

# NŒUD AUTOROUTIER A8/A51 CRÉATION DE LA LIAISON LYON/GAP

SEPTEMBRE /  
OCTOBRE 2019



## DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE

# AVANT- PROPOS

Situé sur le territoire d’Aix-en-Provence, le nœud autoroutier A8/A51 est un point d’échanges stratégique. Il permet d’assurer les mobilités à de multiples échelles : locales, au sein de la métropole Aix-Marseille, régionales entre les départements alpins et le littoral méditerranéen, nationales entre la vallée du Rhône et les Alpes et la Côte d’Azur et enfin européennes entre l’Espagne et l’Italie. Cependant, cette infrastructure est actuellement incomplète car les mouvements entre l’A8 en direction de Lyon et l’A51 vers Gap, n’étaient pas prévus lors de la construction des deux autoroutes, obligeant ainsi les usagers en transit à traverser certains quartiers de la ville d’Aix-en-Provence.

Pour remédier à cette situation et assurer la continuité des liaisons autoroutières entre l’A8 et l’A51, l’État et les collectivités se sont engagés, depuis plusieurs années, dans un programme d’aménagement ambitieux.

Cet engagement s’est traduit, dans un premier temps, par la réalisation du mouvement A51 nord vers A8 ouest. Cette phase, financée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, est aujourd’hui en travaux. Et, depuis le 8 novembre dernier, par la contractualisation de la réalisation de la branche permettant de relier l’A8 en venant de Lyon à l’A51 en direction de Gap.

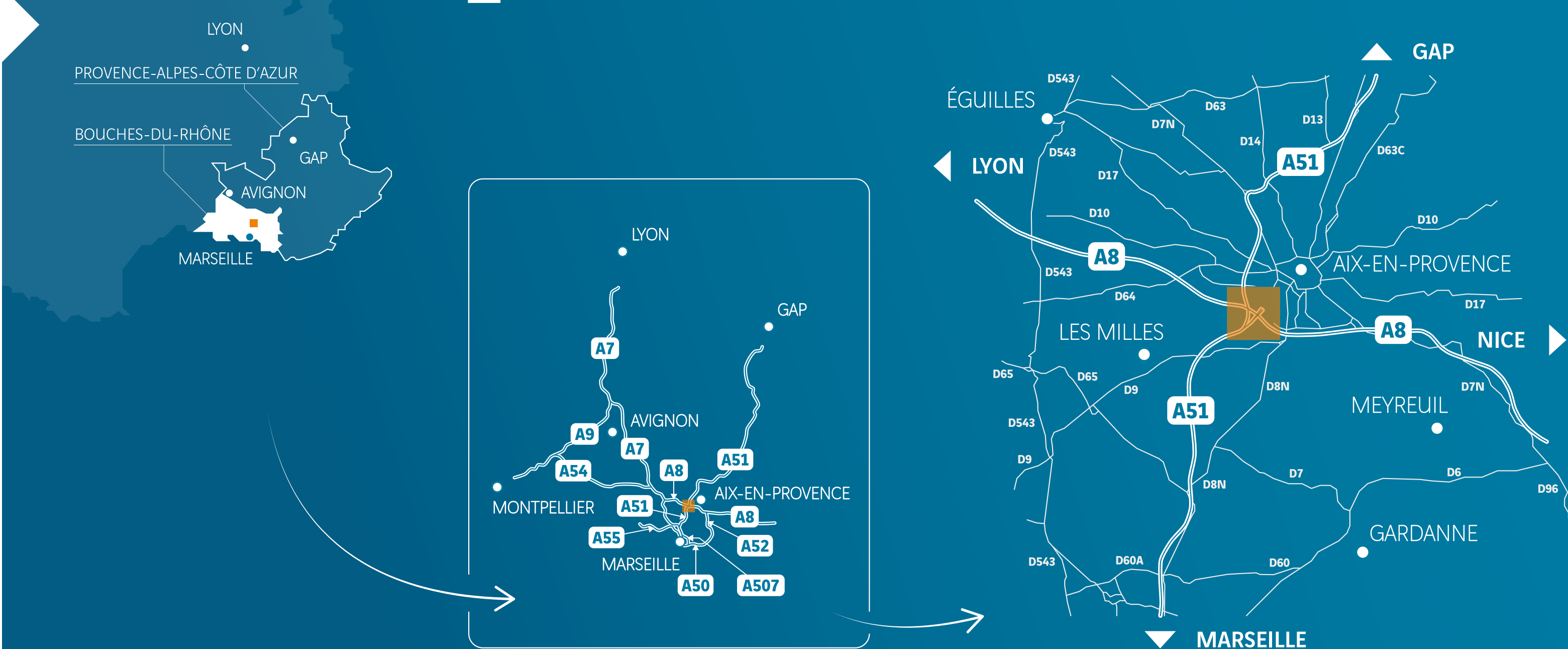
Cette seconde phase, tout en renforçant la sécurité des déplacements, contribuera à améliorer le cadre de vie des riverains et des usagers locaux qui subissent aujourd’hui les nuisances liées à ce trafic de passage.

