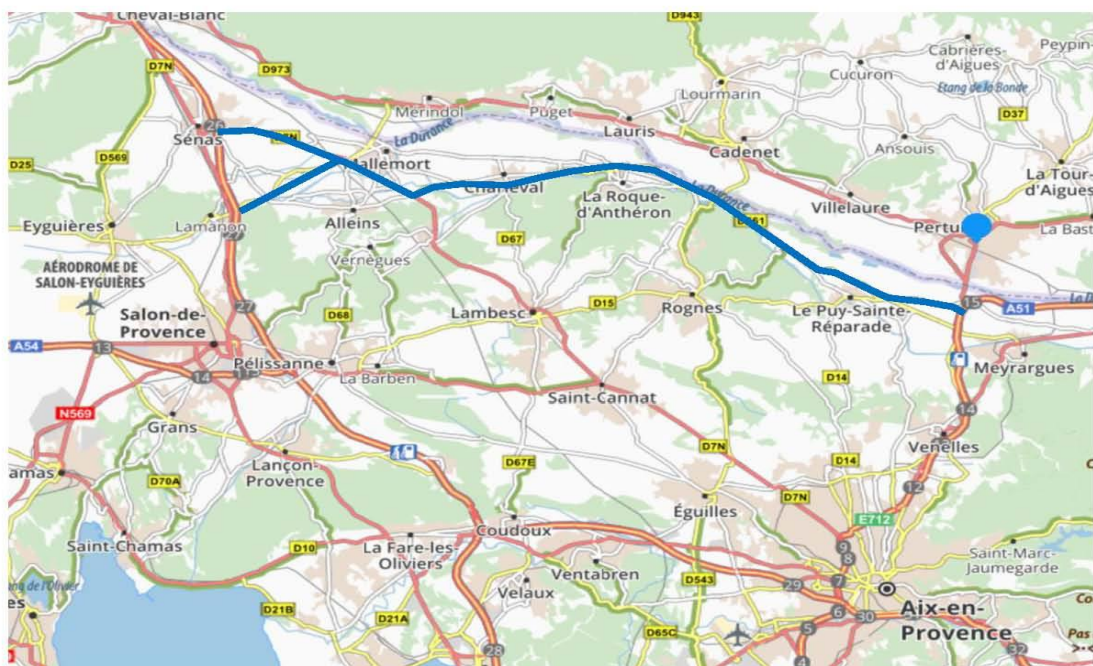
Dernier point et non des moindres, ce projet permettrait de redéployer les investissements publics vers d'autres ouvrages, notamment et pourquoi pas, la couverture partielle des autoroutes périurbaines qui encerclent Aix-en-Provence et qui trouveraient de ce fait, une source de financements.

Je vous remercie par avance, de l'attention que vous voudrez bien porter à ce courrier et vous prie de croire cher Monsieur, en l'assurance de ma considération respectueuse.

Charlotte de BUSSCHÈRE



Carte avec Tracé proposé



LA QUALITÉ DE L'AIR DANS LES GRANDES VILLES FRANÇAISES

**Nombre de jours
avec air médiocre
ou mauvais
du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018**

**Rang
sur
100**

LES 5 PREMIÈRES AGGLOMÉRATIONS

Saint-Denis de la Réunion	1	1
Cherbourg-en-Cotentin	3	2
Limoges	3	2
Périgueux	4	4
Roanne	4	4
Paris	35	83

ET LES 5 DERNIÈRES

Aix-en-Provence	54	96
Marseille	57	97
Avignon	60	98
Nice	68	99
Fort-de-France	75	100

Les cinq premières et les cinq dernières villes de notre classement de la qualité de l'air en France. Pour respirer, envolez-vous vers Saint-Denis de la Réunion. L'Express