

Contribution à l'enquête publique sur la bretelle autoroutière A8/A51 – Liaison A8 Ouest vers A51 Nord

Un projet disproportionné, inadapté aux enjeux actuels

En tant qu'habitants des quartiers sud-ouest d'Aix-en-Provence, membres du CIQ Pignonnet-Beauvalle, nous exprimons notre opposition ferme au projet de création de la seule bretelle autoroutière A8 Ouest vers A51 Nord, tel que présenté dans l'enquête publique ouverte du 13 juin au 16 juillet 2025.

Ce projet, porté par VINCI Autoroutes avec le soutien des collectivités locales, est censé améliorer la fluidité du trafic entre Lyon et les Alpes en réduisant la pression sur les voies locales. Pourtant, les données disponibles et l'évolution du territoire démontrent que cette infrastructure :

- **Ne répond pas aux besoins réels de circulation**, notamment ceux liés aux flux entre l'A8 Ouest et l'A51 Sud, qui restent non traités.
- **Aggrave la pollution atmosphérique et sonore** dans des quartiers déjà saturés (Pignonnet-Beauvalle, Jas-de-Bouffan, Pont de l'Arc, Valcros), en contradiction avec les objectifs climatiques nationaux.
- **Artificialise davantage un environnement naturel fragile**, notamment le bassin versant de l'Arc, sans justification d'intérêt public majeur.

Des flux faibles pour un coût monumental

Les comptages réalisés par VINCI en 2018 et 2020 indiquent des flux journaliers très faibles (entre 1 500 et 2 500 véhicules/jour) pour la liaison A8 Ouest – A51 Nord. Pourtant, le coût estimé du projet dépasse les 74 millions d'euros dont 1,5 millions à la charge de la Ville d'Aix en Provence, 7,4 millions pour la Métropole et 8,9 millions pour le Département 13. Ce déséquilibre entre coût et utilité réelle est d'autant plus choquant dans un contexte budgétaire contraint.

Une absence de vision globale

Le projet actuel ne traite qu'une des trois bretelles manquantes du nœud autoroutier A8/A51, à savoir la liaison A8 Ouest → A51 Nord. Or, cette liaison est celle qui présente les flux les plus faibles, comme le confirment les comptages réalisés par VINCI (entre 1 500 et 2 500 véhicules/jour). Les deux autres liaisons, pourtant stratégiques pour désengorger les voies locales et faciliter l'accès au Pôle d'activités des Milles et aux communes du sud d'Aix, sont totalement ignorées.



Liaison manquante	Flux estimés	Intérêt stratégique
A8 Ouest → A51 Sud	Élevé	Accès au Pôle d'activités des Milles (30 000 emplois), communes du sud (Gardanne, etc.)
A51 Sud → A8 Ouest	Élevé	Retour vers Salon, Arles, etc.
A8 Ouest → A51 Nord (seule prévue)	Faible	Trafic vers Gap et les Alpes

Pire encore, la dernière solution envisagée dans le projet – dite "compacte" – **non seulement ne répond pas au besoin le plus pressant**, mais **compromet également la possibilité de réaliser ultérieurement les deux autres bretelles manquantes**. En effet, son emprise et son tracé rendent techniquement très difficile, voire impossible, l'ajout futur de ces liaisons indispensables. Cela revient à figer une solution partielle et inefficace, au détriment d'un aménagement cohérent et évolutif du nœud autoroutier.

Ne traiter qu'une seule de ces liaisons revient à **déplacer le problème** plutôt qu'à le résoudre. Le trafic de transit continuera à emprunter les voies locales, notamment le pont de l'Arc, aggravant les nuisances pour les riverains.

Ce manque de vision d'ensemble est d'autant plus préoccupant que les dynamiques urbaines autour d'Aix-en-Provence évoluent rapidement, avec des projets majeurs comme la ZAC de la Constance. Il est donc impératif de penser un aménagement global, intégré, et tourné vers l'avenir.

Un projet contraire aux engagements climatiques

Alors que le transport est le premier poste d'émissions de CO₂ en France, comment justifier la création d'une nouvelle infrastructure routière sans alternative sérieuse en transport en commun ? Le réseau Aix-en-Bus et les services métropolitains (ZOU!, La Métropole Mobilité) existent, mais restent sous-dimensionnés face aux besoins croissants. L'investissement public devrait prioritairement aller vers :

- Le renforcement des lignes de bus express et interurbains
- La création de parkings relais et de voies réservées
- Le développement de modes doux (vélo, marche, covoiturage)

Un projet qui favorise l'étalement urbain

L'histoire montre que toute nouvelle infrastructure routière attire à terme des zones d'activités, des entrepôts, des commerces. Cela entraîne une **artificialisation irréversible des**

sols, en contradiction avec les objectifs de sobriété foncière et de lutte contre l'étalement urbain.

Une absence de justification d'intérêt public majeur

Le Conseil d'État a récemment rappelé que la destruction d'habitats naturels protégés ne peut être autorisée que pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Ce projet ne remplit pas ce critère. Il ne s'agit ni d'un projet structurant à l'échelle nationale, ni d'un levier de transition écologique. La réalisation des travaux va de plus porter atteinte à une espèce de flore protégée, la tulipe d'Agen (*Tulipa agenensis*). Après avoir étudié les possibilités de mise en œuvre de mesures d'évitement, qui se sont avérées non réalisables au vu des nombreuses contraintes spatiales et topographiques du site, le maître d'ouvrage s'est engagé dans une procédure de demande de dérogation au titre des espèces protégées.

En conclusion

Nous demandons à l'État :

- De **rejeter ce projet dans sa forme actuelle**, qu'il s'agisse de la variante "compacte" ou des précédentes.
- De **revoir l'ensemble du schéma d'aménagement du nœud A8/A51**, en intégrant les trois bretelles manquantes dans une vision cohérente.
- De **réorienter les investissements vers les transports collectifs** et les mobilités durables.
- De **protéger les espaces naturels et la santé des habitants**, conformément aux engagements climatiques et environnementaux de la France.

Ce projet est un vestige d'un urbanisme dépassé. Il est temps de construire une mobilité du XXI^e siècle. ;

Emmanuel Acquaviva président du CIQ