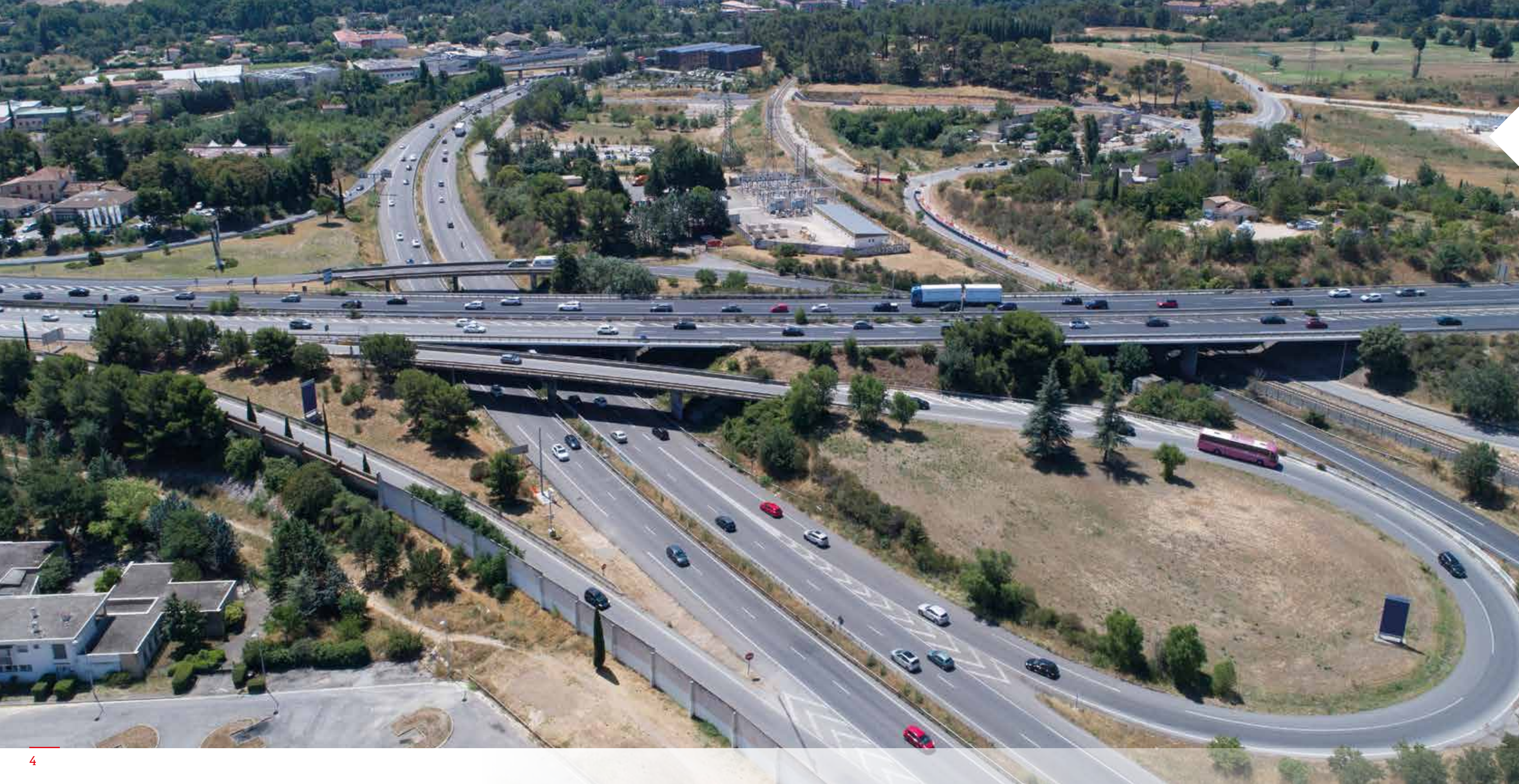
En lien avec les collectivités locales cofinanceuses du projet et VINCI Autoroutes, concessionnaire de l’État, j’ai décidé de mener une concertation publique qui se déroulera du 24 septembre au 18 octobre 2019 afin que chacun puisse s’informer et formuler un avis sur ce projet structurant pour le pays d’Aix. La participation et l’expression de toutes et tous permettront d’enrichir et orienter les études qui seront menées jusqu’à l’enquête publique et ainsi concourir à l’élaboration d’un aménagement partagé par le plus grand nombre, intégrant au mieux les spécificités du lieu dans lequel il s’inscrit. Je souhaite que vous soyez nombreuses et nombreux à participer à ce temps de dialogue afin d’aboutir, ensemble, à un projet intégré durablement dans notre territoire.



PIERRE DARTOUT  
PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE

# LE PLAN DE SITUATION DU PROJET





# SOMMAIRE

|                                                                                       |                                                                    |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----|
|    | > <b>CONCERTE</b> POUR CONCEVOIR<br>LE PROJET, ENSEMBLE .....      | 6  |
|    | > <b>POURQUOI CRÉER LA LIAISON<br/>LYON/GAP ? .....</b>            | 10 |
|    | > <b>UN TERRITOIRE DYNAMIQUE,<br/>DES ESPACES CONTRAINTS .....</b> | 14 |
|    | > <b>LE PROJET SOUMIS<br/>À LA CONCERTATION .....</b>              | 18 |
|  | > <b>ET APRÈS<br/>LA CONCERTATION ? .....</b>                      | 28 |



## CONCERTEZ POUR CONCEVOIR LE PROJET, ENSEMBLE

### ➤ L’OBJET DE LA CONCERTATION

La présente concertation publique concerne le projet de création de la liaison Lyon/Gap au niveau du nœud autoroutier A8/A51 sur le territoire d’Aix-en-Provence. Sous l’égide du Préfet des Bouches-du-Rhône et préparée en partenariat avec les cofinanceurs du projet, elle est menée par VINCI Autoroutes, concessionnaire de l’autoroute A8.

La concertation publique a pour objectifs de :

- donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet ;
- écouter, échanger et recueillir l’avis de chacun sur le projet soumis à la concertation.

### ➤ LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Prévue par l’article L 103-2 du Code de l’urbanisme, la concertation est une étape clé qui permet d’élaborer collégalement un projet et de le partager avec le plus grand nombre, au bénéfice du territoire et des citoyens.

#### QU’EST-CE QU’UN DOSSIER DE CONCERTATION ?

■ **C’est :**

un document synthétisant les différentes études réalisées ou en cours qui se veut accessible au grand public. C’est un dossier « d’étape », destiné à introduire le dialogue après avoir exposé l’opportunité du projet.

■ **Ce n’est pas :**

la présentation du projet définitif qui sera, après la phase d’études détaillées suivant la concertation, présenté dans le dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique.



### ➤ COMMENT S’INFORMER ET DONNER SON AVIS ?

Du 24/09 au 18/10/19, VINCI Autoroutes propose aux Aixois et à toutes les personnes concernées par la création de la liaison Lyon/Gap de s’informer et à chacun de donner son avis.

Les modalités de la concertation ont été fixées par un arrêté du Préfet des Bouches-du-Rhône, en partenariat avec les collectivités qui participent au financement de l’opération.

■ **Pour s’informer :**

- **les expositions permanentes** installées dans les lieux d’accueil de la concertation, aux heures habituelles d’ouverture au public :
  - la Métropole Aix-Marseille-Provence, Territoire du Pays d’Aix – Hôtel de Boadès, 8 place Jeanne d’Arc - 13100 Aix-en-Provence ;
  - la Mairie Annexe du Pont-de-l’Arc, 75 route des Milles, Place Sextia Conca - 13090 Aix-en-Provence ;
  - la Mairie Annexe du Jas-de-Bouffan, 2 Rue Charloun Rieu - 13090 Aix-en-Provence,
- **le site [www.a8-a51-liaison-lyon-gap.com](http://www.a8-a51-liaison-lyon-gap.com)**
- **la réunion publique,**
- **les moments d’accueil du public** en présence des représentants de VINCI Autoroutes.

■ **Pour donner son avis :**

- **le site [www.a8-a51-liaison-lyon-gap.com](http://www.a8-a51-liaison-lyon-gap.com)**
- **le registre de recueil des avis** disponible dans les lieux d’accueil de la concertation,
- **la lettre T** disponible dans les lieux d’accueil de la concertation à retourner par voie postale (affranchissement gratuit),
- **l’adresse électronique :** [a8-a51-liaison-lyon-gap@vinci-autoroutes.com](mailto:a8-a51-liaison-lyon-gap@vinci-autoroutes.com)
- **l’adresse postale :** ASF - Direction Opérationnelle de l’Infrastructure Est - Concertation Liaison Lyon/Gap - 337, chemin de la Sauvageonne - BP 40200 - 84107 Orange cedex,
- **la réunion publique,**
- **les moments d’accueil du public** en présence des représentants de VINCI Autoroutes.

|                                                                                                     |                         |           |                  |                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 réunion publique et 2 moments d’accueil du public pour échanger avec l’équipe en charge du projet | Judi 3 octobre 2019     | 18h       | Réunion publique | Sous-préfecture d’Aix-en-Provence<br>Salle Colonel Arnaud BELTRAME 455 avenue Pierre Brossolette<br>13100 Aix-en-Provence |
|                                                                                                     | Mercredi 9 octobre 2019 | 16h à 19h | Moment d’accueil | Mairie Annexe du Jas-de-Bouffan<br>2 Rue Charloun Rieu - 13090 Aix-en-Provence                                            |
|                                                                                                     | Judi 10 octobre 2019    | 16h à 19h | Moment d’accueil | Mairie Annexe du Pont-de-l’Arc<br>75 route des Milles - Place Sextia Conca<br>13090 Aix-en-Provence                       |

Après la concertation publique, un bilan de la concertation sera validé par arrêté du Préfet des Bouches-du-Rhône. Ce document a pour but de restituer les échanges et propositions du public qui viendront enrichir les études détaillées qui seront réalisées préalablement à l’enquête publique.

