

**Observations de Mr André Jullien, Maire de La Bouilladisse  
Dans le cadre de l'enquête publique du 1° au 31 octobre 2014  
sur le projet d'élargissement de l'autoroute A52**

**Monsieur MILOCH Président de la Commission d'Enquête,  
Messieurs les Commissaires Enquêteurs,**

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous mes observations dans le cadre de l'enquête publique sur le projet d'élargissement de l'autoroute A52 entre Pas de Trets et Pont de L'Etoile.

**1- Sur la justification de l'opération et de son utilité publique**

Les travaux d'élargissement autoroutier de l'A52 objet du présent dossier d'enquête publique portent sur une section débutant au Nord du diffuseur de Pas de Trets pour le sens Aubagne-Aix (PR 11,550), au Sud du diffuseur de Pas de Trets, pour le sens Aix-Aubagne (PR 12,8) et se poursuit au Sud jusqu'à la barrière pleine voie de Pont-de-l'Etoile (PR 20.3). Cette section mise en service en 1974 est une infrastructure importante qui a permis de désengorger la RD 96 (ex RN96) mais constitue une plaie béante et impactante sur l'environnement de nos territoires. Après son prolongement vers Aix en Provence ouvert en mars 1978, cette section n'a fait l'objet d'aucune mesure compensatoire et d'aménagement en faveur de l'environnement, notamment sur des dispositifs acoustiques, alors que les nuisances impactent plus de 70% des logements et infrastructures de la Bouilladisse.

Les objectifs affichés par le maître d'ouvrage et repris dans l'avis de l'autorité environnementale en date du 09/01/2014 sont les suivants :

- répondre au niveau de trafic élevé sur l'A52 dans les conditions requises de confort et de sécurité ;
- améliorer la sécurité au niveau des zones d'échanges accidentogènes que sont les bifurcations A52/A520, la zone de rabattement de 3 à 2 voies ainsi que le diffuseur du Pas de Trets dont la barrière de péage bien qu'améliorée, engendre aux heures de pointe des remontées de file sur l'autoroute.

Sur le premier point, on peut déjà s'étonner que le dossier soit aussi succinct sur l'analyse du trafic avec uniquement des données annuelles et des comptages faits en 2009 et cumulés sur les deux sens. Les derniers comptages au nord de Pas de Trets remontent à 2006.

Au regard de ces données qu'il conviendrait sérieusement de mettre à jour, seule la section au nord de la barrière pleine voie de Pont de l'Etoile avec un trafic de 61 915 véhicules/jour dans les deux sens, soit un peu plus de 30 000 véhicules/jour, justifierait un élargissement.

Sur le deuxième objectif, aucun recensement de l'accidentologie n'est fourni dans le dossier. L'agrandissement de la bifurcation A52/A520 dans une zone courbe dans le sens Aubagne-Aix ne peut garantir une amélioration de la sécurité. Le passage de trois à deux voies se fait, dans ce sens, après la bifurcation, le rétrécissement s'opérera également après les travaux d'élargissement. Les problèmes de sécurité liés à l'engorgement au niveau du diffuseur de Pas de Trets restent un problème récurrent, et le projet n'amène pas de réponse satisfaisante. L'élargissement à trois voies n'empêchera pas la remontée de file sur l'autoroute. Les véhicules qui se rangent aujourd'hui sur l'accotement seront en pleine voie. Les deux autres voies de circulations dégagées risquent de générer un risque d'accident

