Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

cerfa

N° 13632*08

DEMANDE D'AUTORISATION DE DÉFRICHEMENT

Articles L.341-3, R.341-1 et suivants du code forestier

(Avant de remplir cette demande, veuillez lire attentivement la notice d'information)

Veuillez transmettre l'original de la demande avec ses pièces-jointes, à la Direction Départementale des Territoires (et de la Mer) du département principal dans lequel se situe les défrichements ou à la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DAAF) pour les DOM , selon l'une des modalités suivantes :

1- par courrier en recommandé avec avis de réception
2- par remise sur place à la DDT(M) ou à la DAAF, contre un récépissé de dépôt
3- par téléprocédure accessible par internet : https://agriculture-portail.6tzen.fr/default/requests/cerfa13632/

Si votre projet est à cheval sur plusieurs départements, il vous faudra plusieurs autorisations : vous devez transmettre dans les mêmes conditions, une copie de votre demande comportant la totalité de votre projet (sans ses pièces-justificatives), à chacun des autres départements concernés. Pour la téléprocédure, si vous avez bien renseigné dans le formulaire les départements de votre projet, ces différentes transmissions se feront automatiquement.

Dans tous les cas, veuillez conserver un exemplaire de votre demande.

RÉSERVÉ À L'ADMINISTRATION

À L'USAGE DU MINISTÈRE EN CHARGE DES FORÊTS – NE RIEN INSCRIRE DANS CETTE SECTION GRISÉE

N° DOSSIER : _____ DATE DE RÉCEPTION : |__|__|/|__|__|/|__|__|__|__|

IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

POUR TOUS LES DEMANDEURS (la liste des pièces à joindre figure en page 3)

N° SIRET : |2|2|1|3|0|0|0|1|5|0|0|2|4|7| ou N° PACAGE : |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__| ou

N° NUMAGRIT* : |__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__|__| ou ☒ Si aucun numéro attribué, cocher la case → ☐

**attribué par le ministère chargé de l'agriculture pour les usagers n'ayant pas de N° SIRET*

POUR LES DEMANDEURS PERSONNES PHYSIQUES (joindre pièce 11, le cas échéant)

Nom, prénom du demandeur : Madame ☐ Monsieur ☐ _____

né(e) le |__|__|/|__|__|/|__|__|__|__| à : _____ dépt : |__|__|__| Pays : _____

Nom, prénom du représentant mandaté pour présenter la demande, le cas échéant : _____

POUR LES DEMANDEURS EN INDIVISION (joindre pièce 11)

Nom de l'indivision demandeuse : _____

Nom, prénom du représentant mandaté pour présenter la demande : Madame ☐ Monsieur ☐ _____

né(e) le |__|__|/|__|__|/|__|__|__|__| à : _____ dépt : |__|__|__| Pays : _____

POUR LES DEMANDEURS PERSONNES MORALES (joindre pièce 12 ou 13)

Raison sociale et type de société ou collectivité demandeuse : Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône

Nom et Prénom du représentant habilité à déposer la demande : Frédéric CAUVIN

Nom, Prénom du responsable de projet (si différent) : Claire PORTEJOIE

COORDONNÉES DU BÉNÉFICIAIRE DE L'AUTORISATION

Adresse du demandeur : Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône
Direction des Routes et des Ports - 52 avenue de Saint-Just complément d'adresse : CEDEX 20

Code postal : |1|3|2|5|6| Commune : Marseille

Coordonnées de contact du demandeur ☐ ou de son représentant ☒ ou de son responsable de projet ☒ (cocher la case correspondante) :

Téléphone : |0|4|1|3|3|1|1|3|1|3| ; |0|4|1|3|3|1|5|4|3|3|

Mél : _____

LA DEMANDE D'AUTORISATION DE DÉFRICHER PORTE SUR LES TERRAINS SUIVANTS : (joindre pièce 1 et 2)

Dénomination de la propriété ou du massif contenant les terrains à défricher : Ripisylves de l'Arc; du Vallat de Bramefan, du Vallat des Louvas et des bosquets voisins du secteur de la Barque

N° DÉPARTEMENT - COMMUNE	SECTION	N° PARCELLE	SURFACE DE LA PARCELLE ENTIERE	SURFACE À DÉFRICHER PAR PARCELLE	CLASSEMENT AU PLU (1)
Tableau des parcelles joint au présent cerfa			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	
			__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	__ __ ha __ __ a __ __ ca (m²)	

(1) Si la commune a un Plan Local d'Urbanisme, préciser le classement de la parcelle au moment du dépôt de la demande et notamment si elle est classée en «Espace Boisé Classé» (EBC).

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Surface totale à défricher : __ __ 0 ha 7 4 a 3 4 ca (1ca = 1m²)

N° du département unique ou principal des travaux __ 1 3

Autres départements concernés par les travaux : N° de département 2 __ __ N° de département 3 __ __

Destination principale des terrains après défrichement *(pour les destinations agricoles, préciser prairie, culture, vigne,...)* :

Infrastructure linéaire de transport routier (route départementale)

Projet nécessitant un permis de construire (cocher la case si "oui") : ☒

Autres autorisations ou déclarations déjà déposées relatives au projet (cocher la case si "aucune") : ☐

Type : Dossier CNPN Date de dépôt : 22 décembre 2022 Nom de l'autorité administrative : Préfecture des Bouches-du-Rhône

Type : Autorisation Loi sur l'eau Date de dépôt : AP du 06/07/2016 Nom de l'autorité administrative : Préfecture des Bouches-du-Rhône

PROPRIÉTAIRE DES TERRAINS À DÉFRICHER ET SES AYANTS DROIT : (joindre pièce 3 et 7 si ayants droit)

NOM ET PRÉNOM OU RAISON SOCIALE	QUALITÉ (indivisaire, usufruitier, nu-propriétaire,...)	ADRESSE	TÉLÉPHONE
Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône	nu-propriétaire	Direction des routes et des Ports Arrondissement d'Aix-en-Provence 20 avenue de Tübingen 13098 Aix-en-Provence	04.92.30.06.26

LISTE DES PIÈCES JUSTIFICATIVES À JOINDRE À VOTRE DEMANDE (ARTICLE R.341-1 DU CODE FORESTIER)

N°	Pièces	Dans quels cas fournir cette pièce ?	Pièce jointe
1	Plan de situation (extrait de carte au 1/25000ème ou au 1/50000ème) localisant les terrains à défricher et la commune la plus proche ;	Tous demandeurs	☒
2	Le ou les extraits des feuilles du plan cadastral contenant les parcelles concernées et précisant l'emprise des surfaces à défricher pour les besoins du projet (emprise du bâti, des aires de travail, des accès et stationnements, des réseaux de raccordement,...) ;	Tous demandeurs	☒
3	Attestation de propriété (relevé de propriété de moins de 6 mois délivré par les Services des Impôts Fonciers ou acte notarié à jour) ;	Tous demandeurs	☒
4	Échéancier prévisionnel des travaux de défrichement ;	Exploitant de carrière	☐
Projets susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement :			
5	Évaluation des incidences Natura 2000. Cette évaluation peut être intégrée à l'étude d'impact ou à la demande d'examen au cas par cas ;	Défrichement impactant ou susceptible d'impacter un site Natura 2000	☒
6	• Décision de l'Autorité environnementale portant dispense de la réalisation d'une étude d'impact après examen au cas par cas ; *ou dans le cas contraire :* • Etude d'impact ;	Défrichement de 0,5 ha à moins de 25 ha	☒
7	Étude d'impact ;	Défrichement à partir de 25 ha	☐
Pièces justifiant de la maîtrise foncière des terrains :			
8	Les pièces justifiant de l'accord exprès du propriétaire des terrains (ou de son représentant mandaté) si ce dernier n'est pas le demandeur ;	Demandeurs non propriétaires (hors cas des pièces 9 et 10)	☐
9	Copie de la déclaration d'utilité publique ;	Si le demandeur peut bénéficier de l'expropriation pour cause d'utilité publique	☒
10	Accusé de réception de l'envoi au propriétaire de la demande d'autorisation de défrichement ;	Si le demandeur bénéficie d'une servitude pour le transport ou la distribution d'énergie prévue au 1° du R341-1 du code forestier	☐
Habilitation du signataire à déposer la demande :			
11	Mandat autorisant le mandataire à déposer la demande ;	Particuliers non propriétaires, indivisions	
12	L'acte autorisant le représentant qualifié de la personne morale à déposer la demande (Délibération du conseil d'administration, extrait Kbis de moins de 6 mois,...) ;	Personne morale autre qu'une collectivité	☐
13	Délibération de l'assemblée délibérante autorisant son représentant à déposer la demande ;	Collectivité	☒

ENGAGEMENTS ET SIGNATURE

Je soussigné (nom et prénom) : CAUVIN Frédéric

- **certifie avoir pouvoir pour représenter le demandeur dans le cadre de la présente formalité ;**
- **certifie l'exactitude de l'ensemble des informations fournies dans le présent formulaire et les pièces jointes.**

Au nom du demandeur indiqué en page 1 et pour son compte, je demande l'autorisation de procéder au défrichement des parcelles indiquées page 2 conformément au plan de délimitation joint à ma demande (pièce 2) et m'engage à respecter les conditions qui seront subordonnées à cette autorisation.

Fait le 03 NOV 2023

cachet *(le cas échéant)* ***et signature du demandeur***

Le Directeur des Routes et des Ports
Frédéric CAUVIN

MENTIONS LÉGALES

La loi n°78-17 du 6 janvier1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites sur ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectifications pour les données à caractère personnel vous concernant auprès de l'organisme qui traite votre demande.

Zone de défrichement	Commune	Section	Numéro de parcelle	Superficie de la parcelle	Superficie concernée par le défrichement	Pourcentage de la parcelle soumis au défrichement	Classement au PLU
Arc Nord	Châteauneuf-le-Rouge	AO	298	791 m²	113 m²	14,9 %	N*
			299	519 m²	356 m²	68,6 %	
	Zone non cadastrée sur Châteauneuf-le-Rouge (= ripisylve de l'Arc en rive droite)				437 m²	-	-
	Fuveau	AD	116	5 448 m²	1 181 m²	21,7 %	N*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= RD 96 côté Ouest)				82 m²	-	-
SOUS-TOTAL ARC NORD					**2 169 m²**		
Bramefan Nord	Fuveau	AC	17	14 684 m²	257 m²	1,8 %	A*
			18	3 246 m²	142 m²	4,4 %	A*
			19	5 407 m²	190 m²	3,5 %	AUH2*
		AD	115	2 959 m²	545 m²	18,4 %	N*
			116	5 448 m²	82 m² (= 1 263 m² en comptant les 1 232 m² du secteur Arc Nord)	1,5 % (= 23,2 % en prenant en compte le secteur Arc Nord sur cette même parcelle)	N*
			334	32 m²	32 m²	100 %	N*
			360	7 m²	7 m²	100 %	N*
			182	1 954 m²	565 m²	28,9 %	N*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= ripisylve du Vallat de Bramefan)				364 m²	-	-
SOUS-TOTAL BRAMEFAN NORD					**2 184 m²**		
Bramefan Sud	Fuveau	AB	143	191 m²	46 m²	24 %	AUH2*
			135	73 m²	66 m²	90,4 %	UC2*
			139	33 m²	33 m²	100 %	UC2*
			141	599 m²	8 m²	1,3 %	UC2*
		AA	104	2 058 m²	71 m²	3,4 %	A*
		AE	262	135 m²	108 m²	80,7 %	A*
			264	6 683 m²	248 m²	3,7 %	A*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= RD6)				377 m²	-	-
SOUS-TOTAL BRAMEFAN SUD					**957 m²**		
Bosquet Sud	Fuveau	AA	103	2 050 m²	1001 m²	48,8 %	A*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= RD6)				58 m²	-	-
SOUS-TOTAL BOSQUET SUD					**1 059 m²**		
Louvas	Fuveau	AD	348	2 668 m²	34 m²	1,3%	UC2*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= RD6 + ripisylve du vallat des Louvas)				1 031 m²	-	-
SOUS-TOTAL LOUVAS					**1 065 m²**		
TOTAL SURFACES DEFRICHEE					**7 434 m²**		

Zone de défrichement	Commune	Section	Numéro de parcelle	Superficie de la parcelle	Superficie concernée par le défrichement	Pourcentage de la parcelle soumis au défrichement	Classement au PLU
Arc Nord	Châteauneuf-le-Rouge	AO	298	791 m²	113 m²	14,9 %	N*
			299	519 m²	356 m²	68,6 %	
	Zone non cadastrée sur Châteauneuf-le-Rouge (= ripisylve de l'Arc en rive droite)				437 m²	-	-
	Fuveau	AD	116	5 448 m²	1 181 m²	21,7 %	N*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= RD 96 côté Ouest)				82 m²	-	-
SOUS-TOTAL ARC NORD					**2 169 m²**		
Bramefan Nord	Fuveau	AC	17	14 684 m²	257 m²	1,8 %	A*
			18	3 246 m²	142 m²	4,4 %	A*
			19	5 407 m²	190 m²	3,5 %	AUH2*
		AD	115	2 959 m²	545 m²	18,4 %	N*
			116	5 448 m²	82 m² (= 1 263 m² en comptant les 1 232 m² du secteur Arc Nord)	1,5 % (= 23,2 % en prenant en compte le secteur Arc Nord sur cette même parcelle)	N*
			334	32 m²	32 m²	100 %	N*
			360	7 m²	7 m²	100 %	N*
			182	1 954 m²	565 m²	28,9 %	N*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= ripisylve du Vallat de Bramefan)				364 m²	-	-
SOUS-TOTAL BRAMEFAN NORD					**2 184 m²**		
Bramefan Sud	Fuveau	AB	143	191 m²	46 m²	24 %	AUH2*
			135	73 m²	66 m²	90,4 %	UC2*
			139	33 m²	33 m²	100 %	UC2*
			141	599 m²	8 m²	1,3 %	UC2*
		AA	104	2 058 m²	71 m²	3,4 %	A*
		AE	262	135 m²	108 m²	80,7 %	A*
			264	6 683 m²	248 m²	3,7 %	A*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= RD6)				377 m²	-	-
SOUS-TOTAL BRAMEFAN SUD					**957 m²**		
Bosquet Sud	Fuveau	AA	103	2 050 m²	1001 m²	48,8 %	A*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= RD6)				58 m²	-	-
SOUS-TOTAL BOSQUET SUD					**1 059 m²**		
Louvas	Fuveau	AD	348	2 668 m²	34 m²	1,3%	UC2*
	Zone non cadastrée sur Fuveau (= RD6 + ripisylve du vallat des Louvas)				1 031 m²	-	-
SOUS-TOTAL LOUVAS					**1 065 m²**		
TOTAL SURFACES DEFRICHEE					**7 434 m²**		

Secteurs défrichés

Parcellaire sous propriété du CD13

Projet

Bassins

Cadastre des Bouches-du-Rhône

NATURALIA
ingénierie en écologi

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Arrêté n° AE-F09320P0118 du 23/06/2020
Portant décision d'examen au cas par cas
en application de l'article R122-3 du code de l'environnement

Le préfet de région,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 codifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 et l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars modifiée relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L122-1, R122-2 et R122-3 ;

Vu le code forestier, notamment ses articles L341-1 et L341-3 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 26 juillet 2012 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur n°R93-2017-12-11-018 du 11/12/17 portant délégation de signature à Madame la Directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;

Vu la demande d'examen au cas par cas enregistrée sous le numéro F09320P0118, relative à la réalisation d'un projet de défrichement dans le cadre de la création du barreau de liaison RD6 / A8 - contournement de La Barque sur les communes de Fuveau, Meyreuil, Châteauneuf-le-Rouge (13), déposée par le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, reçue le 15/05/2020 et considérée complète le 25/05/2020 ;

Vu la saisine de l'agence régionale de santé en date du 26/05/2020 ;

Considérant la nature du projet, qui relève de la rubrique 47a du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement qui soumet à examen au cas par cas les défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, comprise entre 0,5 et 25 hectares et consiste à procéder à un défrichement, sur une surface totale de 1,42 hectare, qui constitue l'une des phases préparatoires du projet routier de contournement du hameau de La Barque ;

Considérant que le défrichement s'intègre dans un projet routier de contournement du hameau de La Barque, dont il constitue la première phase d'intervention en phase chantier ;

Considérant que le projet routier global a pour objectifs d'améliorer, de sécuriser et d'apaiser le trafic routier dans le secteur en évitant la traversée du hameau de la Barque, d'améliorer la desserte locale et le cadre de vie des habitants, de gagner en sécurité pour les usagers de la route et les habitants de la Barque, et de participer au développement économique et démographique local ;

Considérant la localisation du projet :

- dans un secteur constitué de zones agricoles et de zones d'urbanisation diffuse, partiellement sur des terrains boisés et aux abords d'infrastructures routières ;

- aux abords immédiats du cours d'eau L'Arc ;
- en zone d'aléa inondation et d'aléa retrait et gonflement des argiles ;
- partiellement dans la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) géologique « Stratotype Bégudien » ;
- à environ 300 mètres de la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type II « Massif du Montaiguet » ;
- partiellement dans le domaine vital de l'aigle de Bonelli « Est Bouches-du-Rhône », espèce menacée et protégée ;

Considérant que le projet intercepte le cours d'eau L'Arc et sa ripisylve, identifiés comme réservoirs de biodiversité faisant l'objet d'une recherche de remise en état optimale, intégrés à la Trame Bleue définie par le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) ;

Considérant que le projet fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales et végétales protégées ;

Considérant que les travaux de défrichement faisant l'objet de la demande d'examen au cas par cas sont une composante d'un projet routier ayant déjà fait l'objet d'une étude d'impact en octobre 2015 ;

Considérant l'avis de l'autorité environnementale en date du 10/09/2015 relatif au projet de création d'un barreau de liaison entre la RD6 et l'A8 (contournement de la Barque), sur les communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge (13) ;

Considérant que, conformément à l'article L122-1-1 du code de l'environnement, dans le cas où des travaux s'intègrent au sein d'un projet ayant d'ores et déjà fait l'objet d'une étude d'impact, celle-ci doit être actualisée dans le cadre des autorisations successives des travaux afin d'appréhender les incidences globales du projet ;

Considérant les impacts potentiels du projet sur l'environnement qui concernent :
- la biodiversité, les habitats naturels et plusieurs espèces protégées ;
- la préservation des continuités écologiques assurées par le cours d'eau L'Arc et sa ripisylve ;
- la destruction d'espaces de zones humides et de ripisylves ;

Arrête :

Article 1

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, le dossier de demande d'autorisation du projet de défrichement dans le cadre de la création du barreau de liaison RD6 / A8 - contournement de La Barque situé sur les communes de Fuveau, Meyreuil, Châteauneuf-le-Rouge (13) doit comporter une étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R122-5 du code de l'environnement.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale sont explicités dans les considérants de la présente décision. Ces objectifs sont exprimés sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'évaluation environnementale, conformément aux dispositions du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

Le présent arrêté est publié sur le site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de PACA. La présente décision est notifiée au Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône.

Fait à Marseille, le 28/07/2020.

Pour le préfet de région et par délégation,

Le Directeur Régional Adjoint
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement,

Fabrice LEVASSORT

Voies et délais de recours d'une décision imposant la réalisation d'une étude d'impact

Recours gracieux, hiérarchique et contentieux, dans les conditions de droit commun, ci-après :

1- Recours administratif préalable obligatoire, sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux :

- Recours gracieux :
Monsieur le Préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Secrétariat général
16, rue Zattara
CS 70248
13331 - Marseille cedex 3
(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision, ce recours a pour effet de suspendre le délai du recours contentieux)

- Recours hiérarchique :
Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire
Commissariat général au développement durable
Tour Séquoïa
1 place Carpeaux
92055 Paris – La-Défense Cedex
(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision, ce recours a pour effet de suspendre le délai du recours contentieux)

2- Recours contentieux :
Tribunal administratif de Marseille
22-24, rue de Breteuil 13281 Marseille Cedex 06
(Délai de deux mois à compter de la notification/publication de la décision ou bien de deux mois à compter du rejet du recours gracieux ou hiérarchique).

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Préfecture

Secrétariat Général

Direction des Collectivités Locales,
de l'Utilité Publique et de l'Environnement

Bureau de l'Utilité Publique,
de la Concertation et de l'Environnement

EXPROPRIATIONS
N° **2016-43**

A R R E T E

déclarant d'utilité publique, au bénéfice du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, la réalisation d'un barreau de liaison entre la RD6 et l'A8 (contournement de la Barque), emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Fuveau et Châteauneuf-le-Rouge

- oOo -

Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Préfet de la zone de défense et de sécurité Sud
Préfet des Bouches-du-Rhône

VU le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU le Code de l'Environnement ;

VU le Code de l'Urbanisme ;

VU le Code des Relations entre le public et l'Administration ;

VU l'arrêté dressant la liste des journaux habilités à publier les annonces légales dans le département des Bouches-du-Rhône pour l'année en cours ;

VU la liste départementale des Commissaires Enquêteurs pour l'année en cours ;

VU les documents d'urbanisme des communes de Fuveau et de Châteauneuf-le-Rouge ;

VU les pièces du dossier soumis à l'enquête publique, et notamment l'étude d'impact et l'avis de l'Autorité Environnementale du 10 septembre 2015 ;

VU le procès-verbal de la réunion des personnes publiques associées qui s'est tenue le 1er octobre 2015, en application des articles L.153-52, L.153-54, R.153-13 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme et relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Fuveau et de Châteauneuf-le-Rouge ;

VU la décision n°E15000131/13 du 9 octobre 2015 par laquelle le Président du Tribunal Administratif de Marseille a désigné le Commissaire enquêteur et le Commissaire enquêteur suppléant afin de conduire l'enquête unique ;

VU l'arrêté n°2015-43 du 22 décembre 2015 prescrivant l'ouverture, du lundi 18 janvier 2016 au vendredi 19 février 2016 inclus, d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet précité sur le territoire des communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Fuveau et Châteuneuf-le-Rouge, la délimitation exacte des immeubles nécessaires à la réalisation des travaux sur les communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge, et la demande d'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement issus de la loi sur l'eau ;

VU les exemplaires des journaux « LA PROVENCE » et « LA MARSEILLAISE» des 29 décembre 2015 et 19 janvier 2016 portant insertion de l'avis d'ouverture d'une enquête publique unique ;

VU le certificat d'affichage établi par le maire de la commune de Fuveau ;

VU le certificat d'affichage établi par le maire de la commune de Meyreuil ;

VU le certificat d'affichage établi par le maire de la commune de Châteauneuf-le-Rouge ;

VU les registres d'enquêtes, les pièces du dossier, notamment l'étude d'impact, les rapports, conclusions et avis favorables avec recommandations, sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Fuveau et Châteauneuf-le-Rouge, émis le 13 avril 2016 par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique unique ;

VU l'avis favorable du Sous-Préfet d'Aix-en-Provence du 1er février 2016 ;

VU la délibération du Conseil Municipal de Fuveau en date du 18 juillet 2016, rendant un avis favorable sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune ;

VU la délibération du Conseil Municipal de Châteauneuf-le-Rouge en date du 29 juin 2016, rendant un avis favorable sur la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune ;

VU la délibération de la commission permanente du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône du 13 juillet 2016 adoptant la déclaration de projet au sens de l'article L122-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU la lettre du 2 août 2016 par laquelle Monsieur Jean-Pierre Bouvet, vice-président du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône sollicite la déclaration d'utilité publique du projet considéré ;

CONSIDERANT qu'au vu des différentes pièces du dossier et du document de motivation joint au présent arrêté, les avantages attendus de cette opération, destinée à la création d'un barreau de liaison entre la RD6 et l'A8 (contournement de la Barque) sur le territoire des communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge, sont supérieurs aux inconvénients qu'elle est susceptible d'engendrer ;

CONSIDERANT que le projet a pour but d'améliorer notablement les conditions de transport en fluidifiant le trafic et donc la sécurité des usagers ;

CONSIDERANT que le projet supprimera les nuisances de tous ordres subies par les riverains du hameau de la Barque et contribuera à la protection de l'environnement et du milieu naturel ;

SUR PROPOSITION du Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,

A R R E T E

ARTICLE 1er – Sont déclarés d'utilité publique, au bénéfice du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, conformément au document de motivation (annexe 1) et plan (annexe 2) ci-annexés, les travaux nécessaires à la réalisation d'un barreau de liaison entre la RD6 et l'A8 sur le territoire des communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge ;

ARTICLE 2 – Les maîtres d'ouvrage sont autorisés à procéder à l'acquisition, soit à l'amiable, soit à défaut, par voie d'expropriation, des immeubles nécessaires à la réalisation de l'opération susvisée.
Les expropriations éventuellement nécessaires devront être effectuées dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du présent arrêté.