Ce bilan sera rendu public sur le site Internet [www.a8-a51-liaison-lyon-gap.com](http://www.a8-a51-liaison-lyon-gap.com).



➤ LES ACTEURS DU PROJET

- **L'État**

L'État (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire) est l'autorité concédante à laquelle ASF est liée par un contrat de concession. Il veille au respect des engagements pris par ASF dans le cadre de ce contrat, en matière d'aménagement, d'entretien et d'exploitation du réseau routier national concédé.

Les services de l'État veillent au respect des normes techniques, engagements en faveur de l'environnement, délais de réalisation des travaux... Ils délivrent les différentes autorisations réglementaires préalables au démarrage des travaux relatives, notamment, à la préservation de la ressource en eau, à la protection de la biodiversité et à l'archéologie. À l'issue des travaux, c'est également l'État qui valide la mise en service.
- **VINCI Autoroutes**

Constitué des sociétés concessionnaires ASF, Cofiroute, Escota, Arcos et Arcour, VINCI Autoroutes totalise 4 443 kilomètres de réseau, 187 aires de services, 266 aires de repos, 323 gares de péage ainsi que 31 parkings dédiés au covoiturage, soit 2 541 places.

Dans le cadre de la création de la liaison Lyon/Gap, ASF pilote les études et les travaux sous l'égide de l'État. La sécurité et l'entretien de la future liaison seront assurés par VINCI Autoroutes.
- **Les partenaires cofinanceurs**

Le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville d'Aix-en-Provence contribuent au financement\* du projet dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier (PIA), validé par 1 décret publié le 8 novembre 2018.

À ce titre, ils sont les partenaires associés à l'élaboration du projet et échangent avec VINCI Autoroutes afin de concevoir un projet respectueux des politiques engagées par chacun pour développer et préserver le territoire.

\* Le montant prévisionnel de l'opération inscrite au PIA est de 50 millions d'euros hors taxe (valeur 2016).



➤ LE DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION\*

| 2018                                                  | 2019-2020                                                                      | 2021             | 2022                                                               | 2023-2025 | 2026                           |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------------|
|                                                       |                                                                                |                  |                                                                    |           |                                |
| Validation du Plan d'Investissement Autoroutier (PIA) | Échanges et études<br><b>Concertation publique :</b><br>du 24/09 au 18/10/2019 | Enquête publique | Déclaration d'utilité publique*<br><br>(*sous réserve d'obtention) | Travaux   | Mise en service prévisionnelle |





## POURQUOI CRÉER LA LIAISON LYON/GAP ?

### LA SITUATION ACTUELLE

Situé au cœur du territoire d'Aix-en-Provence, le nœud autoroutier A8/A51 est actuellement incomplet. Les véhicules qui viennent de l'ouest par l'A8 (depuis Montpellier, Avignon ou Lyon) et veulent regagner l'A51 vers le nord (en direction de Sisteron, Gap), sont contraints d'utiliser la voirie locale en traversant notamment le quartier du Jas-de-Bouffan.

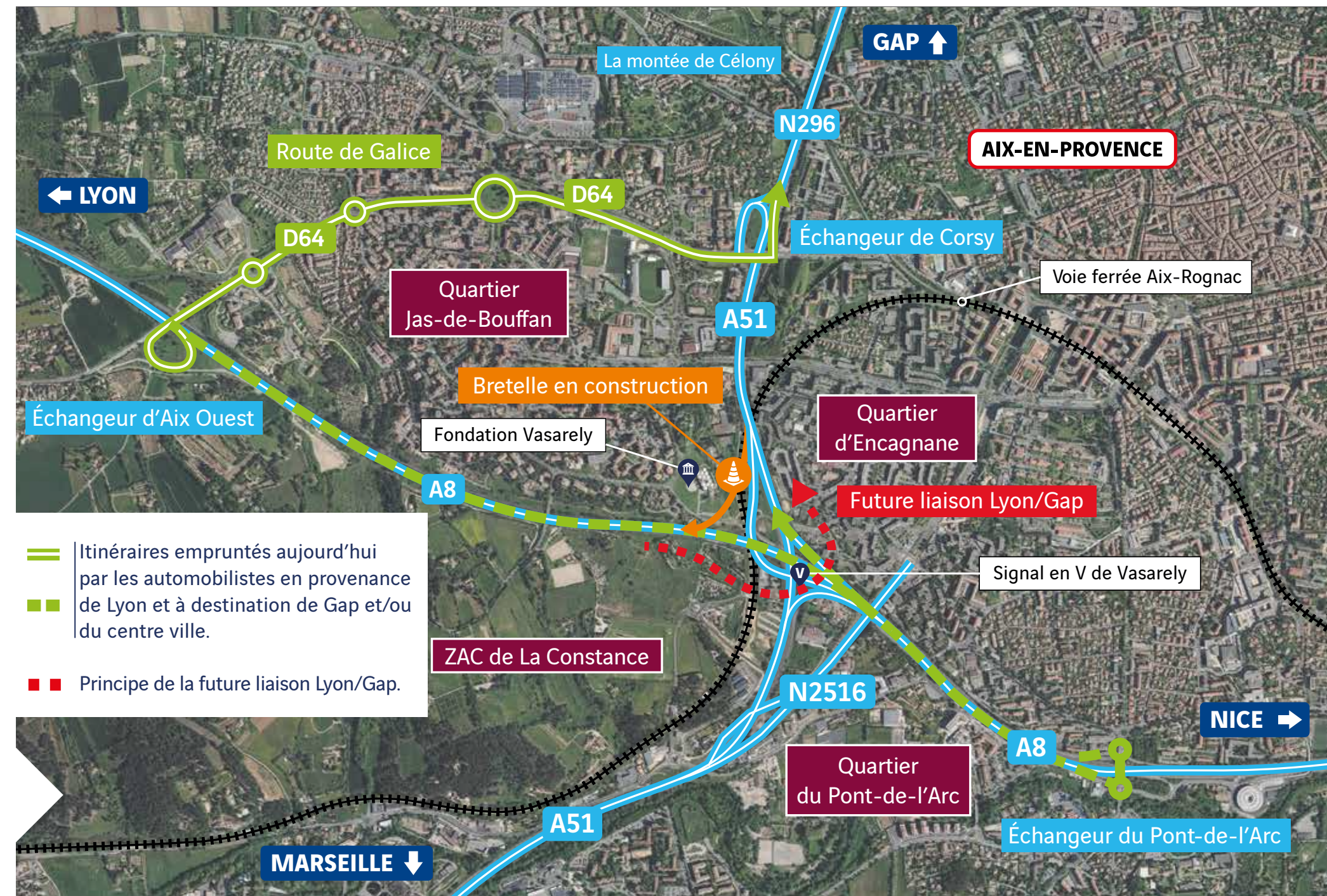
Localement, les autoroutes A8 et A51 assurent respectivement la desserte du Sud et de l'Ouest d'Aix-en-Provence ; elles jouent également un rôle majeur dans les échanges longue distance entre le littoral méditerranéen et les départements alpins, le Sud-Ouest et le Sud-Est de la France, l'Espagne et l'Italie.