plus important. L'utilité publique aujourd'hui se mesure à la résolution du désengorgement de ce point noir. Des véhicules sur une file d'attente remontant sur une autoroute à deux ou trois voies, c'est le risque d'un drame prévisible. Un projet d'investissement de plus de 50 millions d'euros se doit d'apporter une réponse claire à ce dysfonctionnement. Les infrastructures routières du département et des communes ne peuvent absorber le flux des voitures du réseau Escota. La seule solution réside bien sûr dans la réalisation d'un échangeur au nord de La Bouilladisse. Le projet d'échangeur sur la Commune de Belcodène a été retenu en partenariat financier, avec Escota Vinci/le Conseil Général/le Conseil Régional/les intercommunalités d'Aix (CPA) et d'Aubagne (CAPAE). Si les deux dossiers sont désolidarisés, il est étonnant que la programmation de cet ouvrage ne soit jamais évoquée dans le dossier d'élargissement. L'utilité publique se mesure aujourd'hui à la capacité de prioriser la construction de l'échangeur de Belcodène avant de mener à bien le projet d'élargissement. Il en va du confort et de la sécurisation du réseau.

## **2- Sur les mesures envisagées en faveur de l'environnement**

Le maître d'ouvrage fait valoir que la section concernée par l'élargissement, mise en service en 1974, ne bénéficie pas des aménagements aujourd'hui exigés par la réglementation dans le domaine de l'environnement et de la santé. Les travaux doivent être l'occasion d'une mise à niveau en termes de :

- réduction du bruit routier
- amélioration de la gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme, en quantité comme en qualité
- insertion paysagère
- diminution des émissions de polluants atmosphériques

### ***A- Ambiance sonore et nuisances acoustiques:***

L'ensemble des dispositifs envisagés ne répond que partiellement aux objectifs affichés par la maîtrise d'ouvrage. Sur la méthode, on s'étonnera que la modélisation de la situation actuelle repose sur des données de trafic disponibles en 2006. Cette simulation n'est donc pas le reflet de la situation actuelle. L'étude acoustique porte sur une bande de 250 m de part et d'autre de l'infrastructure alors qu'elle aurait pu être sur 300 mètres suivant le Décret no 95-21 du 9 janvier 1995. Aucune justification sur ce périmètre n'est mentionnée par le maître d'ouvrage. Certains administrés peuvent être pénalisés par ce choix arbitraire et limitatif.

Si les hypothèses retenues pour le dimensionnement des protections correspondent à un trafic de saturation acoustique, soit 1000 véhicules par heures et par voie sur 17 heures en configuration à 2x3 voies, on peut être étonné du périmètre d'intervention. Le traitement acoustique ne commence qu'au raccordement de la chaussée existante à trois voies au PR+550 laissant « le vieux Bouilladisse », l'un des quartiers du village le plus exposé aux nuisances de l'A52 sans aucun traitement acoustique. Ceci n'est pas admissible pour les habitants de ces quartiers qui demandent depuis quarante ans un traitement acoustique efficace. Ceci impacte également la maison de retraite « les jardins d'Athéna », non répertoriée sur les plans et située à 150 mètres de l'A52. Si cette construction date de 2002, il serait dommageable que les résidents ne puissent plus profiter de leurs espaces extérieurs à cause des nuisances causées par l'augmentation du trafic sur l'A52. Cette prise en compte des effets induits au delà de l'emprise du projet se justifie notamment par l'impact des vents dominants, notamment le vent d'Est qui renforce les nuisances et les diffuse sur les hauteurs du village. L'extension du traitement acoustique au delà du PR11+550 doit être réalisé sur un linéaire de 500 mètres en sens 2.

On peut s'étonner également des grandes brèches dans la protection acoustique notamment sur le franchissement de la RD 96 au niveau de Pas de Trets. Sur cette zone, il n'y a pas dans l'étude de récepteur sur le territoire de La Bouilladisse. Les quartiers de La Bourine, des Négrels et des

Roquettes, sont pourtant fortement impactés par les nuisances sonores. Le traitement de cette zone est une nécessité. Il en est de même pour l'ensemble des linéaires sur le sud de la commune et sur le territoire de la Destrousse ou des zones d'interruption laissent présager des problèmes importants sur les habitations du versant Ouest. Enfin, le dispositif choisi sur de nombreux linéaires avec une hauteur de 2m est dimensionné à minima. Malgré la faible distance entre la source et l'écran, une hauteur minimale de trois mètres, apparaît nécessaire et recommandée pour atteindre les objectifs d'absorption.