ARTICLE 3 – Le présent arrêté emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de la commune de Fuveau et du plan d'occupation des sols de la commune de Châteauneuf-le-Rouge, conformément au dossier annexé au présent arrêté (annexe 3).

ARTICLE 4 – Conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du Code de l'Expropriation, le document de motivation (annexe 1) exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération est annexé au présent arrêté.

ARTICLE 5 - Les documents annexés au présent arrêté sont consultables à l'adresse suivante :
Préfecture des Bouches-du-Rhône
Direction des Collectivités Locales, de l'Utilité Publique et de l'Environnement
Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de l'Environnement (Bureau 403)
Place Félix Baret CS 80001 13282 MARSEILLE Cedex 06

ARTICLE 6 – Les adresses des services intéressés, auprès desquels le public peut notamment solliciter des informations sont les suivantes :

1) **Préfecture des Bouches-du-Rhône**
Direction des Collectivités Locales de l'Utilité Publique et de l'Environnement
Bureau de l'Utilité Publique de la Concertation et de l'Environnement
Place Félix Baret – CS 80001 - 13282 MARSEILLE Cedex 06

2) **Sous-Préfecture d'Aix-en-Provence**
455 Avenue Pierre Brossolette
13100 AIX EN PROVENCE

3) **Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône**
Hôtel du Département
52 Avenue de Saint Just
13256 MARSEILLE CEDEX 20

4) **Mairie de Fuveau**
Hôtel de Ville
26 Boulevard Emile Loubet
13710 FUVEAU

5) **Mairie de Meyreuil**
Hôtel de Ville
Allée des Platanes
13590 MEYREUIL

6) **Mairie de Châteauneuf-le-Rouge**
Hôtel de Ville
Le Château
13790 CHATEAUNEUF LE ROUGE

ARTICLE 7 – Le présent arrêté fera l'objet d'une insertion au Recueil des Actes Administratifs de l'Etat et sera affiché, en outre, pendant un mois, par les soins du Maire des communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge aux lieux accoutumés, notamment à la porte principale de l'Hôtel de Ville.
L'accomplissement de cette formalité d'affichage sera certifié par le maire de chaque commune.
Mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département à la diligence des Maires de Fuveau et Châteauneuf-le-Rouge.

Il sera en outre publié sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône à l'adresse suivante : www.bouches-du-rhone.gouv.fr.

ARTICLE 8 – Cet arrêté est susceptible de faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Marseille, 22-24 Rue Breteuil, 13281 Marseille cedex 06, dans un délai de deux mois à compter de son affichage.

ARTICLE 9 - Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,
- Le Sous-Préfet de l'arrondissement d'Aix-en-Provence,
- La Présidente du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône,
- Le Maire de Fuveau,
- Le Maire de Meyreuil,
- Le Maire de Châteauneuf-le-Rouge,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

FAIT à MARSEILLE, le 15 septembre 2016

Pour le Préfet, et par délégation,
La Secrétaire Générale Adjointe,
SIGNE : Maxime AHRWEILLER

REPUBLIQUE FRANCAISE

RAPPORT N° 59

CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES BOUCHES-DU-RHONE

REUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 13 Juillet 2016

SOUS LA PRESIDENCE DE MME MARTINE VASSAL

RAPPORTEUR(S) : M. JEAN-PIERRE BOUVET / MME PATRICIA SAEZ / M. JEAN-CLAUDE FERAUD

OBJET

RD6 - Fuveau - Meyreuil - Châteauneuf-le-Rouge
Déviation de La Barque et liaison A8/D6 - Déclaration de projet suite à la clôture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

---

DGACEEP Direction des Routes
Arrondissement d'Aix en Provence
04.13.31.22.19

Certifié transmis à la Préfecture le 18 Juillet 2016

PRESENTATION

L'opération « Déviation de La Barque et liaison A8/RD6 » a été prise en considération lors du vote du budget départemental de 2010.

Par délibération n°165 du 23 mai 2014, la commission permanente du Conseil Général avait approuvé les caractéristiques de cette opération, et autorisé son Président à solliciter le lancement des enquêtes publiques conjointes.

Par arrêté n°2015-043 du 22 décembre 2015, le Préfet des Bouches-du-Rhône a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet sur le territoire des communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Fuveau et Châteauneuf-le-Rouge ;
- la délimitation exacte des immeubles nécessaires à la réalisation des travaux (enquête parcellaire) sur les communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge ;
- l'autorisation requise au titre des articles L-214-1 à L-214-6 du Code de l'Environnement issus de la loi sur l'eau.

Ces enquêtes conjointes se sont déroulées du 18 janvier au 19 février 2016 inclus.

Le rapport, les conclusions et l'avis de la commission d'enquête relatifs à la déclaration d'utilité publique ont été transmis par le Préfet des Bouches-du-Rhône le 4 mai 2016 au Département.

Au terme de l'enquête préalable à la déclaration publique du projet, la loi N°2002 - 276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité fait obligation à l'organe délibérant de la collectivité territoriale responsable du projet de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération dans les conditions prévues à l'article L 126 –1 du Code de l'Environnement.

Par délibération de l'assemblée départementale du 16 avril 2015, la Commission Permanente du Département est autorisée à se prononcer sur les déclarations de projet.

La déclaration de projet, qui doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête publique, mentionne :

- l'objet de l'opération,
- les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général,
- le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportés au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

La déclaration de Projet rappelle des recommandations de la commission d'enquête qui seront prises en compte par le Département. D'ores et déjà, les services du Département et ceux de la commune de Fuveau travaillent conjointement afin de définir les modalités d'engagement de la commune dans le cadre d'un projet de requalification urbaine de l'emprise publique centrale, entre le pont de Bachasson et le giratoire sud.

La déclaration de projet valant document de motivation relative à l'opération « Déviation de La Barque et liaison A8/RD6 » figure en annexe au présent rapport.

PROPOSITION

Je vous propose de bien vouloir :

- adopter la déclaration de projet relative à l'opération « Déviation de La Barque et liaison A8/RD6» tel qu'annexé au présent rapport,

- m'autoriser à représenter le Département dans tous les actes, démarches et procédures nécessaires à la réalisation de ce projet.

Au bénéfice de ces précisions et sur proposition de Monsieur le Délégué aux routes, je vous serais très obligée de bien vouloir prendre la délibération ci-jointe.

Signé
La Présidente du Conseil Départemental

Martine VASSAL

Certifié transmis à la Préfecture le 18 Juillet 2016

« Déviation de La Barque et liaison D6/A8 »

Communes de Fuveau, Meyreuil

et Châteauneuf-le-Rouge

DECLARATION DE PROJET
Suite à la clôture de l'enquête

La présente déclaration relève des dispositions de l'article L 126 – 1 du code de l'environnement (loi 2002-276 du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité) qui précise que " lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée ".

I - OBJET DE L'OPERATION

La route départementale n°6 (RD6) permet de rejoindre l'est du département à partir de l'étang de Berre et du nord de Marseille. Elle dessert Gardanne et les zones d'activités de Rousset-Fuveau.
Compte tenu de son rôle important, elle a fait l'objet d'aménagements importants (mise à 2x2 voies depuis A51 jusqu'à un peu avant La Barque) depuis des années.
L'autoroute A8, qui assure le trafic de transit depuis l'Italie vers Aix-en-Provence et le nord de la France par A7, a un dispositif d'échange à La Barque et au Canet de Meyreuil tout proche.
Entre ces 2 infrastructures, la RD 96, qui vient d'Aubagne, permet de rejoindre l'A8 en traversant le hameau de La Barque.
La traversée obligée de ce hameau par tout le trafic de la RD6 et de la RD96 sud vers l'A8, notamment poids lourds (PL), venant de l'Est (zone de Rousset), ou de l'Ouest (Marseille Nord, Gardanne), occasionne des nuisances considérables pour les habitants, et des bouchons pour les usagers de la route qui doivent emprunter une voie devenue inadaptée, notamment aux heures de pointe.
C'est cette situation qui a conduit le Département des Bouches-du-Rhône à proposer une nouvelle infrastructure de raccordement RD6/A8.

Le projet retenu mis à l'enquête publique comprend :
• La création d'une voie de liaison à 2x1 voie entre la RD6 et la RD96 demi-échangeur de l'A8.
• La mise à 2x2 voies de la RD6 entre les Bastidons et La Barque.
• La réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'Arc accolé au pont de Bachasson actuel.
• La réalisation d'un ouvrage de franchissement du vallat de Bramefan.
• La suppression du carrefour RD6-RD6c.
• Le rétablissement en passage supérieur de la RD6c avec création de contre-allées à double sens pour les accès riverains et les cycles.
• La création d'un échangeur giratoire plan au sud de la voie de liaison avec bretelles d'évitement rétablissant les échanges avec la RD6 et assurant la liaison de la RD6 à 2x2 voies avec l'échangeur de l'A8.
• La création d'un giratoire plan à 5 branches au nord de la voie de liaison créée, assurant la continuité, d'une part vers demi-échangeur de l'A8 en direction de Toulon/Aubagne, et d'autre part, via la RD96, vers la RD7n et demi-échangeur de l'A8 en direction d'Aix-en-Provence, Marseille et Lyon.
• La création d'un giratoire au niveau de La Barque au nord de la RD6 permettant, via deux bretelles d'accès, d'assurer les échanges entre la RD96 la RD6 et le barreau de liaison.
• La mise en place de protections acoustiques.

• La réalisation d'ouvrages de collecte de ruissellement de la plateforme par un réseau étanche qui les dirigera vers les bassins de rétention prévus
• Un réseau enherbé en tête de talus de déblais ou en pied de remblai pour collecter les eaux de ruissellement issues des bassins versants naturels interceptés par le projet.
• 4 bassins de rétention.
• Une zone de compensation hydraulique du fait de la mise en œuvre d'un remblai en zone inondable.
• La prolongation de l'ouvrage de rétablissement du Vallat de Bramefan et de l'ouvrage sur l'Arc.
• Des ouvrages de décharge sous la déviation permettant d'assurer la continuité hydraulique pour la crue centennale.

La réalisation du projet nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Fuveau et Châteauneuf-le-Rouge, l'obtention de l'autorisation prévue aux articles L-214-1 à L-214-6 du Code de l'Environnement issus de la loi sur l'eau, et nécessite l'acquisition foncière de terrains privés situés sur l'emprise des travaux.

A ce titre, le projet a fait l'objet d'une enquête publique unique prescrite par arrêté préfectoral N°2015-043 du 22 décembre 2015, qui s'est déroulée conjointement sur les 3 communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge du 18 janvier au 19 février 2016 inclus.

II- JUSTIFICATION DU CARACTERE D'INTERET GENERAL DE l'OPERATION

Les comptages effectués depuis de nombreuses années montrent le rôle important du nœud A8/RD6 pour la desserte des bassins d'emploi, en particulier :
- la zone économique de Gardanne comportant de nombreuses activités industrielles et commerciales,
- la centrale thermique de Meyreuil,
- les zones industrielles de Rousset, Peynier/Fuveau ;

Enfin, la RD6 dessert des zones résidentielles importantes telles que Bouc Bel Air, Simiane-Collongue, Gardanne, Meyreuil, Fuveau, Peynier, Rousset et Trets.

La zone industrielle de Rousset-Peynier-Fuveau nécessite un niveau de desserte compatible avec son importance économique à échelle nationale et locale, d'où une nécessité impérieuse d'améliorer l'accès à l'A8 en direction du département du Var pour le trafic provenant de l'aire urbaine marseillaise :

- étirement de communications, dû à la modification en profondeur des relations domicile-travail, avec des longueurs de trajets de plus en plus grandes,
- absence de solution de transport collectif sur ces itinéraires,
- voire création de flux de plus en plus importants en provenance de l'Etang de Berre et au-delà (A55) et à destination du Var (St Maximin, Brignoles par ex) utilisant l'A51 puis la RD6.

De plus, il parait nécessaire de faciliter un redéploiement du site de Rousset qui après avoir connu une certaine stagnation, est susceptible de connaître de nouveaux développements

Le trafic important qui en découle traverse le hameau de la Barque, en particulier le trafic poids lourds et engendre des nuisances de tous ordres qu'il convient de réduire.

Ainsi, le projet retenu répond parfaitement aux objectifs qui étaient définis:

- ✓ Créer une liaison entre la RD6, l'A8 et la RD96
- ✓ Dévier le trafic de la RD96 traversant le hameau de la Barque.
- ✓ Fluidifier le trafic et améliorer la sécurité et le cadre de vie du hameau de la Barque.

Ainsi, l'opération et le programme des ouvrages à réaliser, objet d'une enquête publique unique, répondent à des **objectifs d'intérêt général** visant à améliorer les conditions de circulation et de sécurité routière sur la RD96 dans la traversée du hameau de la Barque, tout en respectant l'environnement et les principes du développement durable.

III - NATURE ET MOTIFS DES MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET AU VU DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Par courrier en date du 4 mai 2016, le Préfet des Bouches-du-Rhône a adressé au Département, le rapport et les conclusions motivées dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de ce projet.

La commission d'enquête a émis **un avis favorable au projet** sans formuler de réserves. Elle a cependant émis la recommandation suivante :

> *Il est important que, lorsque le contournement de La Barque sera réalisé, le trafic dans le village soit limité à celui qui est généré par le hameau même, à l'exclusion du transit.*
> *Dans ce but le CD13, par lettre du 25 mars 2016 du conseiller départemental délégué aux routes, a pris l'engagement de réaliser un aménagement urbain comme mentionné à l'étude d'impact page 466, conjugué à l'interdiction de la circulation des poids lourds dans la Barque.*
> *Cet aménagement a été précisé par le CD13 dans sa réponse au PV de synthèse (cf. rapport page 16).*
> *Pour atteindre l'objectif recherché, je recommande que les 3 aménagements routiers proposés pour "pacifier" la traversée de La Barque:*
>
> > *• une écluse ou d'une chicane en entrée/sortie de hameau, obligeant les véhicules entrant dans le hameau à céder la priorité aux véhicules sortant,*
> > *• un plateau traversant au droit du carrefour RD96/RD6c,*
> > *• des ralentisseurs en section courante pour réguler la vitesse des conducteurs*
>
> *soient complétés par un projet de requalification urbaine de toute l'emprise publique centrale du village, entre le pont de Bachasson et le giratoire sud, comprenant circulation piétonne et cyclable (liaison du giratoire nord avec la piste vers Gardanne le long du CD6c et CD6), éventuellement diminution de la largeur de l'emprise actuelle de la RD96, création de places de stationnement près de la mairie-annexe, et de la poste, plantations, éclairage public.*
> *Ce projet, qui concerne un territoire destiné à être classé dans le domaine communal, devrait être élaboré conjointement avec la commune de Fuveau. Je souhaite que celle-ci s'engage sur un tel projet avant la Déclaration d'Utilité Publique.*

Cette recommandation a d'ores et déjà été prise en compte par le Département des Bouches-du-Rhône, via un courrier du 25 mars 2016 du Délégué aux Routes, engagement qui sera renforcé à l'occasion de l'adoption de la présente déclaration de projet de l'opération par la Commission Permanente.

Ce projet de requalification sera étudié en concertation avec les services de la commune (projet cofinancé) en 2017/2018, pour une réalisation des travaux de requalification dès la mise en service du barreau.

Cette voie sera ensuite intégrée au domaine publique routier communal (ou métropolitain).
A moyen terme (échéance de réalisation de la liaison A8 – RD6), le trafic résiduel traversant le hameau de La Barque serait de 3 300 v/j, dont une part très faible de PL (2%). Ce trafic correspond au trafic généré par le hameau même (environ 1 500 habitants) et son activité (piscine et groupes scolaires notamment).
Pour éviter que le trafic de transit dirigé vers le réseau structurant ne soit tenté par la traversée du hameau, notamment pour effectuer la liaison RD 96>Fuveau>A8, des aménagements de pacification de la traversée de La Barque seront réalisés par le Département. Ils comprendront notamment l'implantation ayant fait l'objet de la recommandation du commissaire enquêteur dans ses conclusions:

- d'une écluse ou d'une chicane en entrée/sortie de hameau, obligeant les véhicules entrant dans le hameau à céder la priorité aux véhicules sortant,
- d'un plateau traversant au droit du carrefour RD96/RD6c,
- de ralentisseurs en section courante pour réguler la vitesse des conducteurs.

Dans ces conditions, au vu des conclusions de l'enquête publique, l'intérêt général de l'opération « Déviation de La Barque et liaison D6/A8 » est confirmé et le projet sera poursuivi en tenant compte des engagements du Département présentés ci-dessus.

La Présidente du Conseil départemental
Martine VASSAL

Certifié transmis à la Préfecture le 18 Juillet 2016

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Service connaissance, aménagement durable, évaluation
Unité évaluation environnementale

Adresse du site :
CS 80065
Allée Louis Philibert
13182 Aix-en-Provence-cedex 5

Nos réf. : SCADE-UEE 2015-000882
Vos réf. : votre courrier en date du 30/06/2015 (Sophie WAIGNON)
Affaire suivie par : Gilles FLORES
gilles.flores@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04 42 66 65 24

Aix-en-Provence le 10/09/2015

La directrice régionale

à

Péfecture des Bouches-du-Rhône
Place Félix Baret CS80001
13282 MARSEILLE cedex 20

Avis de l'autorité environnementale relatif au projet de création d'un barreau de liaison entre la RD6 et l'A8 (contournement de La Barque) sur les communes de Châteauneuf-le-Rouge, Fuveau et Meyreuil (13)

Garance n°2015-000882

>>

Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 III et R122-7 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, usuellement appelée « Autorité environnementale » a été saisie sur la base du dossier d'enquête publique relatif au projet de création d'un barreau de liaison entre la RD6 et l'A8 (contournement de La Barque), situé sur les communes de Châteauneuf-le-Rouge, Fuveau et Meyreuil (13). Le maître d'ouvrage du projet est conseil départemental des Bouches-du-Rhône.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact valant document d'incidences sur l'eau
- une évaluation des incidences Natura 2000

La DREAL PACA a, par délégation du préfet de région, accusé réception du dossier à la date du 10/07/2015, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'Autorité environnementale.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement, à savoir :

- le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article L122-1-1 et R122-9 du code de l'environnement ;
- rendre cet avis public par voie électronique sur son site Internet.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7–II, l'avis est également publié sur le site de l'autorité environnementale :

http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/avis-de-l-autorite-r1204.html

L'avis est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1 IV, cette décision prendra en considération le présent avis.

Table des matières

1. Procédures....4
1.1. Soumission à étude d'impact....4
1.2. Procédures d'autorisation....4
2. Présentation du dossier....5
2.1. Contexte général....5
2.2. Objectifs et consistance....6
2.3. Concertation....7
3. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale....7
4. Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement et de santé dans le projet....9
4.1. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique....9
4.2. Avis sur l'analyse de la présentation du projet et sur son articulation avec les documents d'urbanisme et les autres plans et programmes concernés....10
4.3. Avis sur l'analyse de l'état initial et l'identification des enjeux environnementaux du territoire sensibles au projet....11
4.4. Avis sur la justification des choix et les solutions de substitution envisagées....11
4.5. Avis sur l'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé et l'évaluation des incidences Natura 2000....12
4.6. Analyse des mesures prévues pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts sur l'environnement et la santé....16
4.7. Analyse du dispositif de suivi....18
5. Conclusion....19
Avis sur la qualité de l'étude d'impact....19
Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement....19

Avis

1. Procédures

1.1. Soumission à étude d'impact

Le projet de création d'un barreau de liaison entre la RD6 et l'A8 (contournement de La Barque), situé sur les communes de Châteauneuf-le-Rouge, Fuveau et Meyreuil (13), compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et/ou de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques suivantes du tableau annexe de l'article R122-2, qui soumettent à étude d'impact les projets de :

- rubrique 6d : toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres,
- rubrique 6e : tout carrefour giratoire dont l'emprise est supérieure à 0.4 hectare,
- rubrique 7a : Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres.

Compte tenu de ses caractéristiques, le projet relève d'une demande d'examen au cas par cas. Compte tenu de ses conséquences prévisibles sur l'environnement, le conseil départemental des Bouches-du-Rhône a décidé de réaliser une étude d'impact sans déposer de demande d'examen au cas par cas.