Le 29 janvier 2018, le Préfet des Bouches-du-Rhône a déclaré d'utilité publique la bretelle permettant d'effectuer le mouvement depuis A51 Nord (Gap) en direction de l'A8 Ouest (Lyon).

Ces travaux, sont actuellement en cours. Ils ont débuté le 26 septembre 2018 et seront achevés fin 2020. Intégralement financés par la Métropole Aix-Marseille-Provence, ils sont pilotés par VINCI Autoroutes.

Si ce premier aménagement va permettre de mieux circuler en Pays d'Aix, il n'apporte qu'une réponse partielle aux besoins de mobilité car les usagers en provenance de Lyon et à destination de Gap et du centre ville d'Aix-en-Provence continueront à emprunter les voiries locales, notamment la D64, pour poursuivre leur trajet.

LE PROJET PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE VISE À COMPLÉTER LE NŒUD AUTOROUTIER A8/A51 EN CRÉANT LA LIAISON LYON/GAP. LES AUTOMOBILISTES, AUJOURD'HUI CONTRAINTS D'EMPRUNTER LE RÉSEAU LOCAL, POURRONT DEMAIN POURSUIVRE LEUR TRAJET EN RESTANT SUR L'AUTOROUTE.



> UN PROJET NÉCESSAIRE

Le projet poursuit deux objectifs essentiels, partagés par l’État, VINCI Autoroutes et les collectivités locales partenaires de l’opération.

■ **Ramener le trafic de transit sur le réseau autoroutier**

La future liaison Lyon/Gap va permettre d’offrir un trajet plus lisible, plus sûr et plus confortable aux automobilistes qui viennent de l’Ouest et souhaitent rejoindre les départements alpins ou le centre ville d’Aix-en-Provence. En effet, tous les véhicules en transit y compris les poids lourds, resteront sur une section autoroutière au niveau d’Aix-en-Provence, ils n’auront plus à emprunter le réseau local, en particulier la route de Galice.

■ **Améliorer le cadre de vie des riverains et des usagers locaux**

Aujourd’hui, pour rejoindre l’autoroute A51 en direction de Gap, la moitié des automobilistes en provenance de l’A8 par l’ouest passe par le Jas-de-Bouffan et l’autre moitié par l’échangeur du Pont-de-l’Arc. Parce qu’ils ne seront plus contraints de quitter l’A8 pour rejoindre l’A51, les conducteurs en transit n’auront plus à emprunter le réseau local pour poursuivre leur voyage. C’est autant de bénéfices pour les riverains des voiries locales, qui verront diminuer le trafic des véhicules en transit, améliorant de fait la sécurité et permettant de diminuer les nuisances sonores et atmosphériques.



> DES BÉNÉFICES POUR LES AUTOMOBILISTES...

À l’heure actuelle, lorsque la circulation est fluide, il faut environ 6 minutes pour relier l’échangeur n°29 (Jas-de-Bouffan) de l’A8 à l’échangeur n°7 (Corsy) sur l’A51. Ce temps de trajet est de l’ordre de 12 minutes lorsque le trafic est plus dense, notamment aux heures de pointe du matin et du soir, et peut atteindre plus de 20 minutes le vendredi soir. Les études de trafic prévoient que la création de la future liaison, en supprimant la rupture d’itinéraire autoroutier actuelle, va permettre, lorsque la circulation est fluide, de ramener le temps de parcours d’un automobiliste en transit à environ 3 minutes. La nouvelle liaison Lyon/Gap va également contribuer à fiabiliser les temps de parcours en périodes de pointe sur l’ensemble du réseau routier local et autoroutier concerné en séparant les flux locaux des flux de transit.

... ET POUR LES RIVERAINS DES RÉSIDENTS DES QUARTIERS DU JAS-DE-BOUFFAN ET DU PONT-DE-L’ARC.

La nouvelle liaison devrait capter 4 500 véhicules par jour, ce qui correspond à une diminution d’environ 20 % du nombre de véhicules qui ne font que traverser les quartiers du Jas-de-Bouffan et du Pont-de-l’Arc. Ce report de trafic améliorera de fait le cadre de vie et la sécurité dans ces quartiers.





## UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, DES ESPACES CONTRAINTS

En phase préliminaire, les experts retenus par VINCI Autoroutes ont mené 2 types d'études :

- un état des lieux initial dont l'objectif est de connaître précisément l'environnement du projet afin de considérer les caractéristiques et particularités du site ;
- un inventaire des solutions techniques envisageables compte-tenu de l'état des lieux initial et des normes applicables en matière de conception autoroutière.

Après la concertation publique, ces études seront approfondies pour évaluer plus finement les incidences du projet retenu sur l'environnement au sens large du terme (humain, acoustique, qualité de l'air, hydraulique, biodiversité, paysage et patrimoine) et proposer des mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour éviter, réduire et compenser ces incidences.

