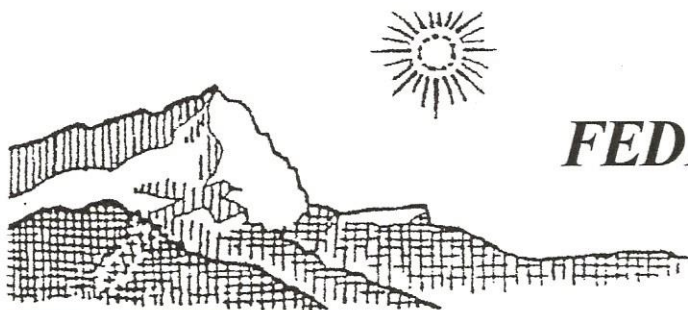




FEDERATION DES CIQ DU PAYS D'AIX

Adresse postale chez la Pdte : Michèle BARRAL 1346 Ancienne Route des Alpes 13100 - Aix-en-Pce
Téléphone : 04 42 21 35 23 / 06 07 45 59 01 e-mail : michele.barral@wanadoo.fr

CONTRIBUTION A LA CONCERTATION PUBLIQUE CREATION DE LA LIAISON LYON / GAP 24 SEPTEMBRE – 18 OCTOBRE 2019

La Fédération des CIQ du Pays d'Aix regroupe trente Comités d'Intérêt de Quartier, et à ce titre représente plus de 5 000 foyers.
Elle participe régulièrement aux concertations et /ou enquêtes publiques concernant l'intérêt collectif général des aixois.

La présentation du projet aujourd'hui en phase de concertation rappelle très précisément que les autoroutes A8 et A51 voient passer des flux locaux, métropolitains, régionaux, nationaux et européens, et qu'il s'agirait de créer un nœud autoroutier assurant une connexion entre l'A8 et l'A51 à l'endroit où ces deux voies se superposent en réalisant une 2^e bretelle. Trois variantes sont proposées. **A l'issue de la phase de concertation se terminant le 18 octobre seule une variante sera retenue et étudiée plus avant.**

Nous tenons à relever tout de suite deux points essentiels à nos yeux qui seront développés par la suite, à savoir que :

- d'une part il nous paraît difficile de parler de continuité autoroutière dans la mesure où tant l'A51 dans son secteur entre Luynes et l'échangeur Jas de Bouffan que la RN 296 (route nationale) qui lui fait suite entre les échangeurs Jas de Bouffan et Les Platanes (début de la portion de l'A51 concédée à Escota) sont aujourd'hui devenus de fait des boulevards urbains desservant essentiellement du flux local et à ce titre déjà saturés (90 000 véhicules/jour)
- d'autre part l'A8 et l'A51 se superposent aujourd'hui en plein cœur de la ville d'Aix dans des secteurs déjà fortement urbanisés et à la proximité immédiate de quartiers en plein développement urbanistique (Encagnane au nord du projet, la Constance à l'ouest, la Beauvalle à l'est).

LES MANQUES DU DOSSIER FOURNI A LA CONCERTATION :

1. **Les flux :** le seul chiffre de flux annoncé devant bénéficier de la 2^e bretelle est de 4 500 véhicules/jour. Il n'est validé par aucune étude jointe et est global. Une estimation fiable et fine des flux actuels sortant de l'A8 est nécessaire :
 - en sortie à l'échangeur Aix Ouest ceux qui se destinent ensuite à reprendre l'A51 en direction du nord, ceux qui se destinent ensuite à prendre l'A51 vers le sud en direction de Luynes, Les Milles, le Pôle d'activités sud des Milles, l'Arena, Plan de Campagne..., ceux qui partent sur Aix centre, ceux qui remontent vers Celony, Eguilles,...
 - en sortie à l'échangeur Pont de l'Arc ceux qui reviennent sur l'A51 en direction du nord, ceux qui restent dans les quartiers sud de la ville, ceux qui repartent vers Les Milles ou Luynes, l'Arena, Plan de Campagne, Gardanne...

Cette étude est nécessaire quelle que soit la variante choisie. Nous comprenons mal pourquoi elle n'a pas été réalisée en amont de la phase de concertation car elle seule permet de connaître les flux réels concernés par le projet à l'étude et son intérêt collectif général.