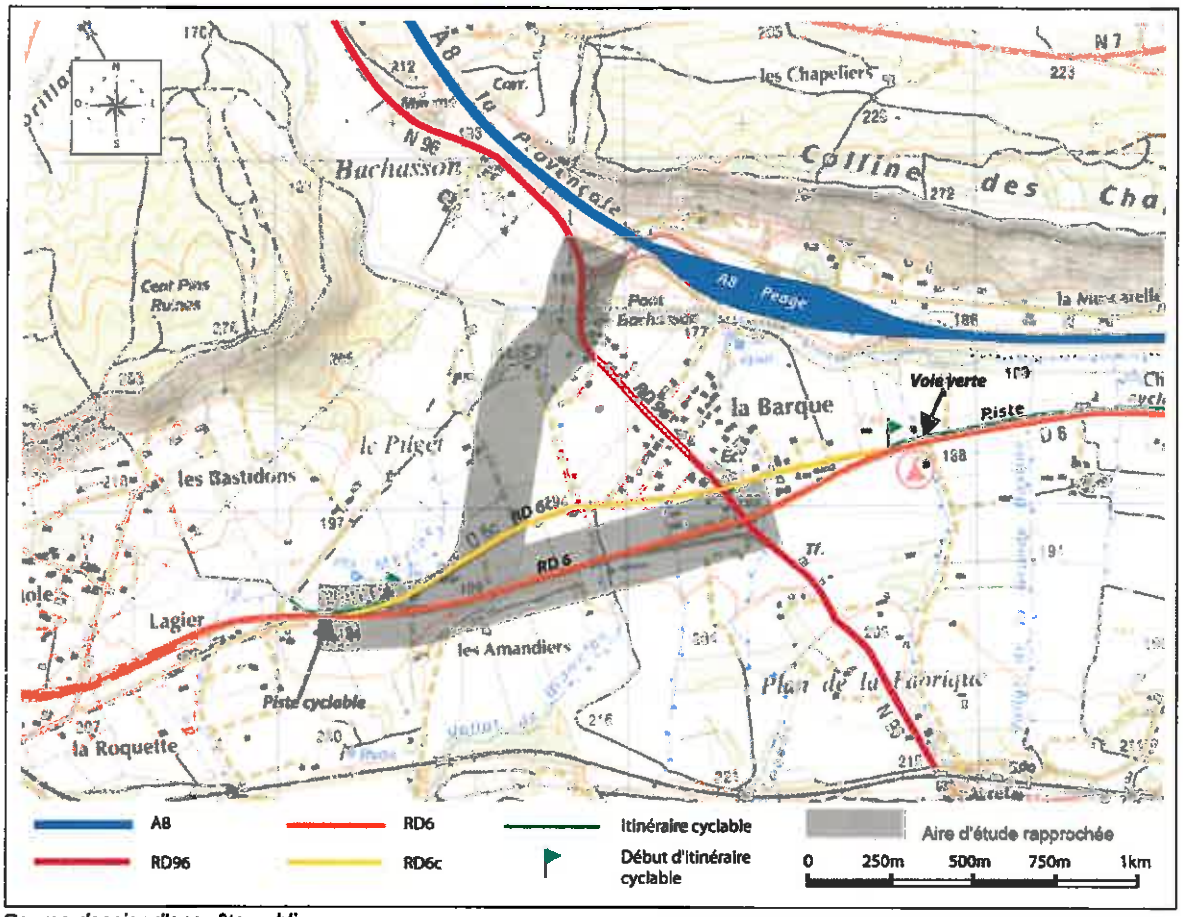
1.2. Procédures d'autorisation

Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes :

- déclaration d'utilité publique
- autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement
- procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme en vigueur
- autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces.

2. Présentation du dossier

2.1. Contexte général



Source dossier d'enquête publique

La RD96, qui supporte un trafic de transit entre Aix-sud/Aubagne/Marseille, traverse le hameau de La Barque et assure la liaison entre la RD6 et l'autoroute A8, via la RD6c. La RD6 constitue une desserte essentielle de la haute vallée de l'Arc et du pôle d'activités de Rousset via La Barque. Aujourd'hui, les trafics routiers constatés sur la RD96 et la RD6 ne sont plus compatibles avec une traversée urbaine. Ce fort trafic occasionne :

- de nombreux dysfonctionnements : le phénomène d'heure de pointe du matin et du soir est très marqué avec
  - des retenues de véhicules d'une longueur pouvant atteindre 700 mètres le long de la RD6c de part et d'autre du carrefour à feux RD96/RD6c,
  - des attentes de 10-15 minutes le matin à la sortie de l'A8 et sur la RD96 au sud de La Barque,
  - des attentes de 5-10 minutes le soir sur la RD96 dans la traversée du hameau.
- d'importantes nuisances subies par les riverains et la population du hameau : des établissements recevant du public comme la mairie annexe, le bureau de poste ou encore un groupe scolaire y sont directement exposés,

- une insécurité routière notamment pour les cycles pour lesquels l'itinéraire cyclable est interrompu dans La Barque et qui doivent cohabiter avec un intense trafic poids lourds sur la RD6c.

Description du trafic dans l'aire d'étude

Les flux de trafic sont extrêmement élevés :

- sur la RD6, ils varient entre 24 400 et 24 800 véhicules/jour (TMJO trafic moyen jours ouvrés).
- sur la RD96, ils sont compris entre 12 300 et 15 100 véhicules/jour (TMJO) respectivement au sud et au nord de la zone d'étude.
- sur la RD6c, le trafic s'établit entre 7 300 et 9 500 véhicules/jour (TMJO) (au droit de l'accès à l'A8).

Les taux de poids lourds sont particulièrement élevés (20%) sur le tronçon ouest de la RD6c et au droit de l'accès à l'A8. Sur le reste du réseau le taux atteint 10 %.

Il a été constaté, depuis la mise à 2x2 voies de la RD6, une augmentation de la demande à destination et provenance de la RD6c ouest puisqu'une partie des usagers privilégient la RD6 au détriment de l'utilisation de l'A51 et l'A8. C'est donc un report de trafic de l'itinéraire A8-A51 vers l'itinéraire A8-RD96-RD6-A51 qui est constaté.

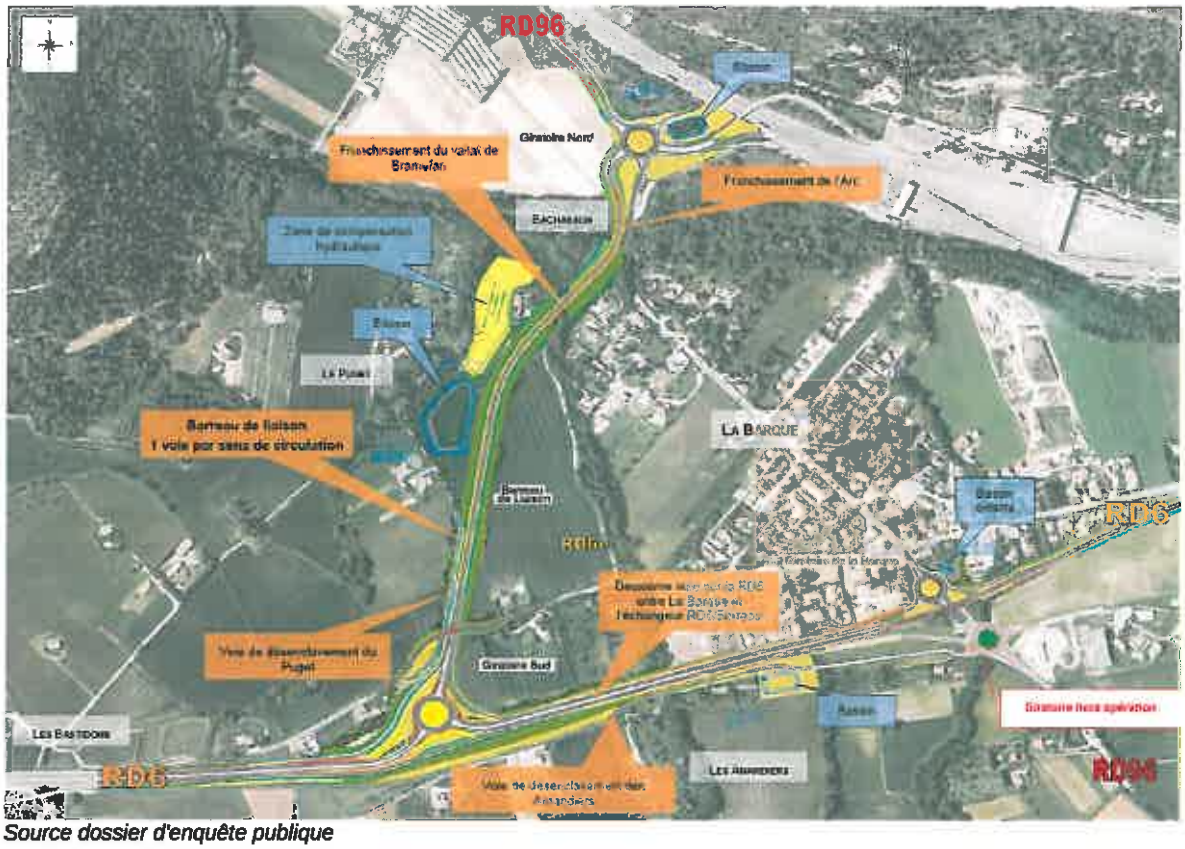
2.2. Objectifs et consistance

Le maître d'ouvrage affiche les objectifs suivants :

- apporter une solution aux dysfonctionnements constatés lors la traversée de La Barque,
- fluidifier le trafic dans la traversée de La Barque et sur les axes connexes,
- améliorer la desserte locale, le cadre de vie et la sécurité pour les usagers et les habitants de La Barque,
- prendre en compte les évolutions attendues en termes de développement économique et démographique local.

L'aménagement comporte :

- la création d'une voie de liaison d'une longueur de 830 mètres à 2x1 voies entre la RD6 et la RD96 au niveau du demi-échangeur de l'A8,
- la mise à 2x2 voies de la RD6 entre les Bastidons et La Barque sur une longueur de 1 900 mètres,
- la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'Arc accolé au pont de Bachasson existant,
- la suppression du carrefour RD6-RD6c à l'est avec rétablissement en passage supérieur et création de contre-allées à double sens pour les accès riverains,
- la création d'un échangeur giratoire plan au sud de la voie de liaison avec bretelles d'évitement rétablissant les échanges avec la RD6 et assurant la liaison de la RD6 à 2x2 voies avec l'A8,
- la création d'un giratoire plan à 5 branches au nord de la voie de liaison créé assurant la continuité jusqu'au demi-échangeur de l'A8 et via la RD7n jusqu'à l'échangeur de la Barque en direction d'Aix-en-Provence,
- la création d'un carrefour giratoire au niveau de lLa Barque au nord de la RD6 permettant via deux bretelles d'accès d'assurer les échanges entre la RD96, la RD6 et le barreau de liaison.



Source dossier d'enquête publique

Les travaux se dérouleront entre 2017 et 2018 pour une mise en service en 2019.

2.3. Concertation

Ce projet a fait l'objet d'une concertation publique qui s'est déroulée en 3 phases :

- octobre 2007 : comparaison de 8 variantes de tracé,
- septembre 2009 : choix de la variante ouest,
- mai 2014 : présentation de la variante retenue et optimisée en fonction des évolutions des prévisions de trafic. Ces évolutions ont conduit le maître d'ouvrage à adopter une chaussée à 2x1 voies plutôt que 2x2 voies initialement, à mettre en place des carrefours giratoires plan plutôt que dénivelés et à retenir un ouvrage de franchissement de l'Arc plus court accolé au pont de Bachasson existant, évitant ainsi une nouvelle césure de la ripisylve de l'Arc.

3. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux d'environnement du territoire identifiés par l'autorité environnementale et susceptibles de présenter des sensibilités vis-à-vis du projet sont les suivants : déplacements, risques inondation, biodiversité. Les paragraphes ci-dessous détaillent l'ensemble des enjeux.

Géologie : Le projet intercepte la zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) géologique du Stratotype Bégudien (n°1358G00). **Il est attendu du projet qu'il ne remette pas en cause l'état des gisements fossiles ou des plissements géomorphologiques particuliers.**

Eaux souterraines : le projet s'inscrit sur la nappe souterraine « Formations du Bassin d'Aix » qui selon le SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015 présente un bon état quantitatif et chimique. Cette nappe quasi-affleurante au droit de l'aire d'étude revêt un caractère particulièrement vulnérable. Cette nappe n'est pas exploitée pour l'alimentation en eau potable ou pour l'irrigation.

Eaux superficielles : l'Arc est le principal cours d'eau alimenté par différents vallats : vallat des Louvas, de Bramefan et de la Marine. Dans le secteur, l'Arc présente selon le SDAGE un bon état chimique et un mauvais état écologique notamment en raison de nombreux obstacles au bon déplacement de la faune piscicole.

En l'état actuel, aucune des routes constituant le nœud routier du hameau de La Barque n'est munie de dispositif de traitement de la pollution chronique ou accidentelle. (RD6, RDc, RD96). Les rejets d'eaux pluviales ne sont pas compatibles avec les objectifs du SDAGE 2010-2015.

Il est attendu du projet qu'il préserve la ressource en eau et les milieux aquatiques ce qui doit se traduire par des objectifs ambitieux en terme d'assainissement des eaux de la plate-forme routière.

Risque inondation : le secteur subit les débordements de l'Arc (et de ses affluents) qui peut atteindre un débit de 408 m^3/s lors d'une crue centennale. L'aléa est résiduel sur l'ensemble de l'aire d'étude hormis au droit de la confluence avec les vallats de la Marine et du Bramefan où il est respectivement fort et modéré selon l'étude hydraulique relative à l'élaboration du PLU de Fuveau. Il n'existe pas de plan de prévention des risques inondation en vigueur sur la zone. La cartographie de référence en terme d'aléa inondation est celle de l'atlas des zones inondables basé sur une approche hydrogéomorphologique. L'ouvrage assurant la transparence hydraulique du Vallat de Bramefan sous la RD6 est sous-dimensionné pour une crue centennale et des débordements sont constatés en amont de la RD6 en remblai.

Il est attendu du projet qu'il n'augmente pas le risque d'inondation pour les populations et les biens actuellement exposés en améliorant la transparence hydraulique des ouvrages existants et en maîtrisant les débits rejetés en fonction des capacités des milieux récepteurs.

Biodiversité : le projet s'inscrit à moins de 3 kilomètres mètres du site Natura 2000 « Montagne Sainte-Victoire, Forêt de Peyrolles, Montagne des Ubacs, Montagne d'Artigues ». La richesse du secteur réside dans la variété des habitats agraires, forestiers, aquatiques et riverains. Les enjeux sont concentrés au niveau des ripisylves de l'Arc et ses vallats qui forment des corridors écologiques remarquables et attractifs, des zones de chasse ou des gîtes pour un cortège d'oiseaux diversifié et les chauve-souris (chiroptères). Deux colonies de chiroptères arboricoles sont présentes à l'ouest du franchissement de l'Arc et des gîtes sont fortement pressentis de part et d'autre de l'ancien pont de Bachasson. Un couple de Milan Noir a aussi été observé en bordure du vallat de la Marine.

De plus, 3 espèces florales patrimoniales dont 2 sont protégées ont été identifiées en bordure de la RD6 : le Chardon à épingles, la Sperculaire pentagonale et la Gagée des Champs.

Il est attendu du projet qu'il prenne en compte cette richesse biologique et qu'il mette en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts afin de ne pas mettre en péril les populations visées et les équilibres biologiques.

Milieu humain : l'aire d'étude englobe 4 exploitations agricoles. L'agriculture dans le secteur est en concurrence avec une urbanisation rapide et les projets de développement économique dans le secteur. Néanmoins, l'étude fait état de terres agricoles identifiées comme ayant une bonne aptitude à la mise en valeur agricole, dont certaines sont encore utilisées.

Déplacements : le fort trafic de transit présent dans la traversée du hameau de La Barque induit des situations d'insécurité accentuées par un fort trafic poids lourds. Ce trafic occasionne également une dégradation importante de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore. L'amélioration du cadre de vie des riverains notamment au regard de la qualité de l'air et des nuisances sonores est un enjeu essentiel du projet. Le plan de déplacement urbain 2005-2015 de la communauté du Pays d'Aix présente la création du barreau de liaison RD6-A8 comme prioritaire. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de la communauté du Pays d'Aix classe le hameau de La Barque comme une zone sensible en raison de son exposition aux nuisances sonores d'origine routière.

La piste cyclable Trets / La-Barque s'arrête à l'entrée du hameau de La Barque où aucun équipement ne la prolonge. La piste cyclable menant à Gardanne débute plus à l'ouest. Ces deux itinéraires ne sont pas reliés de manière sécurisée pour les cycles.

Il est attendu du projet

- **qu'il améliore la situation en rétablissant un fonctionnement normal de la circulation dans le centre-ville, en diminuant les nuisances et en proposant une continuité des itinéraires doux.**
- **qu'il engendre un report effectif du trafic de transit vers la nouvelle infrastructure,**
- **qu'il respecte la réglementation relative au bruit des infrastructures routières,**
- **qu'il s'inscrive dans un processus d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction de l'exposition des riverains à la pollution de l'air.**

Paysage et patrimoine : le projet s'inscrit dans la plaine alluviale de l'Arc. Les perceptions rapprochées sont marquées par la présence de l'Arc, de ses vallats et de leur ripisylve. Le grand paysage ambiant est dominé par la Sainte-Victoire au nord, le massif de l'Etoile et la Sainte Baume au sud. Le maintien du caractère plat du terrain, des ouvertures visuelles sur les horizons des massifs et de la montagne Sainte-Victoire et la mise en valeur des ripisylves sont des enjeux essentiels.

La bastide de Puget est un édifice situé à proximité immédiate du projet, non protégé au titre des monuments historiques mais reconnu pour sa qualité architecturale.

Il est attendu du projet qu'il préserve le caractère plat de la plaine, les ouvertures sur le grand paysage, et qu'il mette en valeur les continuités boisées des ripisylves.

4. Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement et de santé dans le projet

Le présent chapitre de l'avis procède à la lecture critique du dossier et formule des recommandations.

4.1. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique

L'étude d'impact comprend sur la forme les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par les articles L122-1 et R122-5 du code de l'environnement.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques requises qui sont approfondies de façon proportionnée au regard des enjeux et des sensibilités.

Le **résumé non technique** est facilement accessible par le public. Il est clair et présente les cartes et figures nécessaires à la bonne compréhension du projet et de ses enjeux environnementaux par le public. **L'autorité environnementale recommande toutefois qu'il reprenne les conclusions du volet air et santé de l'étude d'impact et qu'il soit mis à jour sur la base du présent avis.**

L'évaluation environnementale est basée sur des méthodes qui sont correctement exposées dans l'étude d'impact et dont les limites sont analysées. Les hypothèses retenues dans les études de trafic et les études hydrauliques sont argumentées.

Le projet n'entre pas dans le cadre d'un programme de travaux.

Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une **évaluation de ses incidences sur les sites Natura 2000** dont le rapport est inclus dans le dossier.

4.2. Avis sur l'analyse de la présentation du projet et sur son articulation avec les documents d'urbanisme et les autres plans et programmes concernés

L'étude d'impact présente au chapitre 7 de l'étude d'impact la description du projet. Le lecteur peut également se reporter à la notice explicative ou aux caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Le projet est-bien décrit en termes de durée des travaux, date de démarrage des travaux et de date de mise en service (2019).

Néanmoins, s'agissant d'un dossier appelé à être présenté en enquête publique, le lecteur doit pouvoir se faire une idée précise de l'aspect final qu'auront les ouvrages construits (remblais, ouvrages d'art, équipement de la route), ainsi que de la manière dont ils se raccorderont à l'existant (pentes des talus, plantations, clôtures). Quelques précisions seraient donc nécessaires.

L'autorité environnementale recommande d'insérer dans le dossier :

- des coupes type avec indication du terrain naturel et des entrées en terre,
- un profil en long sur l'ouvrage et son raccordement à la voie existante, un profil en long général avec indication du niveau du terrain naturel,
- des plans plus précis au droit des bassins (pistes, clôtures, plantations, ...),
- une modélisation 3D des carrefours échangeur, notamment au sud particulièrement difficile à se représenter dans l'espace,
- des coupes avec aménagements paysagers plus nombreuses pour appréhender le niveau des remblais nécessaires en particulier, au droit des franchissements (RD6c et Arc) dans la plaine,
- la légende au plan général du projet retenu (page 281),
- la description de l'organisation du chantier (positionnement des zones de stockage des matériels et des matériaux, de la base de vie chantier), ainsi que le phasage des travaux de terrassement et de la réalisation des principaux ouvrages.

L'étude démontre au chapitre 13 la prise en compte, voire la compatibilité du projet, avec les **plans et programmes** suivants :

- directive territoriale d'aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône
- plan de déplacements urbains du Pays d'Aix,
- schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau Rhône-Méditerranée,
- schéma d'aménagement et de gestion de l'eau du bassin de l'Arc
- plan départemental de gestion des déchets du BTP,
- schéma département des carrières ;
- plan de protection de l'atmosphère ;

En revanche, la compatibilité du projet avec le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) n'est pas évoquée. Les milieux aquatiques et naturels associés à l'Arc et ses affluents, vallats des Louvas, de Bramefan et de la Marine sont des axes de déplacements pour des espèces comme les chauve-souris, les oiseaux ou certains insectes. L'Arc et ses affluents permettent de faire le lien entre les massifs au nord, dont les collines du Défens et des Chapeliers (et la Sainte-Victoire en arrière plan) et massifs au sud, à savoir les collines de Fuveau et de Peynier (et les massifs de l'Etoile et de la Sainte-Baume en arrière plan). **L'A8 et les routes départementales dans ce secteur représentent des barrières notables à la dynamique des espèces. Aussi l'autorité environnementale recommande de prendre en compte le SRCE pour cette analyse.**

Enfin, le projet est incompatible avec le plan local d'urbanisme des communes de Fuveau et Châteauneuf-le-Rouge et nécessite une mise en compatibilité. La mise en compatibilité est ainsi l'un des objets du dossier d'enquête publique.

Le projet affirme sans le démontrer que le projet est compatible avec le plan local d'urbanisme de Meyreuil.

4.3. Avis sur l'analyse de l'état initial et l'identification des enjeux environnementaux du territoire sensibles au projet

L'état initial est présenté au chapitre 5.

L'analyse fournit tous les éléments de connaissance nécessaires pour caractériser l'environnement du territoire concerné par le projet et ses évolutions. En complément de la bibliographie, des études spécifiques ont été réalisées en tant que de besoin pour préciser certaines caractéristiques de l'environnement et identifier les enjeux, par exemple :

- une étude écologique complète a été effectuée, afin de caractériser les habitats naturels, d'identifier la présence d'habitats d'intérêt communautaire, d'espèces protégées ou menacées, ainsi que leurs enjeux de conservation ;
- une étude hydraulique,
- une étude de trafics.

L'analyse est proportionnée aux enjeux du territoire, qui sont bien identifiés.

4.4. Avis sur la justification des choix et les solutions de substitution envisagées

Le projet a fait l'objet de plusieurs concertations publiques au cours desquelles les observations du public ont été recueillies. Ces concertations publiques ont été l'occasion de présenter au total 8 variantes qui ont fait l'objet d'une analyse comparative intégrant des critères techniques, environnementaux et financiers.

Par la suite, seules deux variantes issues des fuseaux ouest et est respectivement ont été comparées : la variante 1 ouest bis et la variante est.

Le projet retenu est finalement la variante ouest optimisée afin

- d'approfondir les études menées à la suite des observations du public : nuisances sonores, paysage, air et santé, étude foncière et agricole, expertise écologiques,
- de tenir compte des évolutions des prévisions de trafic revues à la baisse : ainsi, les caractéristiques du barreau de liaison ont été modifiées : réduction du nombre de voies, abandon des carrefours dénivelés et création d'un ouvrage de franchissement de l'Arc plus court et accolé au pont de Bachasson existant.

L'analyse est argumentée, néanmoins elle aurait pu mettre davantage en relief les réels efforts de prise en compte de l'environnement lors de l'évolution du projet et du choix de la solution retenue notamment au regard des enjeux liés aux besoins du territoire, aux déplacements, à la biodiversité et à la qualité de l'air.