### > L'ACTIVITÉ HUMAINE

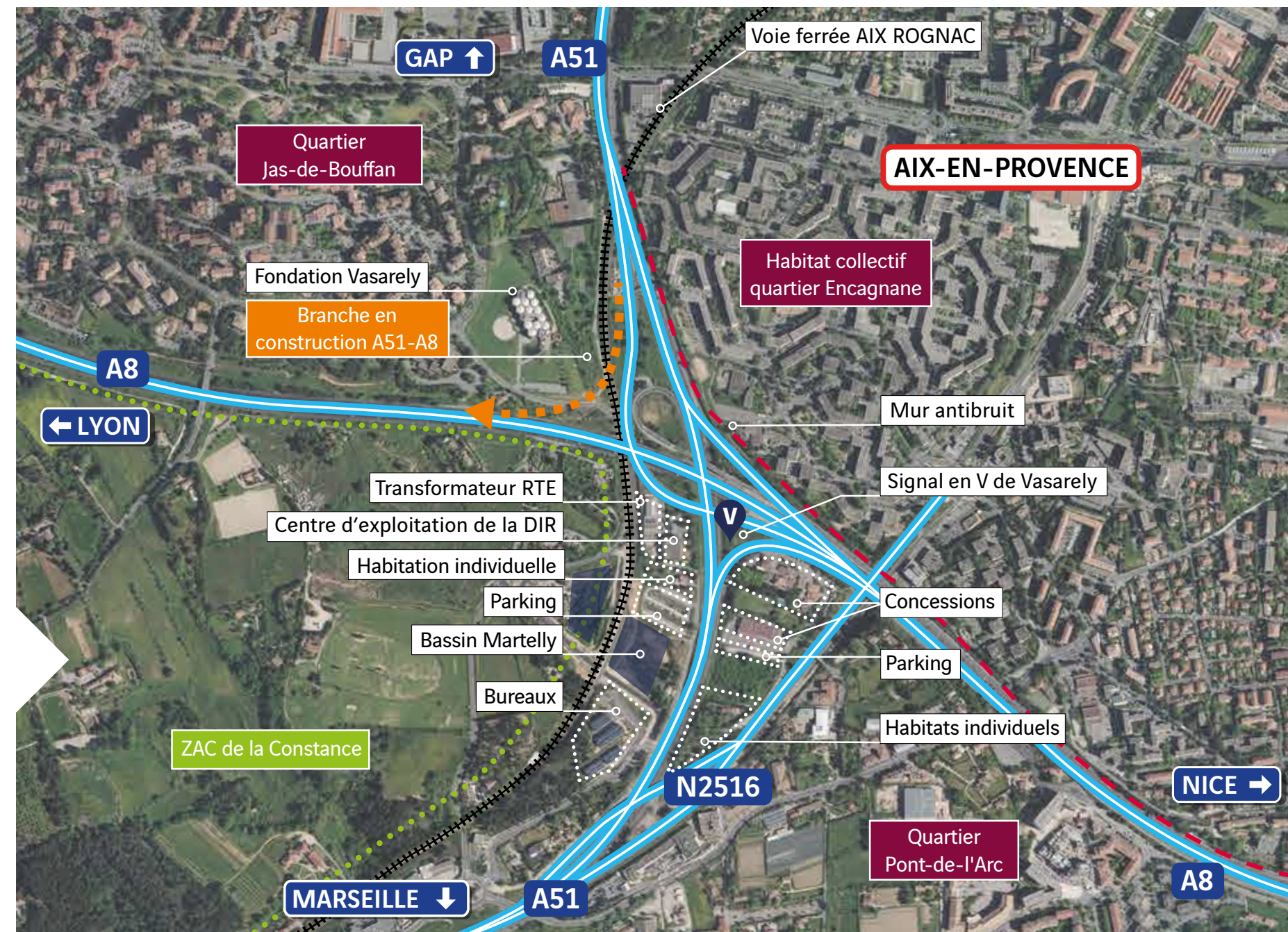
L'environnement du nœud autoroutier A8/A51 est particulièrement marqué par l'activité humaine et peut être divisé en quatre zones distinctes relativement aux autoroutes A8 et A51 :

- au Nord-Est, le quartier d'Encagnane est caractérisé par de l'habitat collectif implanté en bordure immédiate des deux autoroutes ;
- le Sud-Est accueille diverses activités tertiaires (locaux universitaires, CAF, sociétés d'assurances...), plusieurs entreprises de concessions automobiles et de motos dont certaines sont directement au contact des emprises des grandes infrastructures actuelles (A8, A51, N2516) ainsi que des habitats individuels et collectifs ;

- le Sud-Ouest abrite des équipements fonctionnels : un important poste de transformation électrique, la voie ferrée Aix-Rognac, le Centre d'intervention de la DIR Méditerranée, un bassin de stockage des eaux de ruissellement, et aussi quelques habitations individuelles ;

- le Nord-Ouest se caractérise par la présence d'équipements culturels et de loisirs, la fondation Vasarely, un parc public urbain. Ceux-ci s'interposent entre le nœud autoroutier et le quartier de Jas-de-Bouffan qui accueille plus de 15 000 habitants.

Au cœur de ce nœud se situe en outre une sculpture monumentale classée : le signal en V de Vasarely.



Le territoire du projet.



### > L'ACOUSTIQUE

Les bâtiments situés à proximité immédiate des autoroutes A8 et A51 sont exposés à des niveaux sonores élevés. Déjà protégés par des écrans acoustiques implantés le long des voies de circulation, certains, identifiés dans le cadre du programme Points Noirs du Bruit (PNB), ont fait ou vont faire l'objet d'un traitement d'isolation de façades. L'état des lieux mené dans le cadre des études préliminaires permet de disposer d'une situation de référence caractérisant l'ambiance sonore actuelle. Sur la base de la solution retenue après la concertation, les études détaillées conduiront à apprécier l'incidence de la future liaison Lyon/Gap. Suivant la réglementation en vigueur, si le projet entraîne un écart de l'ambiance sonore de plus de 2 décibels par rapport à la situation future sans la liaison Lyon/Gap, VINCI Autoroutes mettra en place les protections acoustiques appropriées.

### > LA QUALITÉ DE L'AIR

La qualité de l'air est un enjeu majeur sur le territoire. Des données certifiées sont mises à disposition par AtmoSud, agréée par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Cette association assure la surveillance de la qualité de l'air par le biais de stations de mesures fixes (Aix Figuière et Aix Ruocco sont les plus proches de la zone concernée par le projet) et mobiles (camions laboratoires). Le transport routier est le principal émetteur de pollution, devant le secteur résidentiel/tertiaire (chauffage au bois). Les études réalisées sur la qualité de l'air à Aix-en-Provence par AtmoSud en 2015 indiquent des résultats légèrement meilleurs qu'en 2014 avec une bonne qualité de l'air qui domine plus de six mois sur l'année et 13 journées d'indices mauvais. À l'issue de la concertation publique, des études spécifiques relatives à la qualité de l'air seront menées dans le cadre de l'étude d'impact. Comme le projet consiste à ramener le trafic de transit sur l'autoroute, le trafic va sensiblement diminuer sur les voiries locales. La future liaison Lyon/Gap devrait ainsi contribuer à améliorer la qualité de l'air dans les quartiers riverains aujourd'hui traversés.

### > LA RESSOURCE EN EAU

Le secteur du projet se trouve partiellement en zone inondable par ruissellement des eaux de pluie sur les chaussées d'A51. Il est situé sur le bassin versant de la rivière de l'Arc qui prend sa source au pied du mont Aurélien dans le Var et se jette dans l'étang de Berre. Un dossier au titre de la Loi sur l'eau sera élaboré sur la base de la variante retenue

après la concertation. L'étude du fonctionnement et de la qualité des eaux va conduire à concevoir un réseau d'assainissement permettant de traiter les eaux de pluie tombées sur la chaussée avant leur rejet dans le milieu naturel. Le projet, sera dimensionné pour éviter toute incidence sur l'existant, en particulier sur les zones inondables.

### > LA FAUNE ET LA FLORE

Déjà largement artificialisé, le secteur du projet ne fait pas partie des zones à enjeux identifiées dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique de la région PACA. L'état des lieux initial a permis de repérer la présence du Chardon à aiguilles, flore patrimoniale protégée et de la Gesse annuelle, flore patrimoniale remarquable. D'autres investigations seront menées lors des études détaillées qui débiteront après l'étape de concertation publique, sur la base de la variante retenue. Elles permettront de définir précisément quelles mesures spécifiques seront à mettre en œuvre pour assurer la préservation de la faune et de la flore dans un environnement composé majoritairement de bâtis, de jardins et de friches.



### > LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

La fondation Vasarely, le signal en V, la Bastide du Jas-de-Bouffan, les sites « Propriété du Jas-de-Bouffan » et « Abords du Jas-de-Bouffan » sont des monuments ou sites inscrits et classés dont la préservation présente, du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général. Les études détaillées s'attacheront à réaliser l'intégration paysagère du projet dans l'environnement en prenant en compte ce patrimoine. Les plantations seront constituées d'essences végétales adaptées aux conditions climatiques du site.