Pour diminuer les nuisances sonores générées par l'augmentation du trafic, il faut également limiter la génération du bruit en choisissant un revêtement routier qui minimise le bruit du contact pneumatiques-chaussée. Escota doit s'engager sur cet objectif. Il faut également limiter la génération du bruit en réduisant la vitesse de circulation, une limitation à 110 km sur les sections adossées aux agglomérations de La Bouilladisse et de la Destrousse doit être mise en place.

### ***B- Amélioration de la gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme, en quantité comme en qualité :***

La création de l'autoroute A52 a profondément modifié l'écoulement des eaux pluviales dans la partie sud de la ville de La Bouilladisse avec notamment la déviation du ruisseau du Merlançon. L'adossement de l'autoroute à ce cours d'eau avec une chaussée sur terre plein a entraîné la constitution d'une cuvette de rétention transformant d'anciennes terres agricoles en véritables retenues d'eau. De nombreux Bouilladissiens et Destroussiens sont très souvent inondés. C'est le cas notamment des propriétés Legier et Arnoux. Cette situation est accentuée par l'absence d'entretien du lit du Merlançon et des ouvrages de traversée sur les propriétés d'Escota. Les dispositifs envisagés pour l'extension de l'autoroute doivent être calibrés et ajustés à l'ensemble du dispositif autoroutier. Le dossier proposé à l'enquête publique ne définit pas encore de dimensionnement précis des ouvrages de rétention, mais leurs localisations notamment en zone inondable nous interrogent. La partie sud de La Malvesine et notamment le CD 45<sup>e</sup> se retrouve souvent inondée. Cette situation est provoquée par le sous dimensionnement des ouvrages au Sud de la gare de péage de Pas de Trets. Le dossier n'est pas très explicite sur les dispositifs envisagés dans ces secteurs et sur les débits rejetés dans le Merlançon. L'ouvrage de traitement des eaux, BAT 126a est particulièrement exposé aux crues du Merlançon, en aval de l'embouchure du ruisseau du tonneau. Il est surplombé par un ancien ouvrage de franchissement laissé à l'abandon et non entretenu par Escota. L'étude doit également prendre en compte les débits rejetés dans le Merlançon entre le PR11+550 et le PR 12 car les ouvrages réalisés le long du CD sont insuffisants.

Le choix de limiter l'implantation et le nombre de bassin de rétention conduit le maître d'ouvrage à envisager une compensation des zones inondables. Une vaste étendue, en zone inondable, serait aménagée entre le PR 13 et le PR 13.500. Cette solution est très impactante pour les propriétaires (expropriation et démolition) et pour l'environnement et son intérêt hydraulique n'est pas manifeste. Le projet ne prend pas en compte une étude totale du bassin versant en point bas de la zone inondable et paraît inadaptée.

Cet aménagement prévoit également la reconstruction du pont PS 132. Cet ouvrage construit en 1974 avait pour vocation de restituer l'accès au quartier du Merlançon. Les deux remblais construits de chaque côté, sans ouvrage de restitution hydraulique, ont augmenté les volumes de rétention. Le projet de reconstruction, également envisagé sur remblais, ne prévoit toujours pas de restitution. D'autres solutions techniques méritent d'être envisagées. La position du bassin de rétention, BA 141a, pose le problème du dimensionnement du réseau. Aucune traversée n'est envisagée sur le projet alors qu'à cet endroit, le Merlançon a été détourné et il ne reste plus d'exutoire suffisant.