4.5. Avis sur l'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé et l'évaluation des incidences Natura 2000

L'étude présente au chapitre 8 une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. L'étude prend en compte les impacts du projet liés à la phase de chantier et à la période d'exploitation. Elle identifie les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

Par rapport aux enjeux et aux sensibilités identifiés, les impacts sont bien identifiés et concernent les thématiques suivantes :

Topographie : bien que le projet ait été calé au plus près du terrain naturel et que des ouvrages de soutènement sont prévus et permettent de limiter l'emprise du projet, les terrassements généreront des volumes de matériaux importants : c'est notamment dû aux remblais importants qui seront placés au niveau du franchissement de l'Arc afin de conserver une capacité hydraulique suffisante :

- 71 000 m3 pour les déblais,
- 72 000 m3 pour les remblais,
- 40 000 m3 pour la terre végétale.

L'autorité environnementale recommande donc de quantifier le volume des matériaux qui auront une origine externe. Les distances à parcourir pour satisfaire ces besoins en matériaux viendraient utilement compléter le dossier, ainsi qu'un diagnostic préalable des déchets de chantier (déchets issus des voiries, de la déconstruction des bâtiments, dépôts sauvages, déchets nécessitant un traitement particulier,...).

Géologie : Une visite de terrain a été organisée en septembre 2014 en présence des représentants de la DREAL PACA et du CSRPN (conseil scientifique régional du patrimoine naturel). Compte tenu de leur caractère superficiel travaux ne sont pas de nature à porter un impact sur le stratotype Bégudien identifié dans l'état initial. Le maître d'ouvrage s'engage à informer la DREAL PACA de découvertes géologiques fortuites.

Eaux superficielles

- L'étude décrit les travaux de recalibrage du lit mineur du vallat de Bramefan qui risquent d'avoir une incidence sur la turbidité de l'eau par entraînement de particules fines. De la même manière, les travaux de mise en place du franchissement de l'Arc, parce qu'ils sont situés à proximité immédiate du lit de l'Arc risquent d'avoir un impact sur les milieux aquatiques. **L'autorité environnementale recommande de qualifier ces impacts et de décrire les précautions et les mesures éventuelles à mettre en place.**
- Une augmentation de 5,8 hectares de la surface imperméabilisée et donc de la charge polluante (pollution chronique) et des débits de ruissellement sont attendus.
- Un risque de pollution accidentelle au droit du futur barreau apparaîtra.

Risques naturels

<u>En phase de travaux,</u> une gêne potentielle au bon écoulement des eaux en cas de crues est possible si des matériaux ou du matériel sont stockés sur les axes d'écoulement.

<u>Incidences en phase exploitation sur la zone inondable de l'Arc :</u>

Le nouvel ouvrage de franchissement n'a aucun impact sur la ligne d'eau de l'Arc pour une crue d'occurrence décennale selon l'étude hydraulique présentée. En revanche, compte tenu des sections en remblais du barreau, un rehaussement de 8 à 27 cm est à prévoir pour une crue d'occurrence centennale en amont du nouvel ouvrage.

Incidences en phase exploitation sur la zone inondable du Bramefan en amont de la RD6

Aucun impact sur la zone inondable du Bramefan n'est à prévoir pour une crue d'occurence centennale selon la modélisation hydraulique présentée.

Incidences en phase exploitation sur la zone d'expansion des crues :

La zone d'expansion des crues est réduite sur une surface de 5 500 m² pour un volume de 7 600 m³. Des mesures de compensation sont prévues conformément au SAGE de l'Arc.

Milieu naturel

L'étude révèle des risques d'impacts sur des espèces protégées et prévoit des mesures d'évitement et de réduction :

- Flore :
  - destruction d'environ 250 individus de chardon à épingles et de 7 000 m² d'habitat de l'espèce.
  - destruction d'environ 10 individus de Gagée des Champs et de 30 m² d'habitat de l'espèce.
  - destruction d'environ 10 individus de Spéculaire pentagonale et de 50 m² d'habitat de l'espèce.
- Faune :
  - dérangement et destruction d'individus, altération du territoire de chasse et des corridors de déplacements de plusieurs espèces de chiroptères.
  - dérangement d'un couple de Milans noirs qui se reproduit à 200 mètres du tracé.
  - Augmentation potentielle de la mortalité d'individus de la faune par collision avec les véhicules en circulation.

Agriculture : les impacts sur l'activité agricole sont forts :

- destruction (ou enclavement rendant inexploitables) d'environ 10 hectares de terres agricoles répartis sur 4 exploitations agricoles. L'analyse est détaillée pour chaque exploitation.
- démolition d'un siège d'exploitation et d'une activité agritouristique de l'une des exploitations constituant un complément de revenus à l'activité agricole.
- coupure d'un chemin agricole.

L'impact sur ces exploitations varie en fonction des exploitations et est de nature à remettre en cause l'activité de l'exploitation nommée A2.

Activités économiques : La Bastide de Puget à l'ouest du Vallat de la Marine sera exposée aux nuisances du chantier et, en phase exploitation, aux nuisances sonores de l'infrastructure.

Déplacements : en phase de chantier, le schéma de circulation de la zone sera modifié et un afflux de poids lourds sur les axes de circulation pour l'approvisionnement du chantier ou l'évacuation des déchets est pressenti. **Le dossier aurait utilement mentionné une estimation de l'accroissement du flux de poids lourds sur les axes concernés.**

En phase d'exploitation, les études font ressortir un impact positif sur la résolution des graves dysfonctionnements constatés. Les flux de transit éviteront le hameau de La Barque. La circulation poids lourds sera interdite dans La Barque. Le trafic attendu sera de 18 000 véhicules/jour dont

13.1 % de poids lourds sur le barreau de liaison, 36 400 véhicules/jour sur la RD6 et un trafic résiduel de 3 300 véhicules/jour dans la Barque. Le projet permettra d'envisager une requalification de la traversée du hameau avec une réappropriation de l'espace public laissant plus de place aux usages doux.

Qualité de l'air : en phase de chantier, des envols de poussières lors des phases de terrassement ou pour l'évacuation ou l'approvisionnement des matériaux sont prévisibles. Un arrosage des pistes avec un capotage des engins par grand vent et l'adoption d'un plan de circulation adapté selon le phasage des travaux est prévu.

En phase d'exploitation, se reporter au paragraphe 4.5.2.

Ambiance sonore : se reporter au paragraphe 4.5.2.

Patrimoine et paysage : Au droit de la nouvelle voie, une dégradation du cadre paysager et la rupture de certaines continuités boisées sont annoncées.

Effets sur l'urbanisation future : Le dossier indique justement que le barreau de liaison induira un effet de barrière foncière qui devrait permettre de contenir l'étalement urbain. Le plan local d'urbanisme de la commune de Fuveau classe les terrains à l'est du barreau en zone AUH2 (extension limitée des constructions existantes et infra). Ce classement et la présence de la zone inondable mais en aléa résiduel, ne préserve pas à terme d'une urbanisation des terrains situés à l'est de la nouvelle voie. **L'autorité environnementale souligne que le maintien de cette poche agricole ou naturelle située à proximité du vallat de Bramefan serait favorable à la préservation du paysage comme à celle de la biodiversité.**

4.5.1 Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Le projet est susceptible de concerner les sites Natura 2000 suivants :

- zone spéciale de conservation (directive Habitats) « Montagne Sainte-Victoire » n°FR9301605,
- zone de protection spéciale (directive Oiseaux) « Montagne Sainte-Victoire » n°FR9310067.

Le projet a fait l'objet d'une évaluation de ses incidences sur les espèces et les habitats ayant déterminé la désignation de ce site. Les effets concernent notamment les espèces de chauve-souris du site N2000 du fait de l'altération des corridors de déplacements et du risque de mortalité par collision augmenté.

L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'incidence significative négative sur l'état de conservation du site.

4.5.2. Evaluation sanitaire

<u>Qualité de l'air</u>

L'étude d'impact contient l'ensemble des éléments nécessaires à l'analyse des effets du projet sur la santé des riverains. Cependant les éléments sont disséminés dans l'ensemble des parties du dossier ou encore dans une note complémentaire réalisée par EGIS ENVIRONNEMENT ce qui rend difficile l'analyse du dossier. **L'autorité environnementale recommande avant l'enquête publique d'annexer l'ensemble de ces documents à l'étude d'impact ou de les regrouper au sein de l'étude d'impact.**

Le projet de barreau de liaison RD6/A8 a les caractéristiques suivantes :

- trafic attendu à l'horizon 2039 de l'ordre de 25 000 véhicules/jour,
- densité de bâti dans la bande d'étude inférieure à 10 000 habitants/km²,
- l'école de La Barque (établissement sensible) est située dans la bande d'étude.

Conformément à la note méthodologique sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières, le maître d'ouvrage

- a défini le domaine d'étude en incluant les axes suivants : RD6 ouest1, RD6 ouest2, RD6c ouest, RD6c est, RD6 est, RD96 nord, RD96 sud, barreau de liaison RD6-A8,
- a retenu une bande d'étude d'une largeur de 200 mètres de part et d'autres des axes situés dans le domaine d'étude,
- a réalisé une étude de niveau II, remontée au niveau I au droit de l'école.

Un état initial a été réalisé sur la base de deux campagnes de mesures (été et hiver) de concentrations en benzène et en NO_2.

L'étude montre

- qu'en situation actuelle, l'objectif de qualité de l'air et la valeur limite pour la protection de la santé humaine sont dépassés pour le NO_2 au niveau de la jonction de la RD96 et la RD6c,
- que la création de la liaison RD6-A8 entraînera une baisse des concentrations en polluants pour les habitations et le bâti du hameau de La Barque situés le long de la RD96,
- que les risques sanitaires chroniques et aigus pour les 3 scénarios (état actuel 2014, état 2039 sans la réalisation du projet et 2039 avec réalisation du projet) sont acceptables pour les enfants de l'école de La Barque. L'évaluation des risques sanitaires ne met pas en évidence de dépassement des seuils sanitaires pour les enfants de l'école.

Si on se place à l'horizon 2039, les nouvelles normes technologiques applicables aux moteurs et aux carburants ainsi que le renouvellement du parc automobile vont permettre une réduction de la pollution au niveau des zones d'habitation pour la plupart des polluants dont le NO_2, les PM10 et le benzène. L'ensemble des valeurs seuils réglementaires pour toutes les substances étudiées seront alors respectées.

L'aménagement de la liaison RD6-A8 permettra de fluidifier le trafic sur le carrefour de La Barque. Ainsi, le long de la RD96 à La Barque, la création de la liaison permettra de diminuer les concentrations atmosphériques et d'y améliorer sensiblement la qualité de l'air.

En revanche, la qualité de l'air dans la zone d'implantation de la liaison sera dégradée par rapport à la situation actuelle (zone rurale et agricole), sans toutefois constater de dépassement des valeurs limite réglementaires dans les zones actuellement habitées ou constructibles à l'horizon 2039.

L'autorité environnementale recommande de tenir compte de cette dégradation de la qualité de l'air dans les projets d'urbanisation futures.

<u>Ambiance sonore</u>

L'étude acoustique prend en compte la section nouvelle et l'aménagement sur place de la RD6. Elle montre, dans l'état projet, une réduction des nuisances sonores dans la traversée du hameau de la Barque (-10dB(A)), et une augmentation des émergences sonores au droit de la RD9 et du barreau de liaison. 37 bâtiments présentent des dépassements des seuils réglementaires (>60dB(A) en journée).

4.6. Analyse des mesures prévues pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts sur l'environnement et la santé

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente au chapitre 9, de manière précise, les mesures pour supprimer, réduire et compenser les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets du projet.

Milieu physique : le projet a été calé au plus près du terrain naturel ; des ouvrages de soutènement sont prévus et permettent de limiter l'emprise du projet. Une gestion optimisée des matériaux avec réutilisation de 30 % minimum des matériaux extraits en remblais est prévue. La terre végétale sera réutilisée sur place pour la création de merlons ou pour les aménagements paysagers.

Eaux superficielles

- les travaux seront réalisés en période d'étiage avec la mise en place de dispositifs de chantier visant à réduire le risque de pollution : aires techniques étanches équipées de décanteurs, stockage des produits polluants sur rétention, plan alerte pollution à établir par les entreprises.
- Les talus seront végétalisés le plus rapidement possible afin de limiter l'érosion de la terre nue.
- Les bassins de rétention seront réalisés en priorité afin de collecter et décanter les eaux de ruissellement du chantier.
- En phase d'exploitation, un réseau de collecte des eaux de la plate-forme routière, traitées par 4 bassins multifonctions avant rejet dans le milieu naturel. (abattement de la pollution, écrêtement des débits et stockage d'une pollution accidentelle). De plus, le gain en sécurité apporté par la nouvelle infrastructure est de nature à réduire le risque de pollution accidentelle. **L'autorité environnementale recommande que soit mentionné dans l'étude le délai d'intervention nécessaire pour le confinement d'une pollution accidentelle.**

  Par ailleurs, l'étude indique que ces traitements ne permettent d'atteindre les objectifs fixés par le SDAGE Rhône-Méditerranée pour l'ensemble des paramètres étudiés. **Néanmoins, l'autorité environnementale souligne que le projet améliore nettement la situation actuelle du secteur qui n'est muni d'aucun dispositif de traitement de la pollution chronique ou accidentelle.**

Risques naturels :

- les zones de stockage du matériel et des matériaux seront situées en dehors des zones inondables ou des axes d'écoulement des eaux.
- Un ouvrage de décharge réalisé sur la section en remblais du barreau assurera le transit des eaux lors d'une crue centennale. L'étude hydraulique indique qu'avec cette mesure, le projet n'aura aucune incidence sur la ligne d'eau de l'Arc pour une crue décennale et sans impact significatif pour une crue centennale, **donc sans incidence sur la zone inondable de l'Arc et de ses affluents.**
- Les remblais en zone inondable seront totalement compensés, en aval du pont de Bachasson, conformément au SAGE de l'Arc par le décaissement d'une zone sur 10 800 m² .
- La mesure qui consiste à recalibrer le lit du vallat de Bramefan permet de compenser les effets du projet sur la hauteur de la ligne d'eau du Bramefan.

L'autorité environnementale recommande d'indiquer sur quelle longueur le vallat sera recalibré en amont du franchissement.

Milieu naturel :

- Flore : l'emprise des travaux sera délimitée par un expert écologue afin de prévenir tout impact supplémentaire sur les espèces protégées. Pour le chardon à épingles, une collecte de graines sera réalisée en vue du réensemencement ultérieur des talus.
- Faune : Le dossier préconise un phasage des travaux adapté au calendrier écologique. Des dates d'intervention à des périodes favorables aux habitats et espèces sont ainsi proposées. **Néanmoins, l'autorité environnementale recommande de confirmer que le phasage retenu par le maître d'ouvrage (cf paragraphe 4.2 de cet avis) est compatible avec ces recommandations.**
- Un abattage des arbres respectueux des enjeux écologiques sera réalisé afin de limiter l'impact sur les chiroptères qui ont élu gîte dans des cavités arboricoles.
- Des dispositifs visant à éviter les collisions des espèces volantes avec les véhicules seront mis en oeuvre :
    - les merlons anti-bruit entre l'Arc et le vallat du Bramefan sont de nature à limiter les risques de collision.
    - 2 barrières anti-collision seront installées de part et d'autre du Pont de Bachasson et du nouvel ouvrage de franchissement de l'Arc. Elles devraient avoir pour effet d'inciter les chiroptères à franchir la voie au-delà des zones de collision ou à passer sous les ouvrages. A ce titre, la création d'une continuité arbustive sous l'ouvrage prévue dans le dossier est primordiale.

Malgré la recherche de variantes et de mesure de réduction, des impacts résiduels significatifs subsistent sur la biodiversité. Des mesures compensatoires ciblées sur les chiroptères et sur les habitats de forêts à peupliers blancs seront conduites et qui consisteront à réhabiliter des parcelles à proximité du tracé afin de reconstituer des surfaces de forêt alluviale associée à la plantation d'une prairie humide.

Ces mesures de compensation sont proportionnées aux impacts relictuels et de nature à compenser l'atteinte à l'environnement, en effet :

- la perte d'habitat est estimée à 5 800 m² et la surface de compensation proposée s'élève à environ 6 hectares,
- le pétitionnaire dispose de la maîtrise foncière des parcelles de compensation et propose la mise en gestion conservatoire du site retenu,
- cette mesure permet une additionnalité écologique du fait de la création, de la réhabilitation et la gestion d'espaces de ripisylves et d'une prairie humide offrant à la fois des habitats aux chiroptères et à d'autres groupes d'espèces.

Toutefois, selon l'étude d'impact, la localisation de cette mesure correspond avec la zone de compensation hydraulique en aval du pont de Bachasson. **L'autorité environnementale recommande de préciser l'articulation de ces deux mesures voire leur compatibilité.**

En tout état de cause, le projet devra obtenir l'autorisation spécifique de dérogation à l'interdiction de destruction, de dégradation ou de perturbation des espèces protégées de flore ou de faune. **Le dossier de dérogation à la protection des espèces sera l'occasion de préciser certains aspects des mesures de compensation comme l'organisme qui sera chargé de la gestion et du suivi de ces mesures** .Le dossier identifie bien que cette procédure et l'obtention de l'arrêté de dérogation sont nécessaires avant tout commencement de travaux.

Agriculture et activités agritouristiques : le dossier prévoit l'indemnisation financière des exploitants sur la base du protocole départemental relatif à l'indemnisation du préjudice subi par les propriétaires fonciers et les exploitants agricoles.

Le maintien du réseau d'irrigation et le rétablissement des chemins d'exploitation est prévu dans l'étude d'impact. Une concertation avec les exploitants est annoncée durant les travaux. **L'autorité environnementale recommande que cette concertation soit effectuée avant les travaux et que les chemins ou les réseaux qui devront être rétablis soient préalablement identifiés ainsi que les solutions de rétablissement.**

Activités économiques : afin de réduire les nuisances générées par le chantier, la réalisation des ouvrages proches de la bastide sera effectuée de jour, hors week-end et jours fériés à une période de l'année moins pénalisante pour l'activité. **L'autorité environnementale recommande que cette période et le phasage des travaux soit rapidement identifiés en concertation avec l'exploitant et en cohérence avec les enjeux écologiques.**

Afin de réduire l'impact des nuisances visuelles et sonores de l'infrastructure routière sur la Bastide de Puget, un merlon acoustique et paysager sera implanté.

Ambiance sonore : Des dépassements des seuils acoustiques sont constatés au droit su nouveau barreau à l'horizon +20 ans. Le niveau de bruit dans le hameau diminuera nettement (-10dB(A)) grâce au projet.

Des mesures de protection acoustique à la source des émissions ou sur les façades sont prévues :

- 6 écrans acoustiques et 6 merlons, 2 glissières en béton armé, sur le tracé neuf comme sur l'aménagement de la RD6 et de la RN96
- 5 protections de façades seront mises en œuvre.

Ces mesures permettent un respect de la réglementation et bénéficient également à une trentaine d'habitations non réglementairement éligibles à la protection.

Patrimoine et paysage : Les mesures de renforcement des corridors boisés, la mise en place d'écrans visuels ont été définies en cohérence avec les enjeux naturalistes, acoustiques et hydrauliques présents sur le secteur. Elles sont de nature à améliorer l'insertion paysagère du projet.

4.7. Analyse du dispositif de suivi

Les modalités de suivi de la mise en œuvre des mesures sont bien explicitées. Le dossier prévoit un suivi de la mise en oeuvre des mesures en phase travaux, un suivi de l'efficacité des mesures .

En particulier, le suivi des mesures anti-collision est novateur et étalé sur une période de 5 ans, à raison de 3 nuits d'écoute par an (mai, juillet et septembre). Ces observations seront répétées l'année N de mise en service, puis en N+3 et N+5. L'autorité environnementale souligne l'intérêt de ce suivi. **Elle recommande toutefois de réaliser une campagne d'écoutes supplémentaire en N+1, compte tenu des forts enjeux chiroptérologiques.**

En tout état de cause, l'ensemble des mesures prévues pour éviter, réduire voire compenser les effets du projet sur l'environnement, ainsi que les modalités de leur suivi seront, conformément aux dispositions de l'article R122-14 du code de l'environnement, retranscrites dans la décision d'autorisation du projet.

5. Conclusion

Avis sur la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact au projet de création d'un barreau de liaison entre la RD6 et l'A8 (contournement de La Barque) comporte sur la forme les rubriques exigées par le code de l'environnement. Les enjeux liés aux risques inondation, à la mobilité, à la préservation de la biodiversité et des activités économiques dont les activités agricoles sont forts. L'étude est proportionnée à ces enjeux.

L'autorité environnementale recommande toutefois avant l'enquête publique de compléter la description du projet selon les observations du paragraphe 4.2 du présent avis.

Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement

Le projet a bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux. La conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire et compenser les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux. L'étude d'impact prévoit un dispositif de suivi et en décrit les modalités.

Sous réserve de leur application effective, les mesures relatives à la maîtrise du risque inondation sont pertinentes.

Les impacts sont potentiellement forts sur la biodiversité et nécessitent une application effective des mesures décrites dans le dossier. Les mesures prévues en faveur du milieu naturel sont pertinentes ; **leurs modalités d'application notamment pour la compensation en faveur de la biodiversité pourront cependant être détaillées lors du dépôt du dossier de dérogation à la protection des espèces réglementairement requis.**

De plus, l'autorité environnementale recommande d'analyser la compatibilité du projet avec le schéma régional de cohérence écologique de la PACA.

Les impacts sur les activités agricoles et sur les terres agricoles sont forts avec une perte de surface agricole importante accompagnée de destructions de bâtis à usage d'exploitation, d'habitation ou d'activité agritouristique. Des mesures d'accompagnement, essentiellement d'ordre financier sont prévues. **L'autorité environnementale recommande de définir avant l'enquête publique les mesures visant à maintenir les fonctionnalités des accès aux parcelles agricoles ou du réseau d'irrigation pendant les travaux comme en phase d'exploitation.**

Le projet améliore nettement la qualité de l'air le long de la RD96 dans la traversée du hameau de La Barque mais reporte les émissions de polluants au droit du nouveau barreau. **L'autorité environnementale recommande de tenir compte de cette dégradation de la qualité de l'air au droit du nouveau barreau dans les projets d'urbanisation future. Le maintien d'une poche agricole ou naturelle à l'est de la future liaison sera par ailleurs favorable à la préservation des perceptions paysagères et de la diversité biologique.**

Enfin, le projet répond aux besoins du territoire et aux dysfonctionnements constatés ; il améliorera le cadre de vie dans le hameau de La Barque en réduisant nettement les nuisances liées au trafic automobile de transit le traversant actuellement.