#### La Fondation Vasarely

Conçue par l'artiste éponyme et inaugurée en 1976, elle est aujourd'hui, tout comme la sculpture en forme de V, classée aux Monuments Historiques. Construite à l'emplacement d'une ancienne bastide, en bordure d'un plateau surplombant le carrefour des autoroutes, elle s'inscrit d'emblée dans une perception de mouvement par les usagers.



Signal en V de Vasarely.

### > UN PROJET CONNEXE : LA ZAC DE LA CONSTANCE



Envisagée dès les années 90, la future ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) de La Constance va poursuivre l'extension harmonieuse d'Aix-en-Provence vers l'Ouest. Les premiers bâtiments comme la salle des musiques actuelles (SMAC) et le Campus Voyage Privé sortent de terre. Le programme complet prévoit l'aménagement d'une centaine d'hectares dédiés à la création d'un nouveau quartier d'habitations, l'accueil d'un Pôle numérique de dimension internationale, de nouveaux équipements culturels et sportifs, structurés par un réseau de transport en commun ambitieux (interurbains et bus à haut niveau de service - BHNS), reliant le nouveau quartier à l'agglomération et aux zones d'activités.

#### Les paysages cézaniens préservés

Le projet d'aménagement de la ZAC de La Constance proposé par les urbanistes vise à :

- valoriser le patrimoine architectural et naturel du site et de ses abords afin de prendre pleinement en compte la dimension cézannienne des perspectives vers la Sainte- Victoire et le Pilon du Roi, préserver les trois bastides peintes par Cézanne (Bellevue, Bastide Vieille et Montbriand),
- créer, au cœur de l'opération un vaste open field, cône de vue ouvert vers la Sainte-Victoire, permettant dans le cadre d'un parc paysager de penser un espace pédagogique dédié à l'œuvre de Paul Cézanne.





LE PROJET SOUMIS  
À LA CONCERTATION

À l'issue des études, 3 variantes sont aujourd'hui présentées à la concertation :

- la variante 1 « **Anse Sud-Ouest** » est composée d'un viaduc de 640m de long, qui longe l'autoroute A51 vers le Sud avant de la franchir avec une anse de 54m nécessitant le décalage de la branche d'A51 existante vers l'Est ;
- la variante 2 « **Anse Sud-Est** » est composée d'un viaduc droit de 280m au-dessus de l'A51 suivi d'une anse en remblais au-dessus de la branche d'A51 existante légèrement modifiée ;
- la variante 3 « **Anse Est** » est composée d'un viaduc de 360m de long en forme de anse, qui franchit les autoroutes A51 et A8 vers le Nord, nécessitant le décalage de la branche d'A8 existante vers le Nord. Cette variante nécessite l'élargissement de l'A51 jusqu'à l'échangeur de Corsy (n°7).

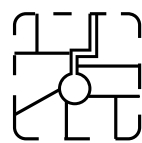


Chaque variante a des incidences par rapport à la situation actuelle. Aussi, 4 critères ont été utilisés pour évaluer les trois variantes.

**Le cadre de vie :** incidences sur la qualité de vie des riverains, en termes d'acoustique, d'insertion urbaine, architecturale et paysagère.



**Le milieu naturel :** incidences sur la faune et la flore, les zones humides et les zones inondables.



**Le foncier :** incidences sur les surfaces à acquérir et la nature de l'occupation des parcelles.

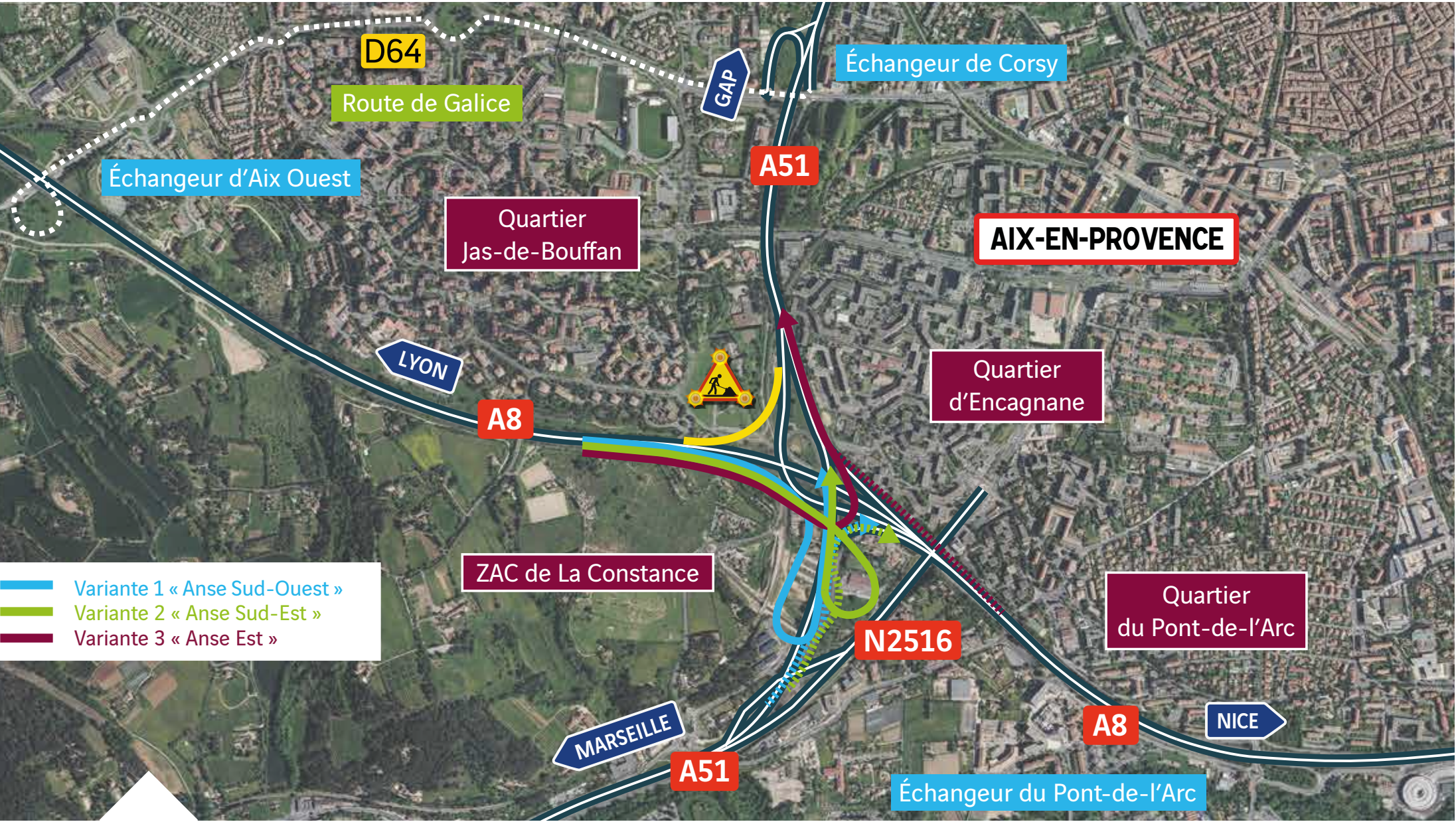


**Technique et travaux :** complexité technique et incidences sur la circulation durant les travaux.

Les incidences de chaque variante sur les différents critères sont évaluées selon trois couleurs :

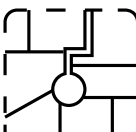
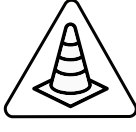
| Incidence faible ou positive | Incidence modérée | Incidence forte |
|------------------------------|-------------------|-----------------|
| ●                            | ●                 | ●               |

LES TROIS VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION



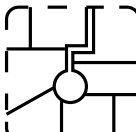
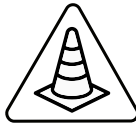
Les avis recueillis durant la concertation et les échanges avec les différents partenaires seront repris dans le bilan de la concertation. Ce bilan, rendu public, permettra à VINCI Autoroutes d'engager des études plus approfondies afin de définir précisément les caractéristiques du projet.