- 2 **Les plans en coupe ou 3D** : les plans fournis sont à plat. Or les trois variantes sont des viaducs, se développant entre 7m et 15m (équivalent d'un immeuble de 6 étages) au-dessus des sols, avec pour certains de très grandes courbes, dans un environnement de collines.
Une présentation de chacune des variantes en situation dans le paysage environnant vu à partir des points hauts environnants peut seule permettre aux habitants concernés d'appréhender l'impact visuel de ces ouvrages.
- 3 **Les pollutions sonores et atmosphériques** : une étude préliminaire a été établie en amont de la concertation appelée « Etat des lieux initial ». Elle n'est pas fournie à la concertation. Dans ce cadre, il est précisé qu'une étude des nuisances sonores a été faite, **mais ces impacts ne sont pas pris en considération dans le dossier. Par ailleurs, aucune étude préliminaire de mesure de la pollution in situ avec des capteurs spécifiques n'a été menée dans chaque quartier à proximité immédiate des ouvrages envisagés.**
- 4 **L'insertion des flux en sortie de la bretelle** : le dossier n'intègre pas dans les critères d'étude l'insertion des flux sortant de l'A8 ouest dans ceux existants sur l'A51 (venant du sud) et sur la bretelle d'entrée de la A8 Est vers la A51 nord quotidiennement bloquée.
- 5 **Impact faune et flore** : l'étude préalable n'est pas fournie. A noter que, outre d'autres critiques et fortes inquiétudes, **les résidents du secteur impacté par la variante 2 ont émis des réserves** en réunion publique du 3 octobre quant à la réalité de l'étude faune et flore qui aurait été faite sur leurs terrains.
- 6 **Les coûts** : Les trois variantes proposées sont très différentes. Aucune estimation pour chacune d'entre elles n'apparaît dans le dossier.
C'est encore un critère d'évaluation qui manque dans le dossier.

D'une manière générale, il nous paraît nécessaire d'intégrer les critères d'évaluation oubliés (pollution, fluidité de circulation, coût, insertion paysagère,...) et de les pondérer, certains d'entre eux étant rédhibitoires.
- 7 **Les lieux de consultation du dossier** : il nous paraît inacceptable que la mairie annexe d'Encagnane n'ait pas été incluse dans les choix proposés et ne dispose pas d'un registre de recueil des avis. Or c'est le quartier qui a le plus à souffrir du projet... Cela a été évoqué en réunion publique du 3 octobre.

ANALYSE DU PROJET :

La pollution :

Les études locales sur la qualité de l'air ne seront menées qu'ultérieurement. Or, le projet se développe dans les quartiers sud -ouest de la ville déjà soumis à une très forte pollution atmosphérique attestée en permanence par les résultats des études 2015 et 2018 publiés par AIRPACA, organisme référencé en ce domaine, résultats qui seront complétés dans le futur par les données issues des 2 000 microcapteurs de pollution prêtés à des citoyens et associations sur le territoire de la Métropole Aix Marseille dès 2020 dans le cadre du projet européen DIAMS.

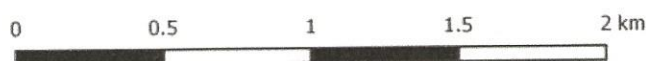
Nous souhaitons rappeler ici les conclusions d'AIRPACA – aujourd'hui ATMOSUD- figurant à l'étude menée en 2015 à l'occasion de la construction de la 1^e bretelle A51 vers A8 :

« Au niveau de la qualité de l'air, le nouvel échangeur engendre également des gains au niveau de la route de Galice (rétrécissement de 8 mètres de la zone d'influence de la pollution de part et d'autre de l'axe) mais accroît sensiblement le nombre de personnes exposées au-delà de la valeur limite au niveau du Jas de Bouffan et d'Encagnane, secteurs déjà fortement impactés par la pollution (+4% pour le NO2 de population déjà exposée, +3% pour les particules en bordure de l'A8) ».

La carte ci-dessous dressée par AIRPACA dans cette étude présente bien la Route de Galice traversant le Jas de Bouffan en couleur bleue, soit un taux de NO2 inférieur à 10 ug/m3, alors que l'A51 en bordure d'Encagnane est en couleur rouge, soit un taux de NO2 supérieur à 10.