Pour le préfet et par délégation

Le Directeur Régional Adjoint de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

Eric LEGRIGEOIS

République française
DÉPARTEMENT BOUCHES DU RHÔNE

Direction des Routes et des Ports
Service Etudes et Travaux 2
Arrondissement d'Aix
20 avenue de Tübingen
CS 20431 13098 Aix-en-Provence

Dossier suivi par : Claire PORTEJOIE
Tél. : 04.13.31.54.33
Fax. : 04.42.59.47.37
Mél : claire.portejoie@departement13.fr

Marseille, le 21 DEC. 2022

Monsieur le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et du Département des Bouches du Rhône
Bureau des Installations et Travaux réglementés pour la protection des Milieux
20 place Félix Baret
CS 80001
13282 MARSEILLECedex 6

Objet : RD6-A8 - Projet de contournement de La Barque à Fuveau - Dossier de demande de dérogation pour destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées
PJ. : 1 dossier CNPN et 3 formulaires cerfa

Monsieur le Préfet,

Le Département des Bouches est Maître d'ouvrage du projet de contournement du hameau de La Barque, qui implique la réalisation d'un barreau de liaison entre la RD6 et l'A8, sur les communes de Fuveau, Meyreuil et Châteauneuf-le-Rouge. Pour cette opération, la déclaration d'utilité publique a été prononcée par arrêté N°2016-43 du 15 septembre 2016 (prorogée jusqu'en 2026) et l'autorisation de travaux au titre de la loi sur l'eau a été délivrée par arrêté préfectoral n°80-2015 EA du 06 juillet 2016.

Concernant les volets naturalistes, les prospections ont mis en évidence la présence de plusieurs espèces animales et végétales protégées au niveau national. Du fait de la persistance d'impacts résiduels sur certaines espèces, une première demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (dossier CNPN), au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement a été déposée en Préfecture le 18 mars 2019.

Le Service Biodiversité Eau et Paysage (SBEP) de la DREAL PACA a demandé à la Direction des Routes et des Ports de compléter ce dossier sur plusieurs points, notamment d'étayer la justification de l'intérêt public majeur du projet, l'état initial, de compléter les effets cumulés des projets et de développer la séquence ERC (éviter, réduire, compenser). Par ailleurs, au regard de la limite de validité des inventaires naturalistes, le SBEP a demandé une reprise de ces inventaires pour compléter le dossier. Les nouvelles prospections naturalistes ont mis en évidence la présence de deux espèces de chouettes protégées au niveau national (la chouette Effraie et la chevêche d'Athéna) l'une d'elle étant inscrite sur la liste rouge régionale PACA comme quasiment menacée d'extinction.

Suite à cette actualisation, le dossier de dérogation d'atteinte aux espèces protégées a été complété et mes services ont rencontré le SBEP de la DREAL PACA en septembre 2022 pour faire le point sur les différents amendements apportés et notamment sur les mesures de réduction et de compensation.

Le dossier CNPN est désormais réputé complet et vous est adressé avec le présent courrier. Je vous informe également qu'une copie en version numérique a été transmise au SBEP, via le service en ligne « Mélanissimo ».

Je vous saurais gré de bien vouloir instruire ce dossier de demande de dérogation d'atteinte à la destruction d'habitats et d'individus « espèces protégées ». Les services de la Direction des Routes et des Ports restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma haute considération.

Le Directeur des Routes et des Ports

Daniel WIRTH

République française
DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE

Conseil départemental des Bouches-du-Rhône

23/52/SC

Martine Vassal

La Présidente

ARRETE

LA PRESIDENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le code général des collectivités territoriales et notamment les dispositions de l'article L. 3221-3 ;

VU la délibération n° 1 du Conseil départemental en date du 1er juillet 2021 proclamant madame Martine VASSAL en qualité de présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône ;

VU la délibération n° 5 du Conseil départemental en date du 1er juillet 2021 donnant délégation de pouvoirs à la présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône ;

VU l'arrêté du 12 mai 2023 relatif à l'organisation des services du Département ;

VU la note n° 39 du 19 janvier 2021, affectant madame Sophie Vavasseur-Thoron, technicien principal de 1ère classe territorial titulaire à la direction des routes et des ports, arrondissement de Marseille-Etang-de-Berre, service entretien et exploitation de la route, gestion de la route en qualité de responsable secteur/unité à compter du 24 juillet 2020 ;

VU la note n° 66 du 29 janvier 2021, affectant monsieur Stéphane Birrini, technicien principal de 1ère classe territorial titulaire à la direction des routes et des ports, arrondissement de Marseille-Etang-de-Berre, service entretien et exploitation de la route, ouvrages d'art Martigues en qualité de responsable secteur/unité à compter du 24 juillet 2020 ;

VU la note n° 90 du 31 janvier 2023, affectant madame Véra Gorguis, technicien territorial titulaire à la direction des routes et des ports, arrondissement de Marseille-Etang-de-Berre, service entretien et exploitation de la route, maintien de la viabilité en qualité de responsable secteur/unité à compter du 10 novembre 2022 ;

VU la note n° 301 du 02 mai 2023, affectant monsieur Eric Lefranc, technicien territorial titulaire à la direction des routes et des ports, arrondissement de Marseille-Etang-de-Berre, service entretien et exploitation de la route, centre d'exploitation Mallemort en qualité de chef de centre d'exploitation à compter du 15 mai 2023 ;

VU la note n° 221 du 04 juillet 2023 affectant monsieur Frédéric Cauvin, ingénieur en chef hors classe titulaire, à la direction des routes et des ports, en qualité de directeur à compter du 1er juillet 2023 ;

SUR proposition de monsieur le directeur général des services du Département ;

Accusé de réception en préfecture
013-221300015-20230731-23_35741-AR
Date de télétransmission : 31/07/2023
Date de réception préfecture : 31/07/2023

ARRETE

ARTICLE 1er

Délégation de signature est donnée à monsieur Frédéric Cauvin, directeur des routes et des ports, dans tout domaine de compétence de la direction des routes et des ports, à l'effet de signer les actes ci-dessous :

1 - COURRIER AUX ELUS

a. Instructions techniques des dossiers entrant dans le cadre de procédures définies,
b. Rejet dans la phase administrative d'instruction d'un dossier de subvention après consultation du délégué.

2 - COURRIER AUX REPRESENTANTS DE L'ETAT

a. Relations courantes avec les services de l'Etat.

3 - COURRIER AUX ASSOCIATIONS ET AUX PARTENAIRES DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

a. Instructions techniques des dossiers entrant dans le cadre de procédures définies, y compris accusés de réception de pièces.
b. Courriers techniques.

4 - COURRIER AUX PARTICULIERS

Instructions techniques entrant dans le cadre de procédures définies, y compris accusés de réception de pièces.

5 - MARCHES PUBLICS – CONVENTIONS AVEC DES CENTRALES D'ACHATS - DELEGATIONS DE SERVICE PUBLIC

Préparation et passation :

a. Tout acte concernant la préparation des marchés publics, accords-cadres et leurs avenants, ou décisions de poursuivre, dont le montant n'excède pas 25 000 € hors taxes.
b. Tout acte et toute décision concernant la passation des marchés publics accords-cadres et leurs avenants, ou décision de poursuivre, dont le montant n'excède pas 25 000 € hors taxes.
c. Tout acte concernant la préparation des marchés subséquents à un accord-cadre ainsi que leurs éventuels avenants, quel que soit le montant.
d. Tout acte et toute décision concernant la passation des marchés subséquents à un accord-cadre ainsi que leurs éventuels avenants, dont le montant n'excède pas 90 000 € hors taxes.

Règlement et exécution :

e. Tout acte et toute décision concernant l'exécution et le règlement, quel que soit le montant :
- des marchés publics, accords-cadres, marchés subséquents et leurs avenants (y compris les actes de sous-traitance et les décisions d'affermissement des tranches conditionnelles),
- des contrats de délégation de service public et leurs avenants,
- des conventions avec des centrales d'achat.

Commandes :

f. Commandes de prestations de services, fournitures et travaux dans le cadre de marchés, d'accords-cadres à bons de commande, de marchés subséquents et de conventions avec des centrales d'achats existants, quel que soit le montant.

Accusé de réception en préfecture
013-221300015-20230731-23_35741-AR
Date de télétransmission : 31/07/2023
Date de réception préfecture : 31/07/2023

6 – COMPTABILITE

a. Certification du service fait.
b. Pièces de liquidation.
c. Certificats administratifs.
d. Autres certificats ou arrêtés de paiement.

7 - GESTION DU PERSONNEL

a. Signature du compte rendu d'entretien professionnel, propositions d'avancement et de promotion interne du personnel.
b. 1- Autorisations liées à l'organisation individuelle du temps de travail (quotité et rythme de travail), télétravail,
   2- Autorisations de congés, de récupération de crédits d'heures ARTT, de jours épargnés dans le CET et d'absences réglementaires,
   3- Gestion du compte chronogestor dont début et fin des missions.
c. Avis sur les départs en formation.
d. Ordres de mission dans le département des Bouches-du-Rhône et départements limitrophes.
e. Etats de frais de déplacements, états mensuels d'heures de service fait (heures supplémentaires, astreintes…).
f. Arrêtés de commissionnement des agents mentionnés à l'article L 116-2 3° du code de la voirie routière relatif à la police de la conservation du domaine public routier,
g. Maintien dans l'emploi des agents de la direction dans le cadre des dispositions validées par le comité technique de la collectivité.

8 - ROUTES DEPARTEMENTALES

a.1 - Actes et conventions pris en application du code de la voirie routière, du règlement départemental de voirie et du code de l'environnement.
a.2 - Actes relatifs aux obligations des exploitants de réseaux, conformément à l'arrêté du 23 décembre 2010, et au code de l'environnement livre V - titre V - chapitre IV.
b. Actes réglementant la circulation en application du code de la route.
c. Actes et demandes relatifs à la voirie départementale pris en application du code de l'urbanisme, à l'exception des permis de construire et de démolir de plus de 450 000 euros.
d. Approbations des projets techniques relatifs au domaine routier.
e. Actes et documents relatifs aux cessions et acquisitions foncières ou incombant à l'expropriant approuvés par la commission permanente, dont l'authentification des actes.
f. Demandes d'autorisation et actes nécessaires à la mise en œuvre des programmes d'aménagements routiers relevant des différents codes et règlements.
g. Conventions de travaux liées à une opération routière.

9 - PORTS DEPARTEMENTAUX

a. Actes de gestion du domaine public maritime.
b. Actes et avis relatifs au domaine portuaire pris en application du code des ports.
c. Actes relatifs aux obligations des exploitants de réseaux conformément à l'arrêté du 23 décembre 2010 et au code de l'environnement livre V – titre V – chapitre IV.
d. Approbation des projets techniques relatifs au domaine portuaire.
e. Demandes de permis de construire et de démolir, demandes d'autorisation et actes nécessaires à la mise en œuvre des programmes d'aménagement portuaire en application des différents codes et règlements.

10 - PROTECTION DES BIENS

a- Dépôt de plainte pour occupation illégale de biens départementaux de toute nature acquis pour les besoins des aménagements routiers.

b- Dépôt de plainte pour atteintes (dégradations ou autres faits) aux biens et dépendances appartenant au domaine public routier.

ARTICLE 2 - ADJOINTS

Concurremment, délégation de signature est donnée à :

- monsieur Polyno Ung, directeur adjoint chargé de l'exploitation et de la gestion du réseau routier,
- monsieur Frank Desroches, directeur adjoint chargé des déplacements et infrastructures,

à l'effet de signer les actes visés à l'article 1er du présent arrêté.

ARTICLE 3 - CHEFS D'ARRONDISSEMENT - CHEFS DE SERVICE

En cas d'absence ou d'empêchement simultané de messieurs Polyno Ung, Frédéric Cauvin et Frank Desroches délégation de signature est donnée à :

- monsieur Yannick Herviou, chef de l'arrondissement territorial d'Arles,
- monsieur André Hemery, chef de l'arrondissement d'Aix-en-Provence,
- Monsieur Thierry Grebac, chef de l'arrondissement de Marseille Etang-de-Berre,
- monsieur Pascal Pouget, chef du service administration générale,
- monsieur Alain Baroni, chef du service maintenance atelier,
- monsieur Christophe Esposito, chef du service ouvrages d'art,
- monsieur Christophe Maréchal, chef du service gestion de la route,
- monsieur Arnaud Hus, chef du service Maîtrise d'Ouvrage,

à l'effet de signer, dans le cadre de leurs attributions et des intérims qu'ils assurent, les actes répertoriés à l'article 1er sous les références suivantes :

- 1 a
- 2 a
- 3 a et b
- 4
- 6 a, b, c et d
- 7 b, c, e
- 8 a 1, b, c, e, g et
- 8d pour les opérations des travaux annexes

ainsi qu'à messieurs Pascal Pouget, Yannick Herviou, André Hemery et Thierry Grebac à l'effet de signer dans le cadre de leurs attributions et des intérims qu'ils assurent, les actes répertoriés à l'article 1er sous la référence :

- 7 a : concernant les comptes rendus d'entretien professionnel des agents de catégorie C

et à monsieur Arnaud Hus, à l'effet de signer dans le cadre de ses attributions et des intérims qu'il assure, les actes répertoriés à l'article 1er sous la référence :

- 9 a, b, c

et à monsieur christophe Maréchal à l'effet de signer dans le cadre de ses attributions et des intérims qu'il assure, les actes répertoriés à l'article 1er sous la référence :

- 8 a 2 : actes relatifs aux obligations des exploitants de réseaux, conformément à l'arrêté du 23 décembre 2010 et au code de l'environnement livre V- titre V- chapitre IV.

Accusé de réception en préfecture
013-221300015-20230731-23_35741-AR
Date de télétransmission : 31/07/2023
Date de réception préfecture : 31/07/2023

ARTICLE 4 - AUTRES RESPONSABLES

En cas d'absence ou d'empêchement simultané de monsieur Frédéric Cauvin, directeur, de messieurs Polyno Ung et Frank Desroches, directeurs adjoints, délégation de signature est donnée à :

- mesdames Annie Korchia, Dominique Néri-Léotard et monsieur Nicolas Philippe-Janon pour le service maîtrise d'ouvrage,
- madame Marion Dalmas et messieurs Simon Pascal, Patrice Bancel et René Bergé pour le service gestion de la route,
- messieurs Paul Payan, Philippe Tur et Alain Devaux et madame Marie-Pierre Maurice-Goffi pour le service maintenance atelier,
- messieurs Claude Martin, Benoît Ott et mesdames Nathalie Libourel et Claire Portejoie pour l'arrondissement d'Aix-en-Provence,
- madame Nadine Gintoli et messieurs Tahar Tighidet, Georges Muscat, pour l'arrondissement de Marseille Etang-de-Berre,
- madame Sandrine Renauld et monsieur Frédéric Dubois pour l'arrondissement d'Arles,
- mesdames Marie Raguenes, Patricia Pélissier, Véronique Boyadjian et Sophie Bocciardi pour le service administration générale,

à l'effet de signer, dans le cadre de leurs attributions et des intérims qu'ils assurent, les actes répertoriés à l'article 1er sous les références suivantes :

- 1 a
- 2 a
- 3 a et b
- 4 a
- 6 b, c et d
- 7 b 2, b 3
- 8 a 1, b, c et e

ainsi qu'à madame Annie Korchia, à l'effet de signer dans le cadre de ses attributions et des intérims qu'elle assure, les actes répertoriés à l'article 1er sous la référence :

- 8 a 2 : Actes relatifs aux obligations des exploitants de réseaux, conformément à l'arrêté du 23 décembre 2010 et au code de l'environnement livre V- titre V- chapitre IV
- 9 a, b, c

et, madame Annie Korchia, monsieur Paul Payan, adjoints au chef d'un service du siège, à l'effet de signer dans le cadre de leurs attributions et des intérims qu'ils assurent, les actes répertoriés à l'article 1er sous la référence :

- 6 a

et messieurs Benoît Ott, Frédéric Dubois, Norbert Motedo, Christophe Plumeau, Thierry Wolgensinger, Richard Trinchero et Stéphane Birrini et mesdames Vera Gorguis et Sophie Vavasseur à l'effet de signer dans le cadre de leurs attributions et des intérims qu'ils assurent, les actes répertoriés à l'article 1er sous la référence :

- 10 a, b

ARTICLE 5 - MARCHES PUBLICS

1 - Délégation de signature est donnée à

- monsieur Yannick Herviou, chef de l'arrondissement territorial d'Arles,
- monsieur André Hemery, chef de l'arrondissement d'Aix-en-Provence,
- Monsieur Thierry Grebac, chef de l'arrondissement de Marseille Etang-de-Berre,
- monsieur Pascal Pouget, chef du service administration générale,
- monsieur Alain Baroni, chef du service maintenance ateliers,
- monsieur Christophe Esposito, chef du service ouvrages d'art,
- monsieur Christophe Maréchal, chef du service gestion de la route,
- monsieur Arnaud Hus, chef du service Maîtrise d'Ouvrage,

à l'effet de signer dans le cadre de leurs attributions et des intérims qu'ils assurent, les actes répertoriés à l'article 1er sous les références suivantes :

- 5 a, b, e et f

2 – Délégation de signature est donnée à :

- mesdames Annie Korchia et Dominique Neri-Léotard et monsieur Nicolas Philippe-Janon pour le service maîtrise d'ouvrage,
- madame Marion Dalmas et messieurs Simon Pascal, Patrice Bancel et René Bergé pour le service gestion de la route,
- messieurs Paul Payan et Philippe Tur, Alain Devaux et madame Marie-Pierre Maurice Goffi pour le service maintenance atelier,
- madame Régine Cadars, pour le service ouvrages d'art,
- messieurs Claude Martin, Benoît Ott et Norbert Motedo et mesdames Nathalie Libourel et Claire Portejoie pour l'arrondissement d'Aix-en-Provence,
- madame Nadine Gintoli et messieurs Georges Muscat, Tahar Tighidet, Richard Trinchero et Thierry Wolgensinger pour l'arrondissement de Marseille Etang-de-Berre,
- madame Sandrine Renauld et messieurs Frédéric Dubois, et Christophe Plumeau pour l'arrondissement d'Arles,
- madame Marie Raguenès pour le service administration générale,

à l'effet de signer dans le cadre de leurs attributions et des intérims qu'ils assurent, les actes répertoriés à l'article 1er sous la référence :

- 5 f pour un montant inférieur à 50.000 euros hors taxes

- messieurs Eric Lefranc, Jacky Boyer, Philippe Ponsetti, Didier Meunier, Claude De Martino, José Fernandez, Michel Marciano, Christophe Gourbière, Jonathan Bomo, , Luc Gonzales, José Da Silva, Claude Barges, Rosan Vandal, Jean-Marc Bourgeois, Daniel Centola, Frédéric Vanni, François Even, David Couilloud, Jean-Michel Molnar, Cédric Banchelin et Stéphane Libert, les chefs de centres d'exploitation,

à l'effet de signer dans le cadre de leurs attributions et des intérims qu'ils assurent les actes répertoriés à l'article 1er sous la référence :

- 5 f pour un montant inférieur à 1000 euros hors taxes – ce montant étant porté à 3.000 euros hors taxes pendant les périodes d'astreinte
- 10 a et b

ARTICLE 6

L'arrêté n° 23/22/SC du 04 avril 2023 est abrogé.

ARTICLE 7

Le directeur général des services du Département, le directeur général adjoint de l'équipement du territoire et le directeur des routes et des ports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié selon les modalités prévues par la règlementation en vigueur.

A Marseille le 31 JUIL. 2023

La Présidente du Conseil départemental

Martine VASSAL

2019

BARREAU DE LIAISON RD6/A8 – CONTOURNEMENT DE LA BARQUE - DEFRICHEMENT

COMMUNES DE FUVEAU, MEYREUIL ET CHATEAUNEUF-LE-ROUGE (13)

FORMULAIRE D'EVALUATION SIMPLIFIEE DES INCIDENCES NATURA 2000

ZPS FR9310067 « MONTAGNE SAINTE VICTOIRE »

ZSC FR9301605 « MONTAGNE SAINTE VICTOIRE »

Pour le compte de :

Département des Bouches du Rhône

AGENCE PACA-Corse
Site Agroparc
Rue Lawrence Durrell BP 31 285
84 911 AVIGNON Cedex 9

NATURALIA
ingénierie en écologie

www.naturalia-environnement.fr

BARREAU DE LIAISON RD6/A8 – CONTOURNEMENT DE LA BARQUE - DEFRICHEMENT

COMMUNES DE FUVEAU, MEYREUIL ET CHATEAUNEUF-LE-ROUGE (13)

FORMULAIRE D'EVALUATION SIMPLIFIEE DES INCIDENCES NATURA 2000

ZPS FR9310067 « MONTAGNE SAINTE VICTOIRE »
ZSC FR9301605 « MONTAGNE SAINTE VICTOIRE »

Rapport remis-le :	**10 avril 2020**
Pétitionnaire :	**Département des Bouches du Rhône**
Coordination :	Aude BUFFIER-NAVARE
Chargés d'études :	Jonathan JAFFRÉ – Fauniste généraliste Adrien ROLLAND - Botaniste
Rédaction :	Aude BUFFIER-NAVARE – Chef de projet Jonathan JAFFRÉ – Fauniste généraliste Adrien ROLLAND – Botaniste
Cartographie :	Caroline AMBROSINI

Suivi des modifications :

20.12.2019	Première diffusion du formulaire simplifié Natura 2000	ABN
31.12.2019	Mise à jour des éléments de projet	ABN
03.03.2020	Compléments au formulaire suite rencontre CD13 (fev 2020)	JJ
10.04.2020	Compléments au formulaire suite rencontre CD13 (mars 2020)	ABN

PREAMBULE

A quoi ça sert ?

Ce formulaire permet de répondre à la question préalable suivante : mon projet est-il susceptible d'avoir une incidence sur les objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ?

Le formulaire doit permettre, par une analyse succincte du projet, d'une part, et des enjeux de conservation d'autre part, de démontrer que toute incidence du projet sur les objectifs de conservation d'un site Natura 2000 est exclue. **Si tel n'est pas le cas et qu'un doute subsiste sur d'éventuelles incidences, une évaluation plus poussée doit être conduite**.

Ce formulaire est à remplir par le **demandeur**, en fonction des informations dont il dispose (cf. p.7 : « où trouver l'info sur Natura 2000? »). Ce formulaire fait office d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet de conclure à l'absence d'incidence. Destiné à faciliter les obligations des personnes physiques menant de petits projets, il relève de l'exception et n'exonère pas d'un contact préalable avec la structure animatrice du site Natura 2000 lorsque le projet est situé dans un site Natura 2000 ou à proximité immédiate. Au cas par cas, l'administration qui instruit le projet peut être amenée à demander les compléments d'information nécessaires.

Dans quel cas utiliser ce formulaire ?

Il est destiné surtout aux **personnes physiques** menant des **projets de faible ampleur** et il distingue deux cas :

- Cas 1 :

L'emprise du projet est située entièrement à l'extérieur des sites Natura 2000 ;

- Cas 2 :

L'emprise du projet est située tout ou partie dans un site Natura 2000 (dans ce cas prendre contact préalablement avec la structure animatrice du site Natura 2000 concerné pour connaître les enjeux présents sur le secteur du projet et les environs).

Le demandeur doit s'efforcer de fournir au mieux de ses connaissances les renseignements requis pour que l'étude d'incidence soit validée par le service instructeur ou administration chargée d'autoriser le projet. Il convient de mettre des points d'interrogation lorsque le renseignement demandé par le formulaire n'est pas connu. S'il ne peut être fait appel à un expert naturaliste professionnel, il est recommandé de se faire aider, si possible et en cas de besoin, par le tissu associatif local en matière de protection de l'environnement.