■ Variante 1, « Anse Sud-Ouest »

| Critères                                                                                                | Précisions                                                                         | Incidences                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Évaluation                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  Le cadre de vie       | Acoustique<br>Insertion urbaine<br>Insertion architecturale<br>Insertion paysagère | <ul style="list-style-type: none"><li>• Présence d’habitations individuelles à proximité immédiate du projet dont certaines sont concernées par le périmètre de la ZAC de la Constance.</li><li>• Le viaduc est créé dans une zone peu urbanisée mais son implantation a des incidences sur des parcelles bâties au Sud-Est du nœud autoroutier.</li><li>• Pas d’incidence sur le V et la fondation Vasarely classés.</li><li>• Le viaduc s’élève à environ 14 m au-dessus du sol, entre la future ZAC de la Constance et l’échappée vers la montagne de la Sainte-Victoire.</li></ul> |  |
|  Le milieu naturel     | Faune & flore<br>Zones Humides<br>Inondation                                       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Incidence sur le Chardon à aiguilles (flore patrimoniale protégée) et la Gesse annuelle (flore patrimoniale remarquable).</li><li>• L’implantation des piles du viaduc dans la zone humide du bassin de Martelly nécessite la mise en œuvre de compensations environnementales et hydrauliques.</li><li>• Zone inondable par ruissellement des eaux de pluie sur les chaussées d’A51.</li></ul>                                                                                                                                                |  |
|  Le foncier            | Surfaces de terrain à acquérir<br>Occupation des parcelles                         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Les surfaces à acquérir sont importantes, elles concernent principalement une habitation.</li><li>• Le viaduc surplombe le centre d'intervention de la DIR Méditerranée et un parking en activité.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |
|  Technique et travaux | Géométrie<br>Ouvrages d’Art<br>Circulation pendant la phase travaux                | <ul style="list-style-type: none"><li>• Travaux complexes avec réalisation d’un long viaduc en anse (640 m) au-dessus des voies circulées de l’A51.</li><li>• Fermetures ponctuelles (de nuit et le week-end) de la branche A51 Sud vers A8 Est (Marseille / Nice).</li><li>• Réduction de la largeur des voies sur A51 pendant les travaux.</li><li>• Nécessité de réhausser les lignes électriques très haute tension.</li></ul>                                                                                                                                                     |  |

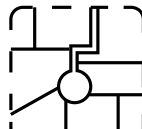


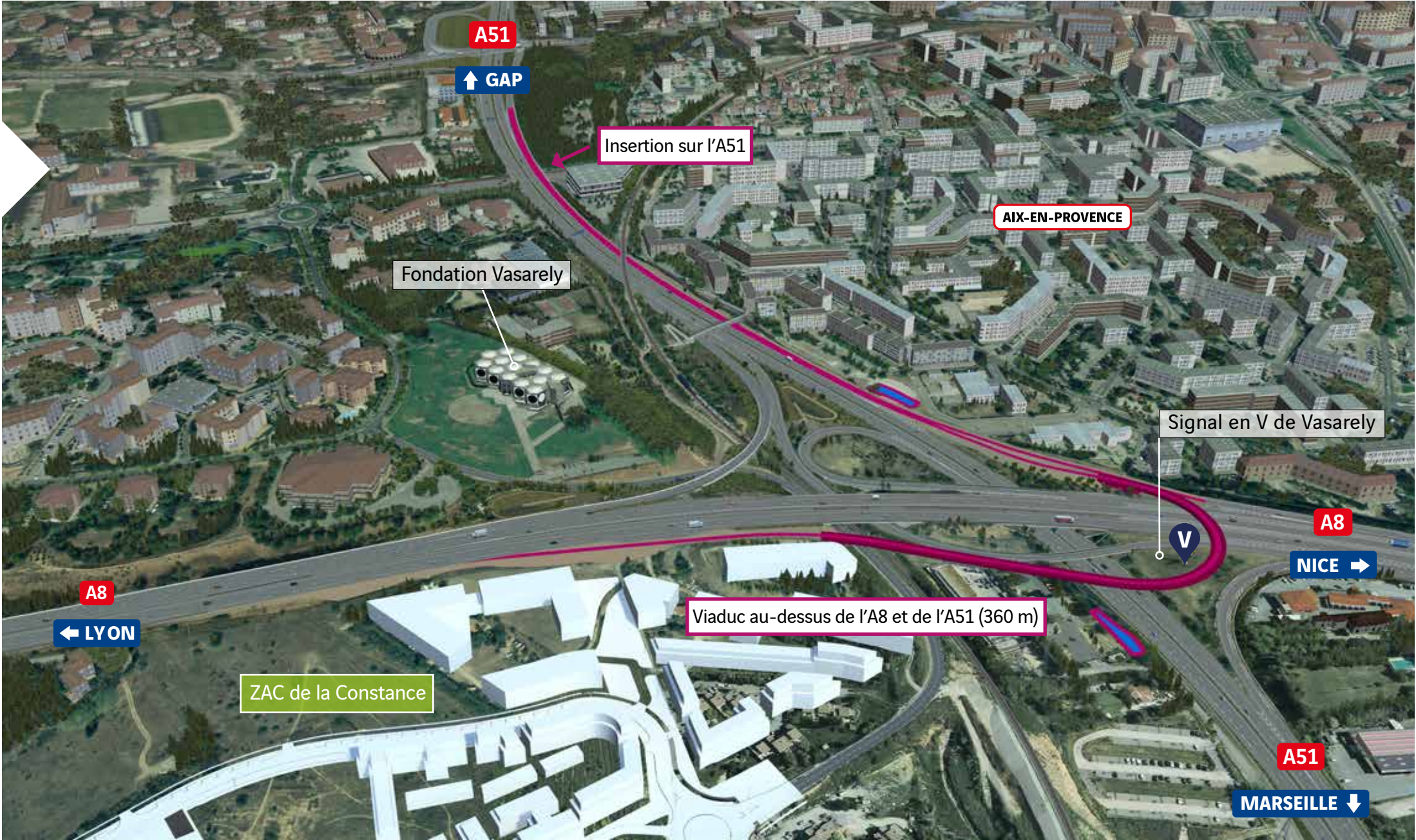
■ Variante 2, « Anse Sud-Est »