Scénario 1 avec maintien de l'accès à l'A51



Route500 © - BD TOPO © - © IGN PFAR PACA

AirPACA
QUALITÉ DE L'AIR

Le second échangeur nous est présenté comme devant améliorer la qualité de l'air des quartiers riverains aujourd'hui traversés (Jas de Bouffan et Pont de l'Arc). **Certes, mais il ne fait que reporter les nuisances vers les quartiers sud-ouest qui verront leur qualité de vie se dégrader, alors qu'il s'agit déjà des lieux les plus touchés par une pollution qui dépasse régulièrement les normes imposées, en particulier les NOX. Encagnane en particulier supporte déjà celles issues de la première bretelle, de la chaufferie municipale, de l'A8 et de l'A51.** L'abaissement de la vitesse sur l'A8 à 90 km/h, aujourd'hui enfin obtenue après des années d'efforts de la Fédération des CIQ en particulier (courriers successifs au Préfet depuis le 5 janvier 2015...), est instauré pour diminuer le niveau de pollution anormalement élevé généré par l'A8 dans toute sa traversée urbaine. Ce n'est pas pour qu'une pollution supplémentaire amenée par la nouvelle bretelle vienne par ailleurs l'augmenter.

Nous nous élevons contre le fait que les taux de la pollution atmosphérique ne fassent pas partie des critères retenus pour juger des incidences des variantes sur le « Cadre de vie ».

Nous rappelons que la lutte contre la pollution est un problème de santé publique, que la France a déjà été condamnée par la Cour Européenne de Justice pour son manque d'efforts en matière de lutte contre la pollution, et que les taux maximum aujourd'hui en vigueur vont être dans les prochaines années encore fortement rabaissés par l'OMS (divisés par deux).

L'insertion des flux sortants :

Les trois variantes insèrent le flux sortant de l'A8 – a priori fluide- sur la portion de l'A51 déjà saturée aux heures de pointe, qui reçoit dans ces secteurs le flux supplémentaire venant de la bretelle A8/A51 en provenance de Nice, et qui ensuite doit laisser passer les véhicules voulant sortir à l'échangeur de Corsy ! Or, la bretelle de sortie Corsy est bien souvent déjà en retenue directement sur l'A51.

Peut-on envisager sereinement de rajouter un flux sortant d'autoroute sur des voies qui sont aujourd'hui des boulevards périphériques à la ville d'Aix, saturés et déjà dangereux, sans avoir étudié au préalable la faisabilité de ces zones de rencontre / croisement entre des flux circulant à des vitesses en théorie très différentes ?

L'insertion des viaducs dans le paysage :

L'ensemble du secteur de projet est « sensible » de par la présence de la fondation Vasarely, de son emblème en V et des paysages cézanniens en vision du plateau de La Constance. **L'implantation en viaducs, culminant entre 7 m et 15 m selon les variantes, en grandes courbes, ne nous paraît pas pouvoir s'insérer sans dommages dans ce grand paysage.** Nous souhaitons que l'Architecte des Bâtiments de France, garant de la préservation de ces lieux, puisse donner un avis « conforme », et non uniquement consultatif sur le projet dans son ensemble.

Le coût :

Un package de 50 Ms € ht, soit 60 Ms TTC a été avancé dans le dossier. Il serait financé en partie à ce jour entre autre par le Département, la Métropole et la Ville (1,2 Ms €). Le chiffre de 50 Ms a été estimé valeur 2016. Or les travaux doivent être réalisés en 2023 – 2025.

Que sera alors devenu ce chiffre de 50 Ms ht ?

Le public concerné :

Le projet est destiné aux seuls véhicules en transit ayant pris l'A8 en amont de l'échangeur Aix ouest (c'est-à-dire venant de Lyon, Salon, Nîmes ou étant rentrés à Coudoux) et souhaitant reprendre l'A51 vers le nord exclusivement.

Ces véhicules gagneraient 3 minutes sur leur temps de trajet final... **Cette bretelle est envisagée pour une estimation de trafic de seulement 4000 à 5000 véhicules par jour, ce qui est très peu rapporté à 50 Ms €.**

Par ailleurs, il manquera toujours à l'échangeur A8/A51 tel que proposé une possibilité de **sortie vers le sud** qui serait utile aux véhicules circulant sur l'A8 et voulant rejoindre rapidement le sud du Pôle d'activités des Milles, le secteur de l'ARENA et Luynes, Plan de Campagne ou Gardanne par exemple.

L'environnement du projet :

Le projet n'apporte pas de solution aux problèmes quotidiens rencontrés par les aixois et résidents du Territoire du Pays d'Aix qui sont confrontés à des bouchons avec des amplitudes de plus en plus larges et des retenues de plus en plus longues

- sur la RD9 vers l'A51 à cause d'une bretelle de sortie à une seule voie
- sur la RN 296
- sur la RD7n au nord comme au sud vers l'A51
- et sur l'A51 nord et sud

tous véritables points noirs de circulation, entre autres. Le déblocage de tous les points noirs de circulation est une priorité pour les aixois et tout aménagement doit s'insérer dans cette perspective.