COORDONNEES DU DEMANDEUR :

Nom : Conseil Départemental des Bouches du Rhône – Direction des Routes et des Ports – Arrondissement d'Aix-en-Provence

Adresse : 20 avenue de Tubingen 13098 Aix-en-Provence (13)

Téléphone : 04 13 31 54 42

Email : routes@cg13.fr

Nom du projet : Barreau de liaison RD6/A8 – Contournement de la Barque

A QUEL TITRE LE PROJET EST-IL SOUMIS A EVALUATION DES INCIDENCES ?

Cas n°1 pour la ZPS et la ZSC « Montagne Sainte Victoire » : le projet se trouve entièrement à l'extérieur de ces sites Natura 2000.

1ER CAS : PROJET LOCALISE ENTIEREMENT HORS ZPS ET ZSC « MONTAGNE SAINTE VICTOIRE »

a. Nature et description du projet

Le Conseil Départemental des Bouches du Rhône souhaite aménager une voie de contournement de La Barque. Le projet retenu au terme des phases de concertations préalables comprend :

- La création d'une voie de liaison à 2x1 voie entre la RD6 et la RD96 au niveau du demi-échangeur de l'A8 ;
- La mise à 2x2 voies de la RD6 entre les Bastidons et La Barque ;
- La réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'Arc accolé au pont de Bachasson actuel ;
- La suppression du carrefour RD6/RD6c ;
- Le rétablissement en passage supérieur de la RD6c avec création de contre-allées à double sens pour les accès riverains et les cycles ;
- La création d'un échangeur giratoire plan au sud de la voie de liaison avec bretelles d'évitement rétablissant les échanges avec la RD6 et assurant la liaison de la RD6 à 2x2 voies avec l'échangeur de l'A8 ;
- La création d'un giratoire plan à 5 branches au nord de la voie de liaison créée, assurant la continuité, d'une part vers le demi-échangeur de l'A8 en direction de Toulon-Aubagne, et d'autre part, via la RD96, vers la RD7n et le demi-échangeur de l'A8 en direction d'Aix-en-Provence, Marseille et Lyon ;
- La création d'un giratoire au niveau de La Barque au nord de la RD6 permettant, via deux bretelles d'accès, d'assurer les échanges entre la RD96 la RD6 et le barreau de liaison ;
- La réalisation d'ouvrages hydrauliques ;
- La mise en place de protections acoustiques.

Pour plus de détails se référer aux éléments de l'AVP.

<u>Le projet comporte des opérations de défrichement, objet du présent formulaire Natura 2000.</u>

b. Le projet comporte-t-il des éclairages nocturnes ?

Si oui préciser la localisation, la technologie d'éclairage utilisée, l'orientation des faisceaux, le caractère permanent ou non de l'éclairage

Non.

c. Y a-t-il sur la zone du projet des fossés, canaux, roubines, cours d'eau ou tout autre milieu aquatique (y.c. temporaire) ou humide ?

Si oui, les faire apparaître sur le plan fourni et préciser la nature de la végétation associée, le cas échéant et préciser si le projet modifie ces milieux d'une quelconque façon.

Oui, le défrichement aura lieu dans des zones comprenant des milieux aquatiques et/ou humides. Il interviendra en effet à proximité du Vallat de la Marine, du Vallat des Louvas et aux abords du Vallat de Bramefan et de l'Arc. Ces cours d'eau de différentes importances influencent les milieux à proximité et permettent le développement de végétations strictement associées au contexte rivulaire. Ainsi, le défrichement impactera directement, définitivement et en plusieurs endroits un de ces habitats, la forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers (EUNIS G3.312) d'intérêt communautaire (92A0) et humide selon l'arrêté du 24 juin 2008.

Outre les milieux riverains, plusieurs habitats semi-naturels, zones humides avérées, sont aussi présents au sein de l'emprise du projet. Ils sont tous présents dans la partie Sud de l'aire d'étude. Il s'agit des :

- Fossés et formation à Epilobium hirsutum (EUNIS J5.4 x E5.4) ;
- Friche inondée (EUNIS I1.54) ;
- Phragmitaies (EUNIS D5.111) ;
- Typhaie (EUNIS D5.13).

Il s'agit en majorité de communautés végétales caractéristiques de zones humides et présentes en majorité au sein de fossés. C'est le cas des fossés et formation à *Epilobium hirsutum*, phragmitaies et typhaies. La friche inondée – temporairement – comporte aussi des espèces floristiques hygrophiles et se retrouve en bordure de la RD6c.

d. Essences concernées si des arbres sont supprimés

Préciser pour chaque espèce le nombre d'arbres concernés ou la surface concernée, ainsi que les plus gros diamètres relevés.

Plusieurs secteurs de l'aire d'étude sont concernés par le défrichement. Pour chacun d'eux, des inventaires complémentaires ont été réalisés, ceci afin de recueillir les informations nécessaires à leur bonne caractérisation :

- Les principales essences arborescentes ;
- Le nombre d'individus estimés (sur des classes définies : 1-5 ; 6-10 ; 11-50 ; 50 ; 51-100 ; 101-250 ; 251+) ;
- Le diamètre moyen des troncs (à 1 m 50 de hauteur) avec 30 cm comme diamètre de référence.

Voici les boisements impactés par le défrichement :

- La ripisylve de l'Arc de part et d'autre du cours d'eau, à l'Ouest du pont, et la plantation de pin d'Alep au Nord de l'Arc ;
- La ripisylve du Vallat de Bramefan, à une cinquantaine de mètres au Sud de la confluence avec l'Arc ;
- La ripisylve du Vallat de Bramefan une seconde fois et un bosquet caducifolié dans son Est immédiat, dans le Sud de l'aire d'étude au droit de la RD6 ;
- La ripisylve du Vallat des Louvas, juste en aval de la partie busée sous la RD6 ;
- Le bosquet caducifolié dans le Sud de l'aire d'étude, à l'Ouest du Vallat de Bramefan ;
- La haie arborée (arbres indigènes) à le long de la RD96, au Nord de l'Arc ;
- Le Vallat Fabrique et sa haie arborée (arbres indigènes) au Sud de la RD6 et à l'Ouest du parking de covoiturage ;
- Les haies arborées (arbres exotiques et indigènes) de part et d'autre de la RD6, à l'Ouest du Vallat de Bramefan.

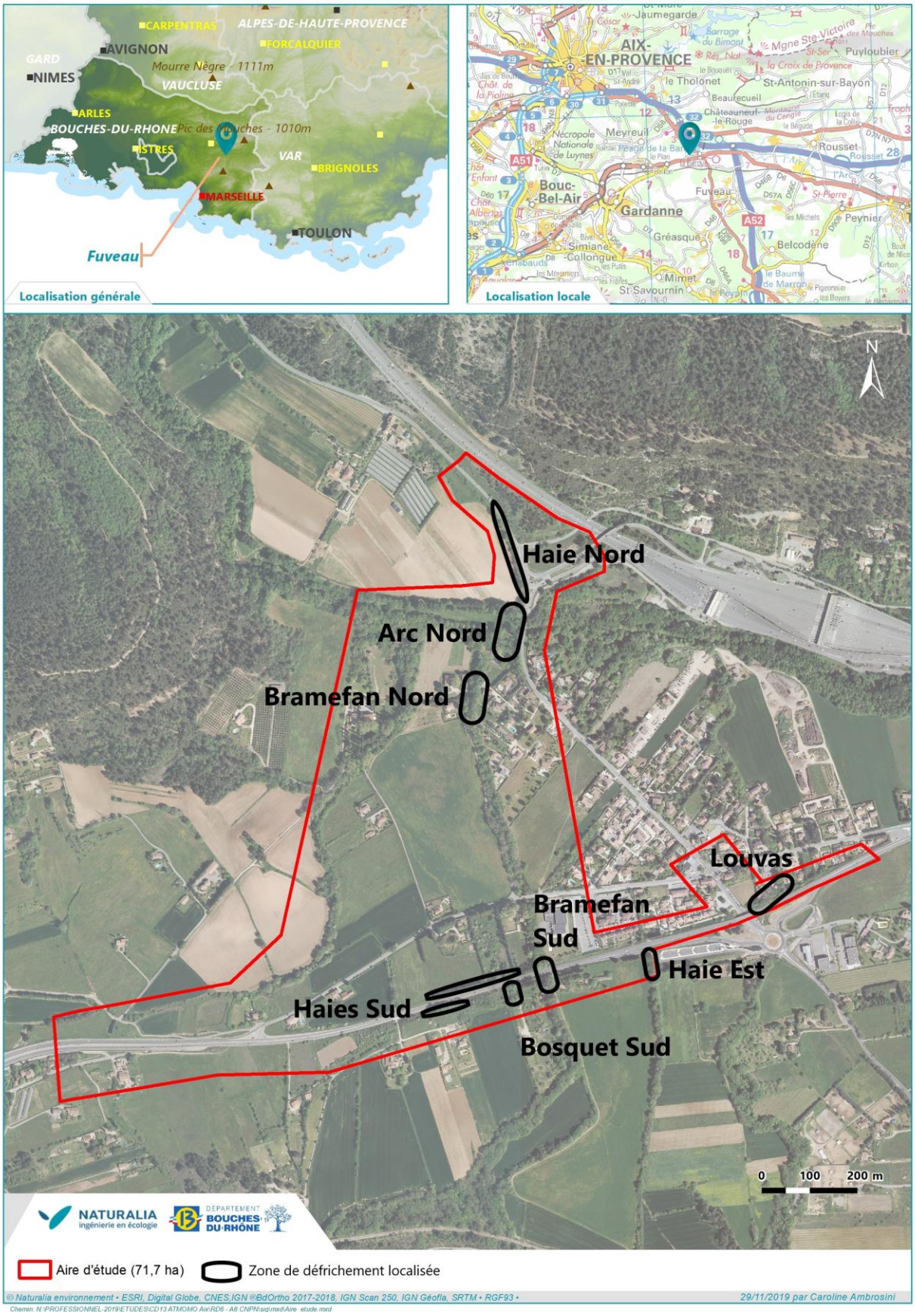


Figure 1. Plan de situation du terrain et des zones à défricher

Les inventaires ont ainsi été scindés en huit secteurs : Haie Nord, Arc Nord, Bramefan Nord, Bramefan Sud, Bosquet Sud, Louvas, Haie Est, Haies Sud et Bosquet Sud.

Zone Arc Nord

Cette zone intercepte l'habitat suivant :

- **La forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers**
- **La plantation de Pin d'Alep**

Les essences suivantes y ont été recensées.

Tableau I. Evaluation de la quantité d'arbres dans la zone Arc Nord par essence et par diamètre

Essences	Nombre d'individus	Diamètre
Chêne blanc	11-50	< 30 cm
	6-10	> 30 cm
Peuplier blanc	1-5	< 30 cm
	6-10	> 30 cm
Frêne à feuilles étroites	11-50	< 30 cm
	1-5	> 30 cm
Orme champêtre	6-10	< 30 cm
Coudrier	1-5	< 30 cm
Erable champêtre	1-5	< 30 cm
Pin d'Alep non-indigène	1-5	< 30 cm
Platane	1-5	< 30 cm

Le tableau précédent démontre que le Chêne blanc est la principale espèce arborescente qui sera concernée par le défrichement dans la zone Arc Nord.

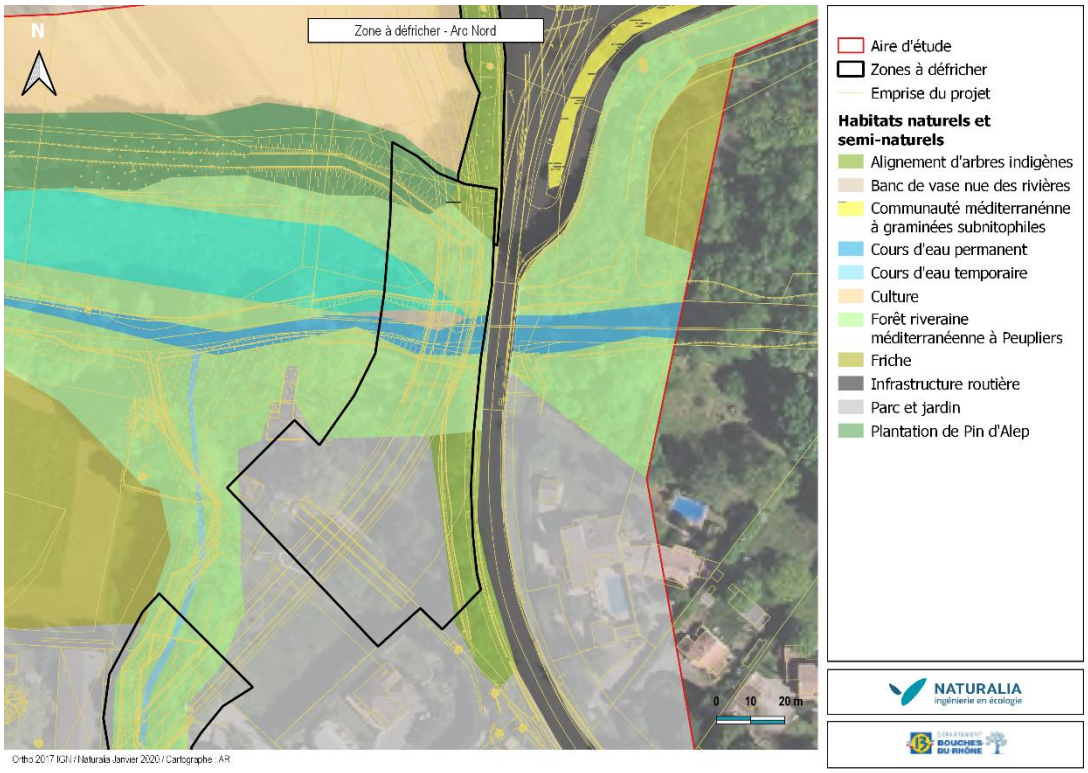


Figure 2. Zone à défricher Arc Nord

Zone Bramefan Nord

Cette zone intercepte l'habitat suivant :

- **La forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers**

Tableau II. Evaluation de la quantité d'arbres dans la zone Bramefan Nord par essence et par diamètre

Essences	Nombre d'individus	Diamètre
Peuplier blanc	11-50	< 30 cm
	11-50	> 30 cm
Frêne à feuilles étroites	11-50	< 30 cm
	1-5	> 30 cm
Cornouiller sanguin	6-10	< 30 cm
Orme champêtre	6-10	< 30 cm
Erable champêtre	1-5	< 30 cm

Le tableau précédent démontre que le Peuplier blanc est la principale espèce arborescente qui sera concernée par le défrichement dans la zone Bramefan Nord.

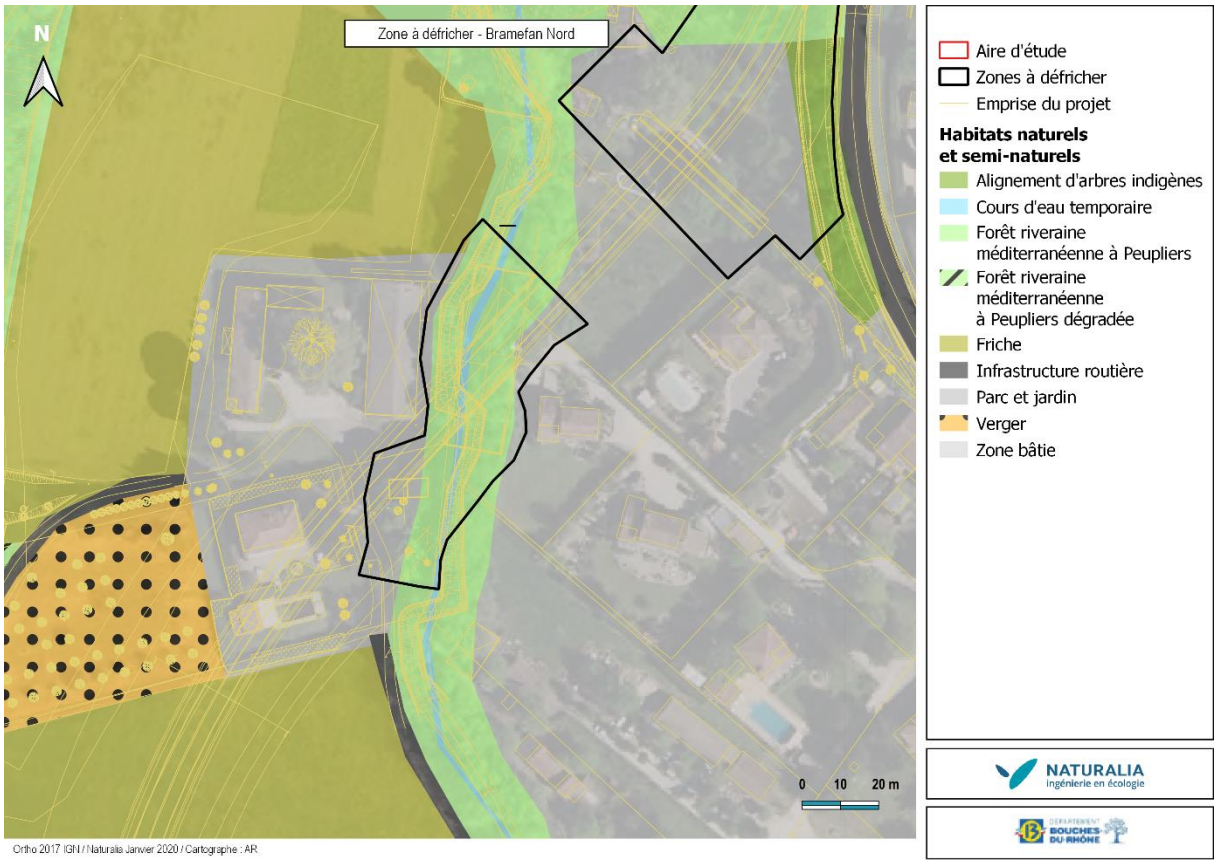


Figure 3. Zone à défricher Bramefan Nord

Zone Bramefan Sud

Cette zone intercepte l'habitat suivant :

- **La forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers**

Tableau III. Evaluation de la quantité d'arbres dans la zone Bramefan Sud par essence et par diamètre

Essences	Nombre d'individus	Diamètre
Frêne à feuilles étroites	11-50	< 30 cm
	1-5	> 30 cm
Chêne blanc	1-5	< 30 cm
	1-5	> 30 cm
Peuplier blanc	1-5	> 30 cm

Le tableau précédent démontre que le Frêne à feuilles étroites est la principale espèce arborescente qui sera concernée par le défrichement dans la zone Bramefan Sud.

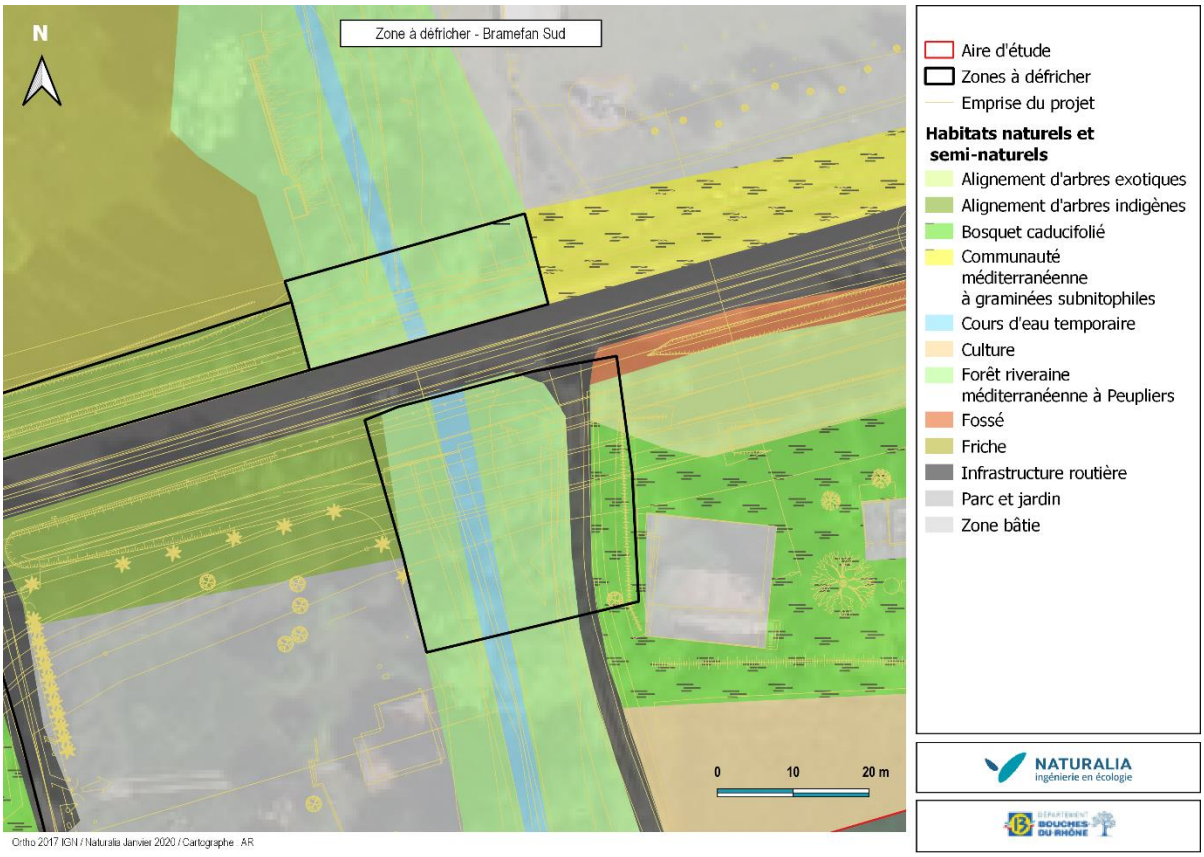


Figure 4. Zone à défricher Bramefan Sud

Zone Bosquet Sud

Cette zone intercepte l'habitat suivant :

- **Le bosquet caducifolié**

Tableau IV. Evaluation de la quantité d'arbres dans la zone Bosquet Sud par essence et par diamètre

Essences	Nombre d'individus	Diamètre
Frêne à feuilles étroites	6-10	< 30 cm

Le tableau précédent démontre que le Frêne à feuilles étroites est la principale espèce arborescente qui sera concernée par le défrichement dans la zone Bosquet Sud.