| Critères                                                                                               | Précisions                                                                         | Incidences                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Évaluation                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  Le cadre de vie      | Acoustique<br>Insertion urbaine<br>Insertion architecturale<br>Insertion paysagère | <ul style="list-style-type: none"><li>• Présence d’habitations individuelles à proximité immédiate du projet. Certaines sont concernées par le périmètre de la ZAC de la Constance.</li><li>• Le projet s’insère dans une zone urbanisée située entre trois autorotutes (A8, A51 et N2516) en circulation.</li><li>• Un dialogue architectural et paysager est à créer avec le Signal V de Vasarely.</li><li>• Le viaduc s’élève à environ 7 m au-dessus de l'A51.</li></ul> |  |
|  Le milieu naturel    | Faune & flore<br>Zones Humides<br>Inondation                                       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Pas d’incidence sur la faune, présence de la Gesse annuelle (flore patrimoniale remarquable).</li><li>• Incidence sur la zone inondable par ruissellement des eaux de pluie sur les chaussées d'A51.</li><li>• Pas d’incidence sur les zones humides.</li></ul>                                                                                                                                                                      |  |
|  Le foncier           | Surfaces de terrain à acquérir<br>Occupation des parcelles                         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Les surfaces à acquérir sont importantes et ont des incidences sur l’activité économique.</li><li>• Cette variante nécessite l’acquisition de bâtiments commerciaux et d’un parking.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                       |  |
|  Technique et travaux | Géométrie<br>Ouvrages d’Art<br>Circulation pendant la phase travaux                | <ul style="list-style-type: none"><li>• Travaux de moindre complexité avec réalisation d’un viaduc (280 m) au-dessus des voies circulées de l’A51 et d'un ouvrage de rétablissement.</li><li>• Fermetures ponctuelles (de nuit et le week-end) de la branche A51 Sud vers A8 Est (Marseille / Nice).</li><li>• Réduction de la largeur des voies sur A51 pendant les travaux.</li></ul>                                                                                      |  |



■ Variante 3, « Anse Est »

| Critères                                                                                                | Précisions                                                                         | Incidences                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Évaluation |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
|  Le cadre de vie       | Acoustique<br>Insertion urbaine<br>Insertion architecturale<br>Insertion paysagère | <ul style="list-style-type: none"><li>La proximité immédiate du quartier d’Encagnane nécessite de démolir et de reconstruire les murs anti-bruit.</li><li>Le viaduc s’élève à 11 m au-dessus de l’A8 et 15 m au-dessus de l’A51, créant une incidence sur les quartiers d’Encagnane et les vues de la Sainte-Victoire depuis la future ZAC de la Constance.</li><li>Le viaduc s’enroule autour du V signal créant une barrière visuelle vers ce monument.</li><li>L’élargissement de l’A51 jusqu’à Corsy se fait en milieu urbain dense.</li></ul> | ●          |
|  Le milieu naturel     | Faune & flore<br>Zones Humides<br>Inondation                                       | <ul style="list-style-type: none"><li>La nouvelle branche autoroutière s’insère au plus près du nœud autoroutier actuel, sans incidence sur le milieu naturel existant.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | ●          |
|  Le foncier            | Surfaces de terrain à acquérir<br>Occupation des parcelles                         | <ul style="list-style-type: none"><li>Les surfaces à acquérir sont réduites et limitées à quelques bandes de terrain non bâties situées le long des emprises du domaine autoroutier.</li><li>Toutefois, la nécessité d’implanter un bassin de traitement des eaux, conduira à acquérir des surfaces non bâties dans le quartier d’Encagnane.</li></ul>                                                                                                                                                                                             | ●          |
|  Technique et travaux | Géométrie<br>Ouvrages d’Art<br>Circulation pendant la phase travaux                | <ul style="list-style-type: none"><li>Travaux complexes avec réalisation d’un long viaduc (360 m) au-dessus des voies circulées de l’A51 et de l’A8 et à proximité des habitations collectives du quartier d’Encagnane.</li><li>Réalisation d’un viaduc en anse, complexe techniquement.</li><li>La reconfiguration de la branche A8 Est vers A51 Nord déjà sujette à congestions aux heures de pointes peut poser des difficultés en phase travaux.</li><li>La démolition et la reconstruction du viaduc SNCF (ligne Aix / Rognac).</li></ul>     | ●          |

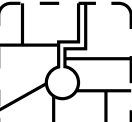


➤ LA SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION DES VARIANTES

Le projet aura pour effet de ramener sur le réseau autoroutier des usagers qui circulent aujourd’hui sur les voiries locales, sans créer de trafic supplémentaire. Quelle que soit la variante retenue, le projet va améliorer localement les conditions de circulation en diminuant de l’ordre de 20 % des trafics sur la route de Galice et l’échangeur du Pont-de-l’Arc. Le projet aura pour conséquence de déplacer une partie de la congestion existante, en particulier à l’heure de pointe, au droit de cette nouvelle insertion.

Cependant, cette modification n’aura pas d’incidence sur le fonctionnement global d’A51 au niveau d’Aix-en-Provence.

Les trois variantes étudiées sont différentes en termes d’incidences au regard des critères utilisés pour leur comparaison. Le tableau ci-dessous récapitule, selon les solutions, les incidences par rapport à la situation actuelle.

|                                                                                                          | Variante 1<br>« Anse Sud-Ouest » | Variante 2<br>« Anse Sud-Est » | Variante 3<br>« Anse Est » |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
|  Le cadre de vie        | <div></div>                      | <div></div>                    | <div></div>                |
|  Le milieu naturel      | <div></div>                      | <div></div>                    | <div></div>                |
|  Le foncier            | <div></div>                      | <div></div>                    | <div></div>                |
|  Technique et travaux | <div></div>                      | <div></div>                    | <div></div>                |





## ET APRÈS LA CONCERTATION ?

### > LE BILAN DE LA CONCERTATION

Validé par le Préfet des Bouches-du-Rhône, le bilan de la concertation consignera de façon synthétique l'ensemble des avis et remarques exprimés par le public. Ce bilan sera rendu public et mis à disposition sur le site :

[www.a8-a51-liaison-lyon-gap.com](http://www.a8-a51-liaison-lyon-gap.com)

Sur la base des enseignements de la concertation, en accord avec les collectivités partenaires, le préfet validera le choix d'une variante. Les études de détail seront alors engagées afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet. Le projet détaillé sera présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

### > LE POINT SUR LES PROCÉDURES À VENIR

#### ■ Les études plus approfondies, préalables à la déclaration d'utilité publique

Cette phase, cadrée par le Code de l'environnement, consiste à mener l'analyse détaillée des impacts de l'aménagement sur tous les volets de l'environnement et à la présenter dans un dossier appelé « Étude d'impact ».

Cette étude et les autres composants de la procédure sont soumis à l'instruction des services de l'État et des collectivités. Nommée « Concertation Inter-Services », elle constitue une phase d'échanges et de recueil des avis des partenaires institutionnels avant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

#### ■ L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Celle-ci consiste à présenter le projet au public, sur la base d'une étude d'impact. Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra, prendre connaissance du dossier et formuler des observations. Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis.

Il reviendra au préfet de décider de la déclaration d'utilité publique du projet.



## VINCI Autoroutes

Direction Opérationnelle de l'Infrastructure Est  
Direction de la Maîtrise d'Ouvrage - ASF Est  
337 Chemin de la Sauvageonne  
84107 ORANGE Cedex



Septembre 2019 – Conception / réalisation :  Kominor – Crédits photos et illustrations : VINCI Autoroutes