Si la 1^{re} bretelle en cours de réalisation est pertinente, car elle débouche sur une autoroute en sortie de zone agglomérée, donc non susceptible de supporter des bouchons urbains, autant la 2^e bretelle telle qu'envisagée à cette concertation ne fait que déplacer vers des quartiers déjà très urbanisés ou en fort développement des pollutions sonores et atmosphériques et elle verra des problèmes d'insertion de ses flux de sortie dans des voies saturées

Un autre ouvrage est prévu dans le sud du secteur impacté par les variantes 1 et 2 : le futur pont du Club Hippique qui ramènera lui aussi des pollutions supplémentaires dans la partie sud du projet.

Enfin, la situation du blocage du Pont de l'Arc sera grandement améliorée par la construction du Pont de la Guiramide rendue nécessaire par suite des très gros projets de construction déjà réalisés ou en cours au sud de l'Arc : faculté de Gestion, logements étudiants, habitat privé. Malheureusement, cette infrastructure vitale pour ce quartier et qui aurait dû être réalisée en amont du début des constructions est toujours dans les cartons et avance à très petits pas !

CONCLUSIONS :

La réduction de la pollution et des nuisances sur les axes autoroutiers et les boulevard~~s~~ extérieurs est un nécessité pour les aixois.

Le projet de liaison LYON – GAP se bâtit en fait au cœur du développement urbanistique majeur de la ville qui se situe aujourd'hui essentiellement au sud-ouest de sa partie agglomérée (Encagnane, Constance, Beauvalle) en y important des nuisances sonores, de pollution, une dégradation du grand paysage, et parfois des expropriations douloureuses, pour un volume de trafic peu élevé comparé aux 90 000 véhicules/jour qui circulent sur l'A51 à hauteur d'Aix et dont le nombre ne sera en aucune manière diminué par la 2^e bretelle.

La pollution du quartier du Jas de Bouffan est déjà en train d'être abaissée par la mise en service d'une part de l'Aixpress et du parc-relais du Colonel Jean-Pierre, d'autre part de la 1^e bretelle A51 vers A8 bientôt terminée.

Le pont de la Guiramande finira bien par voir le jour, améliorant la circulation de l'ensemble du quartier du Pont de l'Arc, et par voie de conséquence les bouchons subis aujourd'hui en sortie de l'A8.

Le quartier d'Encagnane continue à être le réceptacle de nuisances enlevées à d'autres quartiers d'Aix, mais ramenées de quartiers moins pollués sur son territoire !

Pour toutes ces raisons, le projet de liaison LYON – GAP tel que soumis à la concertation est inacceptable.

La priorité est de trouver des solutions pour le déblocage des points noirs de circulation fortement pénalisants pour l'activité économique.

Une étude d'aménagement d'ensemble est vitale pour l'avenir de notre territoire. Les projets d'aménagement de la circulation destinés à relier deux grands axes de circulation internationaux doivent s'intégrer comme priorité dans le futur Schéma Régional d'Aménagement (SRADDET).

Si l'on veut parler de liaison autoroutière manquante sur l'axe LYON – GAP et répondre aux besoins du trafic de transit, d'autres solutions sont à étudier situées géographiquement en amont de l'échangeur Aix Ouest sur l'A8 pour rejoindre l'A51 au- delà de Venelles.

Les études de nouvelles solutions sont à effectuer avec des options extérieures à la ville d'Aix-en-Provence.

Une prise de recul est nécessaire avec une réflexion à plus grande échelle de la part de l'Etat pour écarter le trafic de transit, comme cela a pu être fait pour beaucoup d'autres villes françaises, y compris certaines moins impactées par le trafic international.

L'Etat et l'Europe doivent être sollicités pour prendre en considération l'état critique de la situation de la circulation qui traverse la ville d'Aix et bâtir enfin une véritable solution de contournement de la commune pour tout le trafic de grand transit.

Nous rappelons que la lutte contre la pollution est un problème de santé publique, que la France a déjà été condamnée par la Cour Européenne de Justice pour son manque d'efforts en matière de lutte contre la pollution, et que les taux maximum aujourd'hui en vigueur vont être dans les prochaines années encore fortement rabaissés par l'OMS (divisés par deux).

Pour la Fédération des CIQ du Pays d'Aix
La Présidente, le 18 octobre 2019

Michèle BARRAL