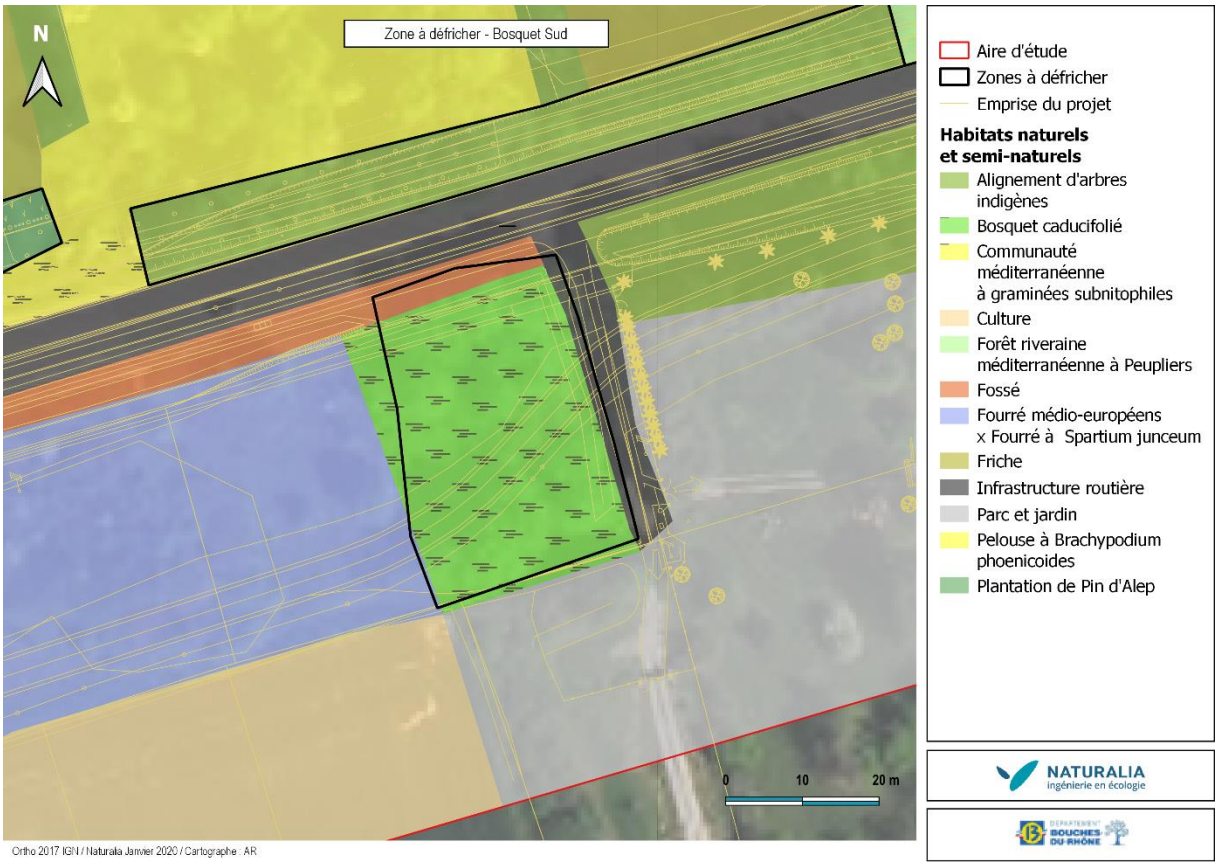


Figure 5. Zone à défricher Bosquet Sud

Zone Louvas

Cette zone intercepte les habitats suivants :

- **La forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers**
- **Le bosquet caducifolié**

Tableau V. Evaluation de la quantité d'arbres dans la zone Louvas par essence et par diamètre

Essences	Nombre d'individus	Diamètre
Chêne blanc	11-50	< 30 cm
	1-5	> 30 cm
Erable champêtre	6-10	< 30 cm
Micocoulier de provence	6-10	< 30 cm
Troëne commun	6-10	< 30 cm
Peuplier blanc	1-5	<30 cm

Le tableau précédent démontre que le Chêne blanc est la principale espèce arborescente qui sera concernée par le défrichement dans la zone Louvas.

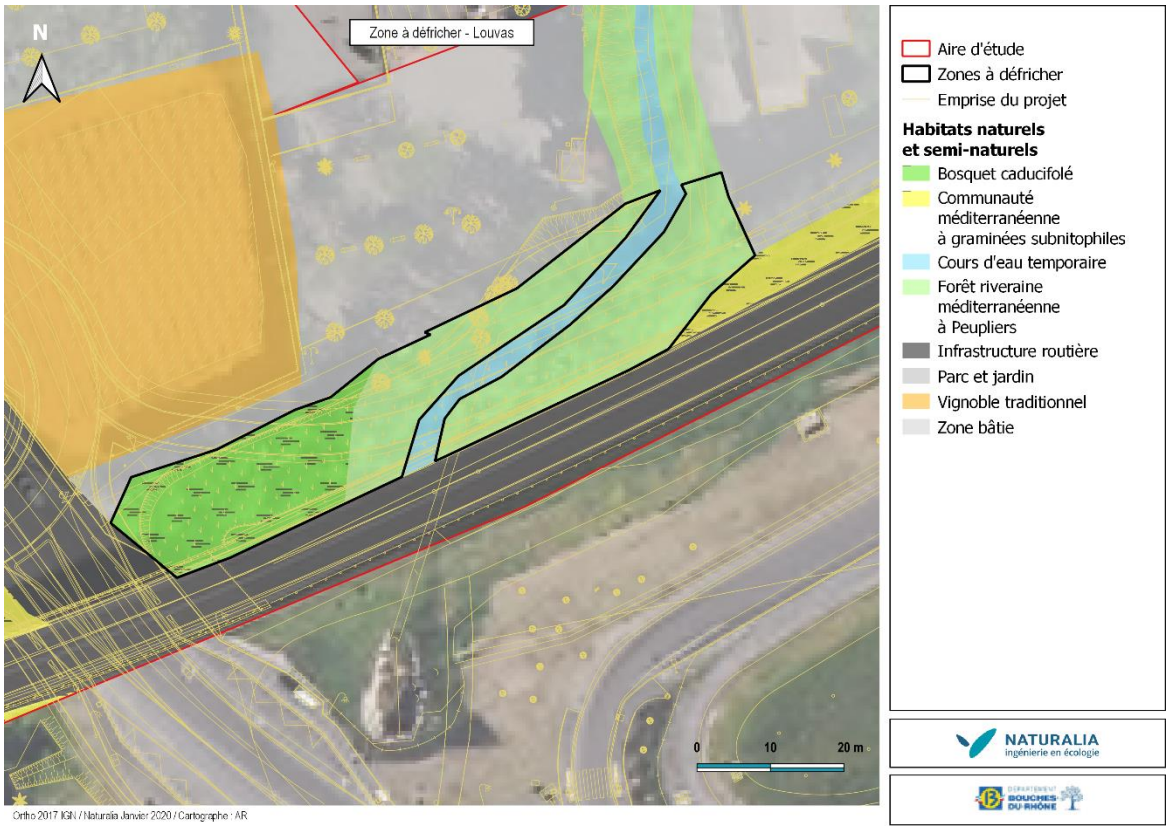


Figure 6. Zone à défricher Louvas

Zone Haie Nord

Cette zone intercepte les habitats suivants :

- **L'alignement d'arbres indigènes.**

Tableau VI. Evaluation de la quantité d'arbres dans la zone Haie Nord par essence et par diamètre

Essences	Nombre d'individus	Diamètre
Chêne blanc	1-5	< 30 cm
	1-5	> 30 cm
Frêne à feuilles étroites	11-50	< 30 cm
Orme champêtre	6-10	< 30 cm
Pin d'Alep non-indigène	6-10	< 30 cm
	1-5	>30 cm
Chêne vert	1-5	< 30 cm

Le tableau précédent démontre que le Chêne blanc est la principale espèce arborescente qui sera concernée par le défrichement dans la zone Haie Nord.

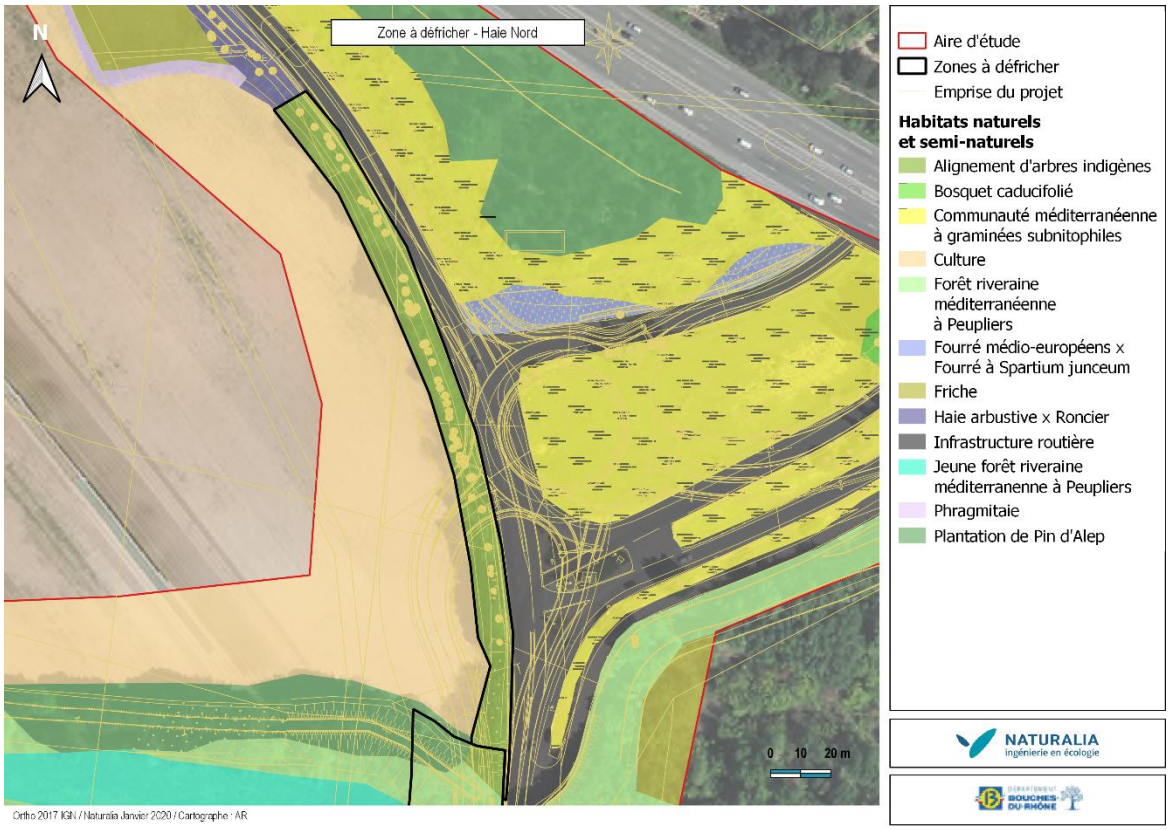


Figure 7 : Zone à défricher Haie Nord

Zone Haie Est

Cette zone intercepte les habitats suivants :

- **L'alignement d'arbres indigènes.**

Tableau VII. Evaluation de la quantité d'arbres dans la zone Haie Est par essence et par diamètre

Essences	Nombre d'individus	Diamètre
Chêne blanc	6-10	< 30 cm
	1-5	> 30 cm
Peuplier blanc	6-10	< 30 cm
	1-5	> 30 cm
Orme champêtre	6-10	< 30 cm
Cornouiller sanguin	6-10	< 30 cm

Le tableau précédent démontre que le Chêne blanc est la principale espèce arborescente qui sera concernée par le défrichement dans la zone Haie Est.

Figure 8. Zone à défricher Haie Est

Zone Haies Sud

Cette zone intercepte les habitats suivants :

- **L'alignement d'arbres indigènes ;**
- **L'alignement d'arbres exotiques.**

Tableau VIII. Evaluation de la quantité d'arbres dans la zone Haies Sud par essence et par diamètre

Essences	Nombre d'individus	Diamètre
Pin d'Alep non indigène	11-50	< 30 cm
	6-10	> 30 cm
Peuplier d'Italie	11-50	< 30 cm
Chêne blanc	11-50	< 30 cm
	6-10	> 30 cm
Peuplier blanc	6-10	< 30 cm

Le tableau précédent démontre que le Pin d'Alep (non-indigène) est la principale espèce arborescente qui sera concernée par le défrichement dans la zone Haies Sud.

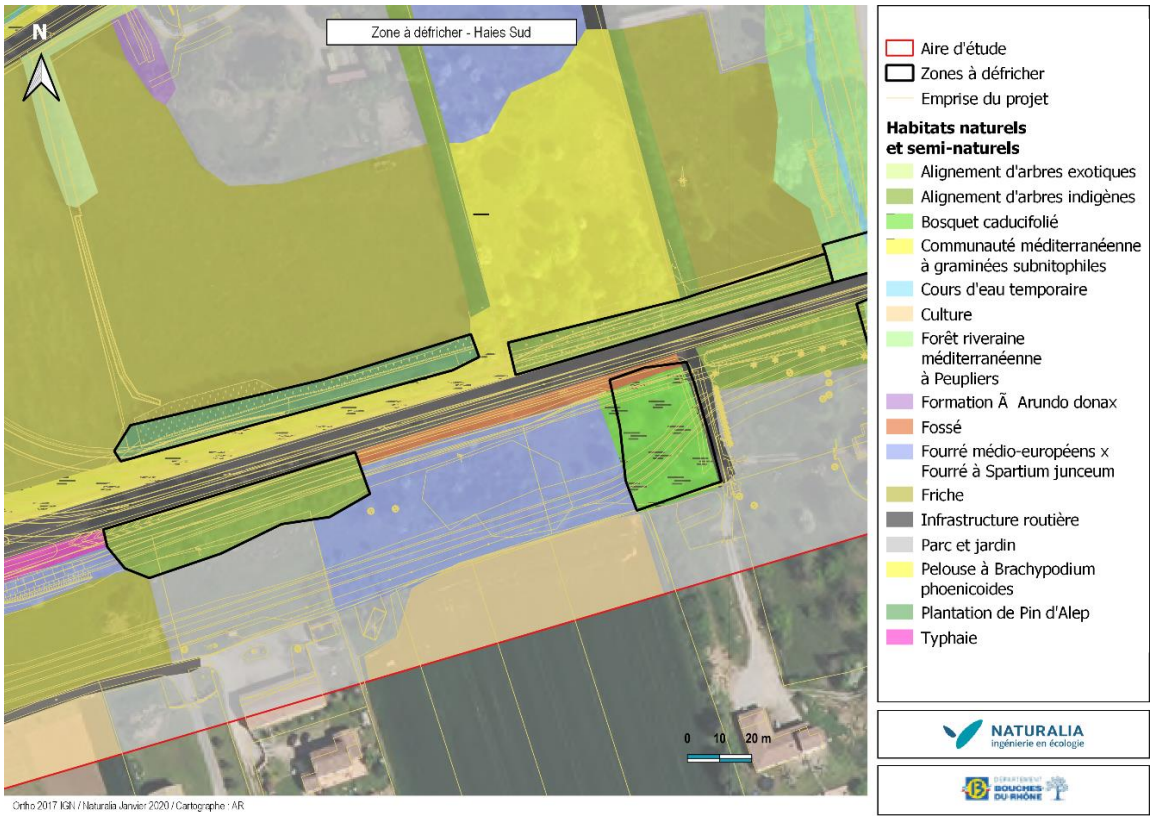


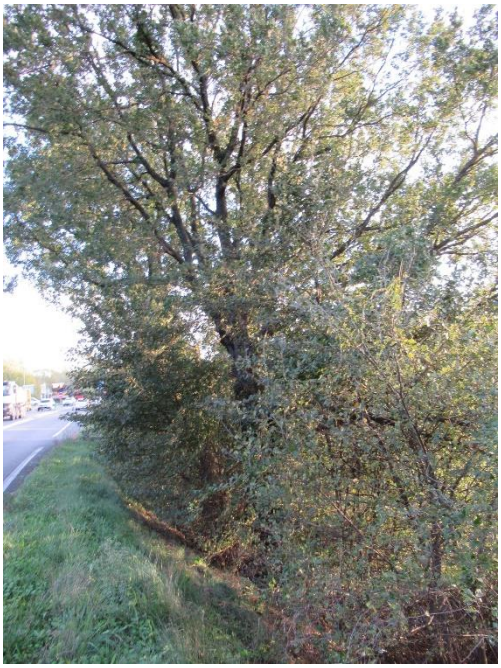
Figure 9. Zone à défricher Haies Sud

Tableau IX. Habitats forestiers concernés par les opérations de défrichement et surfaces associées

Intitulé habitats	Code EUNIS	Code EUR Cahiers des Habitats	Zone humide (Arrêté juin 2008)	Enjeu régional	Surface (ha)	% de recouvrement	Enjeu local	Commentaires
Forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers	G3.312	92A0	H	**Fort**	4,85	6,76 %	**Fort**	Ripisylve présente le long de l'Arc, du Vallat de Bramefan et composée de *Populus alba*, *Fraxinus angustifolia*, *Quercus pubescens*,*Celtis australis*. Réduite à un cordon étroit de part et d'autre du cours d'eau, mais ce reliquat présente un bon état de conservation
Alignement d'arbres indigènes	G5.1	-	p.	**Faible**	0,93	1,29 %	**Faible**	Haies arborées présentes ponctuellement le long de routes ou de pistes et majoritairement composées de *Quercus pubescens*
Alignement d'arbres exotiques	G5.1	-	p.	**Faible**	0,34	1,29 %	**Faible**	Surtout représenté par des haies de thuya dispersées dans l'aire d'étude
Plantation de Pin d'Alep	G3.F22	-	p.	**Faible**	1,09	1,53 %	**Faible**	Plantations de faible étendue de Pin d'Alep de variété exotique, localisées dans le Nord de l'aire d'étude

En ce qui concerne les habitats, figurent dans l'arrêté national les mentions H ou p. La mention « H » signifie que cet habitat, ainsi que, le cas échéant, tous les habitats des niveaux hiérarchiques inférieurs en termes de phytosociologie, sont caractéristiques de zones humides. Ils apparaissent alors dans le tableau ci-dessus comme zone humide « avérée ».

Pour les autres habitats, notés « p » (pro parte), deux cas de figure se présentent : soit l'intitulé de l'habitat regroupe des ensembles pour partie humides, pour partie non humides, mais bien distinguables, soit cela concerne des habitats dont l'amplitude écologique va du sec à l'humide. Pour les habitats « pro parte », il n'est pas possible, à partir du niveau de précision de l'arrêté, de conclure sur la nature humide de la zone.



Alignement d'arbres indigènes

Alignement d'arbres exotiques

Bosquet caducifolié

Figure 10. Illustration des habitats boisés de l'aire d'étude impactés par le défrichement

Forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers

Plantation de Pin d'Alep

e. Localisation et cartographie

<u>Le projet est situé sur trois communes :</u>

Nom des communes : Meyreuil, Châteauneuf-le-Rouge et Fuveau

N° Département : Bouches du Rhône (13)

Lieu-dit : La Barque

<u>Site Natura 2000 le plus proche, dont les objectifs de conservation sont susceptibles d'être impactés :</u>

A quelle distance ? A 3,1km de la Zone de Protection Spéciale « Montagne Sainte Victoire » et ZSC du même nom.