### ***C- Insertion paysagère***

L'étude paysagère a défini un projet paysager global mais les dispositifs proposés manquent de précision et les documents du dossier sont insuffisants. Il n'y a pas notamment de simulation de l'impact des murs antibruit sur l'ensemble du tracé. Le modèle de mur est suggéré mais pas présenté (panneau en béton de bois, classe A4 type mascarelli). Ce dispositif doit être accompagné d'une végétalisation systématique à l'arrière des panneaux. Elle n'est prévue que partiellement sur le projet. La reconstruction du pont PS 132 doit être l'occasion d'imaginer un ouvrage moins impactant dans l'environnement proche. Aucun élément architectural n'est fourni dans le dossier. L'ouvrage doit reconstituer une identité paysagère qui ne peut se limiter à la plantation des deux énormes talus reconstruits. Les Photo-montages 1 et 2 sont peu convaincantes sur la pertinence du projet paysager.

### ***D- diminution des émissions de polluants atmosphériques***

Ce projet présente un enjeu sanitaire important avec un très fort trafic à proximité d'édifice d'habitation concernant pour certaines des populations sensibles. L'étude montre que le projet, malgré la prise en compte de l'hypothèse de la modernisation du parc automobile, génère des dangers proches des seuils sanitaires pour les polluants principaux (NO<sub>2</sub> et benzène). Ces enjeux pour nos populations sont trop importants pour se contenter des seules études produites dans le dossier d'enquête publique.

De manière générale, tout ce qui fait écran par rapport à l'axe polluant a un effet protecteur local vis-à-vis de la pollution. C'est le cas des murs anti-bruit qui doivent donc être généralisés sur les traversées de La Bouilladisse et de La Destrousse.

La vitesse du trafic joue également, les émissions d'oxydes d'azote et de particules sont importantes à très faible vitesse ou à vitesse élevée et les émissions de benzène sont maximales à faible vitesse. Cela implique une limitation de la vitesse à 110 km/h sur le tronçon de l'A52 et l'aménagement prioritaire de la Gare d'échange de Belcodène pour fluidifier le trafic au niveau de Pas de Trets.

## **3- Sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de La Bouilladisse porte sur la zone NB au Sud de la commune. Sur les plans graphiques, l'emplacement réservé pour la zone de compensation des zones inondables représente une surface très importante et très impactante pour les propriétaires fonciers. Elle s'arrête de manière radicale au droit de la propriété Arnoux, qui devient enclavée. Cette incohérence du projet doit être levée prioritairement en étudiant une solution technique plus efficace que la zone de compensation, ou pour faire face au préjudice moral subi par les propriétaires, en aval de cette zone, intégrer les propriétés Arnoux dans cet emplacement réservé et envisager une indemnisation.

Sur les modifications réglementaires du document d'urbanisme, l'autorisation pour les infrastructures autoroutières d'une hauteur de mur jusqu'à six mètres ne semble pas justifiée. Nulle part dans le projet de tels ouvrages sont envisagés sur la commune et ne sont pas compatibles avec une intégration paysagère qualifiée. Cette disposition doit être modifiée et la hauteur des murs limitée à 3 mètres de haut.

Enfin, sur la commune d'Auriol, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme portant sur la réduction d'un emplacement réservé nécessaire à la réouverture de la voie de Valdonne peut être

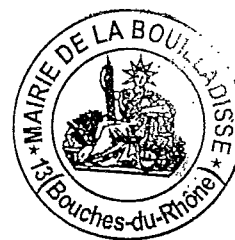
préjudiciable au projet de transport en site propre porté par notre communauté d'agglomération. Des solutions techniques doivent être envisagées pour ne pas générer de contraintes supplémentaires à ce projet structurant pour les déplacements sur notre territoire.

Je vous prie de croire, Messieurs, à l'expression de ma parfaite considération et à l'expression de mes sentiments distingués.

La Bouilladisse, le 31 Octobre 2014

André Jullien,

Maire de La Bouilladisse  
Vice-Président de la Communauté d'Agglomération  
Du Pays d'Aubagne et de l'Etoile



ADJOINT DÉLÉGUÉ  
J. MORALES