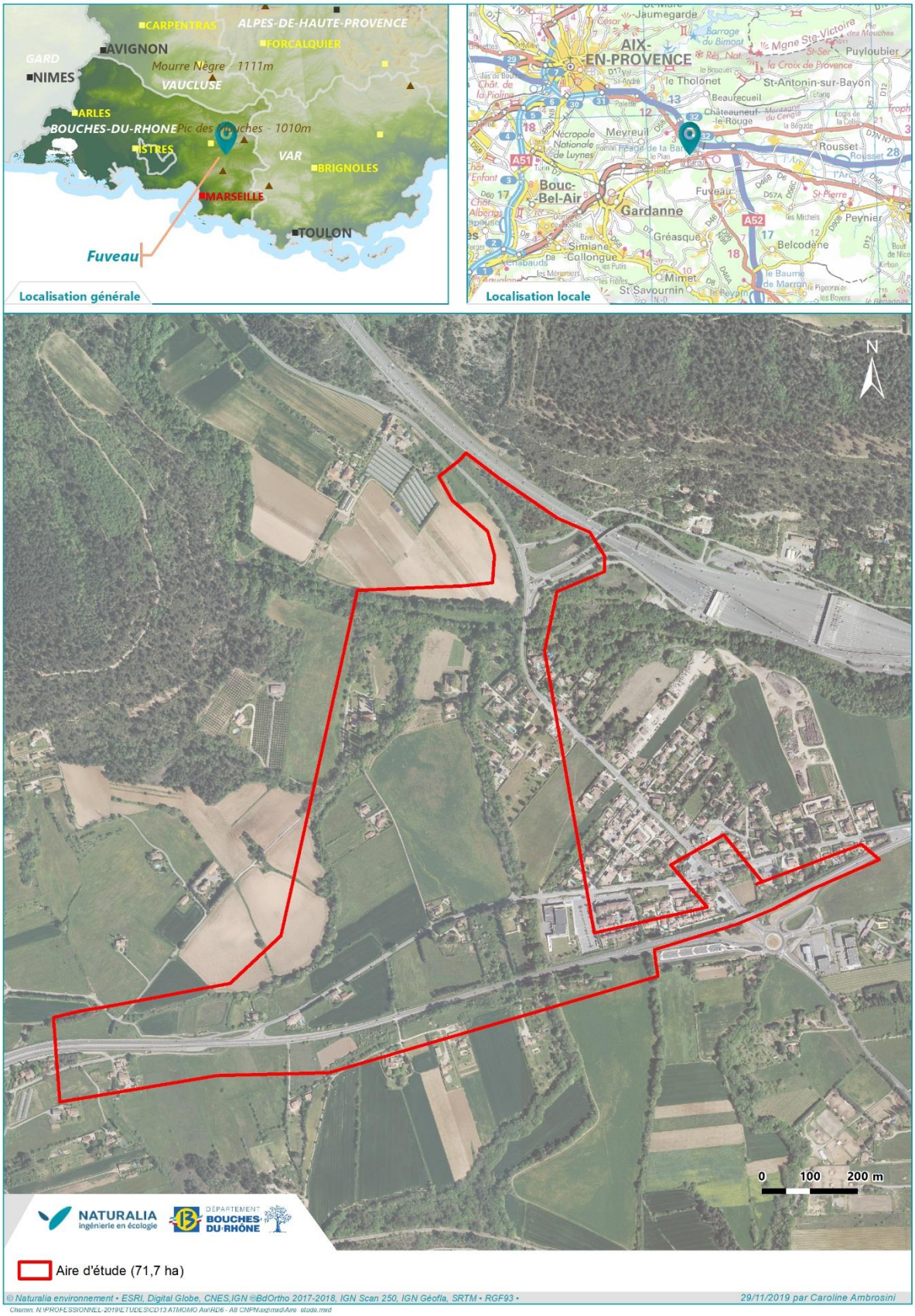


Figure 11. Localisation générale du site d'étude

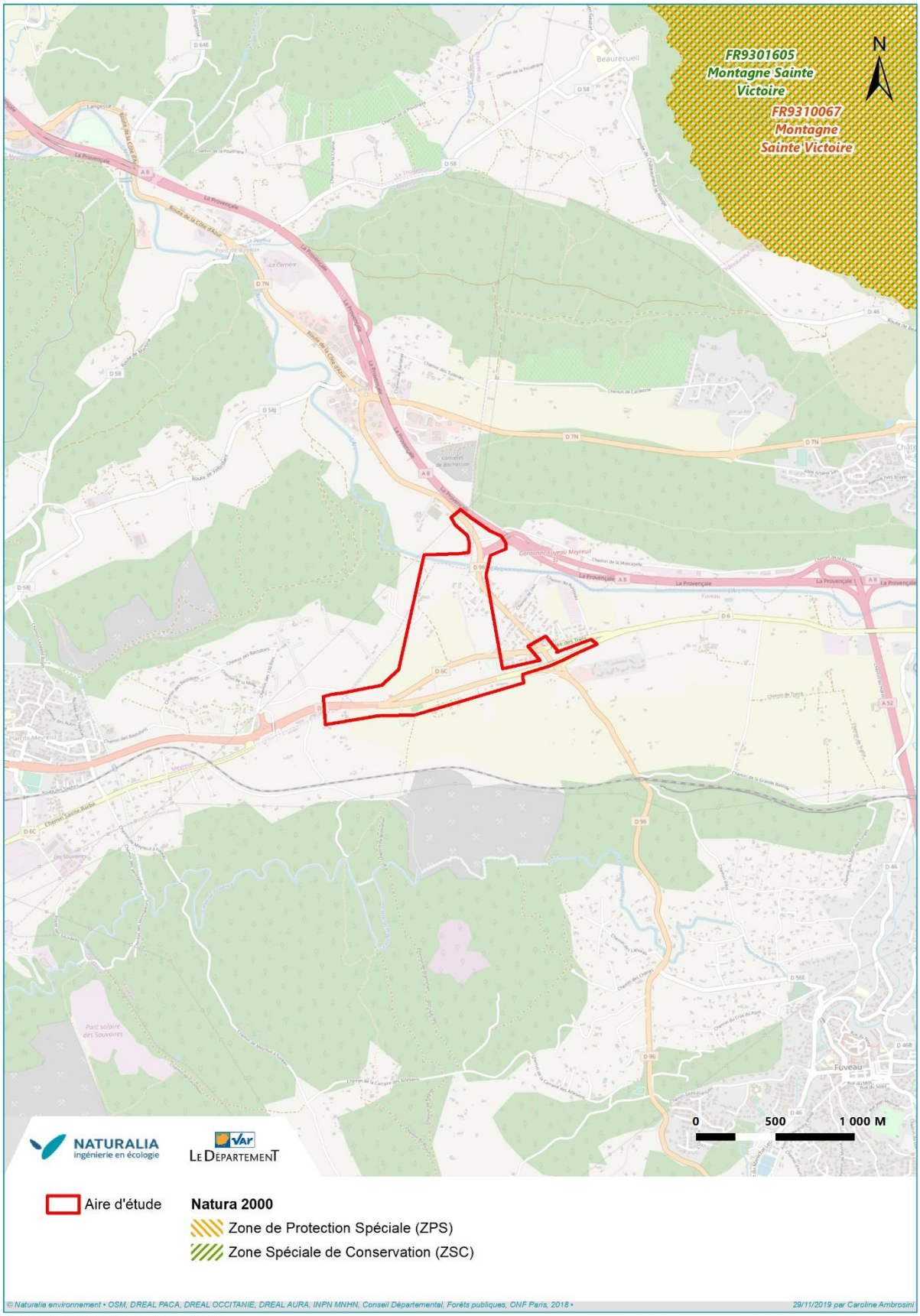


Figure 12. Localisation des sites Natura 2000 par rapport au site d'étude

f. Etendue du projet

Zones défrichées	Habitats	Surface (m²)	Surface (ha)
Arc Nord	Forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers	1574	0,16
	Plantation de Pin d'Alep	254	0,03
Bosquet Sud	Bosquet caducifolié	973	0,09
Bramefan Nord	Forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers	1541	0,15
Bramefan Sud	Forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers	958	0,09
Haie Est	Alignement d'arbres indigènes	912	0,09
Haie Nord	Alignement d'arbres indigènes	2602	0,26
Haie Sud	Alignement d'arbres indigènes	2253	0,23
	Plantation de Pin d'Alep	1003	0,10
Louvas	Bosquet caducifolié	466	0,05
	Forêt riveraine méditerranéenne à Peupliers	832	0,08
	Total	**13372,90**	1,3373

a. Période envisagé pour les travaux

Octobre – Novembre 2020

b. Questions posés

En fonction des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000, les principales questions posées sont les suivantes :

<u>Chauve-souris ou oiseaux</u>

- Le projet occasionne-t-il une coupure ou une discontinuité dans une trame boisée, une ripisylve ? porte-t-il atteinte à des haies ou alignements d'arbres ?

Oui, le projet de défrichement occasionne une coupure dans la ripisylve de l'Arc et du vallat de Bramefan. Une discontinuité sur ces formations boisées est attendue.

- Y a-t-il suppression de vieux arbres ou arbres à cavités ? (si oui, joindre des photos)

Oui, de nombreux arbres anciens à très anciens (multi-centenaires) et présentant des cavités favorables aux chiroptères et à l'avifaune seront abattus dans le cadre du projet principalement à proximité de l'Arc et du Vallat de Bramefan (Nord et Sud). La cartographie ci-dessous localise les différents arbres à cavités identifiés sur site.

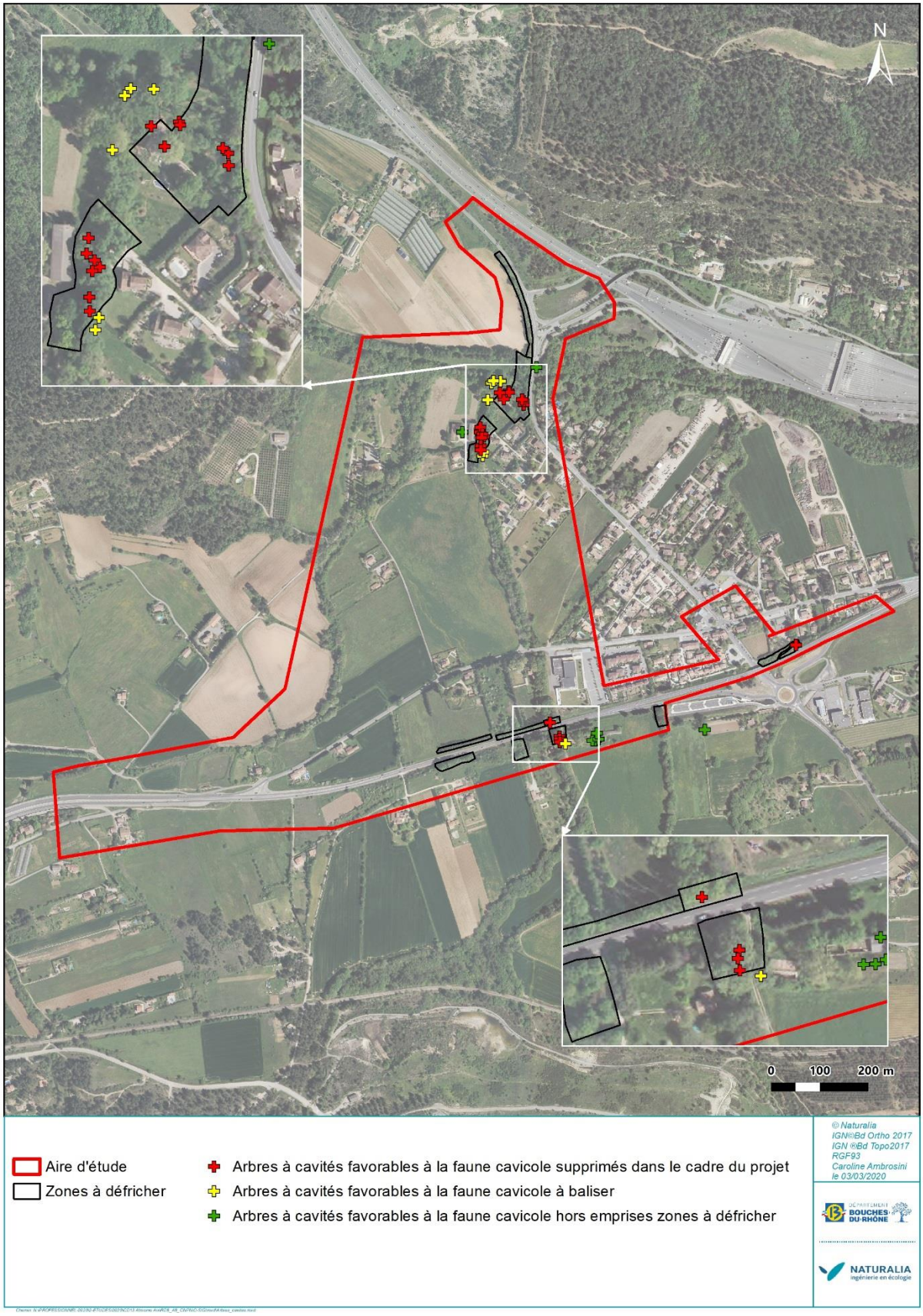


Figure 13. Localisation des arbres à cavités favorable à la faune cavernicole vis-à-vis des zones à défricher et mesures associées

→ **Vallat de Bramefan (Sud)** : 5 arbres à cavités ont été identifiés sur cette partie. 4 devront être abattus et 1 fera l'objet de mesures de protections afin de s'assurer de sa conservation.

Figure 14. Illustration du Vallat de Bramefan (Sud) (photos sur site : Naturalia)

→ **Vallat de Bramefan (Nord)** : 10 arbres à cavités sont localisés dans cette zone. Parmi eux, 7 sont situés dans la zone de défrichement et devront être abattus, 2 devront faire l'objet de mesures de protection et 1 n'est pas concerné par les travaux.

Figure 15. Exemples d'arbres à cavités sur le secteur du Vallat de Bramefan (Nord) (photos sur site : Naturalia)

→ **L'Arc** : 7 arbres sont concernés par l'emprise des travaux et seront abattus. 4 se situent à proximité immédiate de la zone à défricher et devront donc faire l'objet de mesures de conservation (balisage, protections…)

Figure 16. Aperçu du bord de l'Arc concerné par le projet (photos sur site : Naturalia)

Figure 17. Exemple d'arbres à cavités sur le secteur de l'Arc (photos sur site : Naturalia)

→ **Vallat des Louvas** : 1 chêne ancien à cavité se trouve sur la zone à défricher et sera abattu.

Figure 18. Chêne à cavité en bordure du Vallat des Louvas (photos sur site : Naturalia)

- L'emprise du projet est-elle en partie en bordure de milieux aquatiques ?

Oui, le projet de défrichement se situe en bordure de cours d'eau et notamment de l'Arc, du Vallat de Bramefan et du Vallat des Louvas.

- Des gîtes à chauve-souris sont-ils présents (arbres, fissures de parois rocheuses et bâtiments inclus) ?

Près d'une trentaine d'arbres à cavités susceptibles d'abriter des chiroptères sont présents sur l'aire d'étude et seront supprimés lors du défrichement. Ces arbres sont à même d'abriter des colonies de chauves-souris. A noter que les inventaires de 2014 ont permis de mettre en évidence deux colonies de chauves-souris gîtant au sein d'arbres à cavités. Suite à la modification depuis cette date, ces arbres ne seront pas impactés.

- Quelles espèces d'oiseaux utilisent ou fréquentent le site ?

Le site est fréquenté et est susceptible d'être fréquenté par des espèces ayant servi à la désignation de la ZPS « Montagne Sainte Victoire » à savoir le Milan noir dont la reproduction est avérée sur site (mais non impacté par le défrichement), le Circaète Jean-le-Blanc régulièrement contacté en chasse et l'Alouette lulu, relativement ponctuelle. D'autres espèces importantes listées au FSD du site Natura 2000 sont également avérées. Il s'agit de la Huppe fasciée et de la Tourterelle des bois. Des espèces à enjeux modérés non concernés par le FSD sont également présentes sur site telles que la Chevêche d'Athéna au niveau des habitats agricoles et du Pic épeichette en lien avec les ripisylves….

Concernant l'avifaune commune, au niveau des espaces agricoles proches, le cortège se compose d'une majorité d'espèces de passereaux, tous très communs et largement distribués en région PACA (Serin cini, Chardonneret élégant, Hypolaïs polyglotte, Tarier pâtre, Moineau domestique…). Ces espèces nichent essentiellement dans les arbustes et buissons de la zone d'étude.

Au niveau des formations forestières, cette configuration est très propice à l'accueil d'une grande diversité spécifique avec des espèces qui se reproduisent à même les branchages (Loriot d'Europe, Mésange à longue queue, Fauvette à tête noire, Rouge-gorge, Rossignol…) alors que d'autres peuvent exploiter les troncs vermoulus pour y creuser des cavités et y déposer leurs couvées (Sittelle torchepot, Pic épeiche, Pic vert, Mésange charbonnière, Mésange bleue…).

- Y a-t-il des espèces d'oiseaux qui s'y reproduisent ?

Lors des inventaires réalisés en 2014, chez les espèces à enjeux, seul un couple de Milan noir était avéré en reproduction en bordure du Vallat de la Marine, au sein de l'aire d'étude. Ce site ne sera pas impacté par le défrichement. L'ensemble des espèces communes à enjeux faibles mais toutefois protégées se reproduisent ou sont susceptibles de se reproduire sur site, dans différents contextes paysagers (bocage agricole, milieu forestier et ripisylve…) dont les zones à défricher.

<u>Insectes (à proximité immédiate du site Natura 2000)</u>

- Y a-t-il suppression de vieux arbres, arbres morts ou arbres à cavités (si oui, joindre des photos)

Bien qu'un total de **19 arbres à cavités** identifiés seront supprimés (voir extraits photos ci-dessus), l'aire d'étude n'est pas située à proximité immédiate du site Natura 2000. De fait, les populations d'insectes saproxylophages ayant servies à la désignation du site Natura 2000 Montagne Sainte Victoire ne seront pas impactées.

c. Conclusion

Le projet envisagé

☐ **est susceptible** ☒ **n'est pas susceptible**

d'avoir des incidences sur les objectifs de conservation sur les site Natura 2000 – ZPS et ZSC « Montagne Sainte Victoire » - pour la (les) raison(s) suivante(s) :

Le site d'étude est déconnecté d'un point fonctionnel aux sites Natura 2000 de la Montagne Sainte Victoire. Le projet de défrichement s'inscrit dans une mosaïque d'habitats diversifiée tels que des prairies, ripisylves, bocages, cours d'eau et vallats… Néanmoins, l'aire d'étude se retrouve en périphérie d'une zone urbanisée pour partie et est contrainte de par la présence de La Barque à l'Est, des Bastidons à l'Ouest et de l'A8 au Nord. Ces habitats sont en revanche propices pour les amphibiens ainsi que pour le transit et l'alimentation de nombreuses espèces aviaires communes et de chiroptères.

Chez les oiseaux, seul un couple de Milan noir était avéré en reproduction en bordure du Vallat de la Marine, au sein de l'aire d'étude. Ce site ne sera pas impacté par le défrichement. L'ensemble des espèces communes à enjeux faibles mais toutefois protégées se reproduisent ou sont susceptibles de se reproduire sur site, dans différents contextes paysagers (bocage agricole, milieu forestier et ripisylve…).

Dans ces conditions, aucune atteinte aux habitats et espèces ayant servi à la désignation de ce site Natura 2000 ne sont à attendre dans le cadre ce projet. Il n'est donc pas nécessaire de réaliser une évaluation complète des incidences Natura 2000 dans le cadre de ce projet de défrichement. Celui-ci ne sera pas de nature à porter une atteinte significative sur la conservation des ZSC et ZPS « Montagne Sainte Victoire ».

Toutefois, au regard des impacts pressentis sur les espèces et les habitats, un dossier de dérogation est en cours d'élaboration et prendra en compte l'ensemble de ces éléments (perte d'habitats, rupture fonctionnelle…).

Si le défrichement n'aura pas d'impact directement sur les enjeux des espèces et habitats du site Natura2000, toutefois les impacts locaux identifiés dans ce dossier sont déjà traités par les mesures ERC prédéfinies dans le dossier de DUP, le DLE et sont en cours de remise à jour et finalisation dans le dossier CNPN.

Reconnaissances de terrain effectuées le :

29/11/2019 (par Adrien ROLLAND – botaniste)

17/12/2019 (par Jonathan JAFFRÉ – fauniste)

Fait à :

Avignon

Par :

Naturalia Environnement SASU

Signature :

NATURALIA Environnement
Site Agroparc
20 Rue Lawrence Durrell - BP 31285
84911 Avignon Cedex 9

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE

DIRECTION DES ROUTES

Liaison routière entre la RD6 et l'A8

Contournement de La Barque

COMMUNES DE FUVEAU, MEYREUIL, CHATEAUNEUF-LE-ROUGE

PIECE B – NOTICE EXPLICATIVE

Mars 2015

SOMMAIRE

1. OBJET DE L'OPERATION 3

1.1. Contexte local 3
1.2. Objectifs du projet 4

2. RESEAU VIAIRE ACTUEL 5

2.1. Maillage local 5
2.2. Fonctionnement et accès 5
2.3. Trafic routier 7
2.3.1. Importance des flux actuels 7
2.3.2. Evolution des mouvements tournants entre 2007 et 2012 : le report de trafic dû à la mise à 2 x 2 fois de la RD6 entre Gardanne et Trets 7

3. DYSFONCTIONNEMENTS ET NUISANCES A L'ETAT ACTUEL 10

3.1. Trafic et circulation 10
3.1.1. Insertion de la RD96 dans La Barque 10
3.1.2. Le phénomène d'heures de pointe 10
3.2. Qualité de l'air 11
3.3. Ambiance sonore 11

4. PRESENTATION DU PROJET 13

4.1. Rappel des études et des décisions antérieures 13
4.2. La concertation publique 13
4.2.1. Première phase de la concertation : étude de 8 variantes de tracé 15
4.2.2. Deuxième phase de la concertation : comparaison des fuseaux retenus 18
4.2.3. Troisième phase de la concertation : présentation de la variante optimisée 20
4.3. Présentation du projet retenu 22

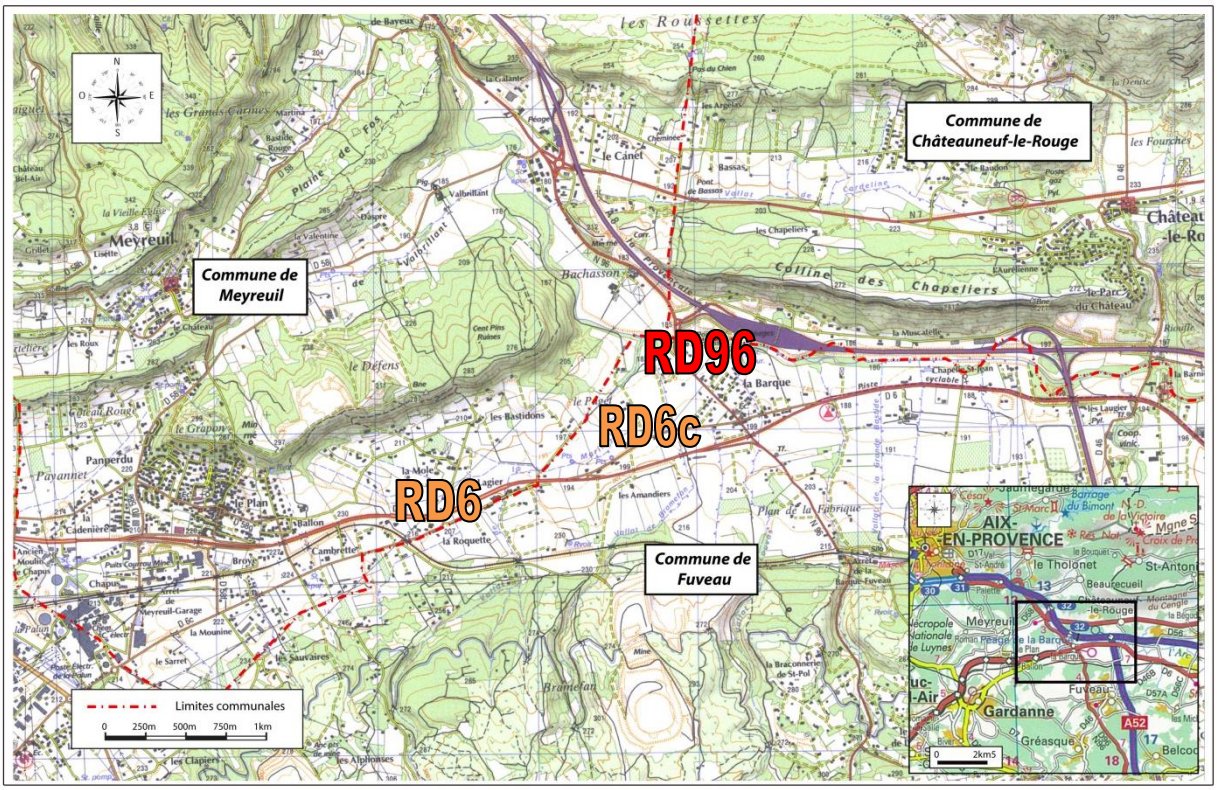
1. OBJET DE L'OPERATION

1.1. CONTEXTE LOCAL

Sur la commune de Fuveau, le hameau de La Barque est un lieu de passage historique vers Aix-en-Provence. Avant la construction d'un pont au lieu-dit *Bachasson*, la traversée de l'Arc se faisait au moyen d'un bac, d'où le nom de ce quartier.

Avec l'essor du transport routier, l'aménagement d'infrastructures et l'émergence de véritables pôles économiques et industriels, la situation de point de convergence du hameau de La Barque s'est considérablement renforcée.

La RD96 (ex-RN96) qui traverse le hameau dans le sens nord-sud et franchit l'Arc par le pont de Bachasson assure notamment la liaison entre la RD6 et l'autoroute A8. Pour rejoindre la RD96 depuis la RD6, les usagers empruntent notamment la RD6c qui débouche dans La Barque au niveau du carrefour des 4 Chemins.



Aujourd'hui, la RD96 et la RD6c ne sont plus adaptées aux niveaux de trafics élevés observés. Il en résulte de nombreux dysfonctionnements et des nuisances importantes subies tant par les riverains que par les usagers.

1.2. OBJECTIFS DU PROJET

Les principaux objectifs visés par le projet sont les suivants :

- ✓ Définition d'un réseau local permettant de résoudre les problèmes de traversée de La Barque par la RD96 et par les trafics s'échangeant entre l'A8 / RD7n et la RD6 ;
- ✓ Fluidification du trafic dans la traversée de La Barque et sur les axes connexes ;
- ✓ Amélioration de la desserte locale et du cadre de vie des habitants ;
- ✓ Gain de sécurité pour les usagers de la route et les habitants de La Barque ;
- ✓ Inscription du projet dans une vision prospective du développement économique et démographique locale.

2. RESEAU VIAIRE ACTUEL

2.1. MAILLAGE LOCAL

[Cf. carte du réseau viaire page suivante]

Aujourd'hui, le réseau viaire du secteur est caractérisé par :

- Une liaison autoroutière (A8 : Aix – Nice) ;
- Des liaisons interurbaines structurant le réseau à l'échelon départemental :
  - d'orientation est-ouest :
    - RD7n au nord de l'A8 (Aix – La Sainte Baume),
    - RD6 au sud de l'A8 (Les Pennes Mirabeau – Trets).
  - d'orientation nord-sud :
    - RD96 entre Aix (via la RD7n) et Toulon,
    - Une liaison intercommunale : la RD6c entre Meyreuil et Fuveau.

2.2. FONCTIONNEMENT ET ACCES

❖ La RD96

La départementale 96, parallèle à l'A52 supporte un trafic de transit entre Aix sud – Aubagne - Marseille est dont la gratuité est un atout important et assure les échanges économiques ou touristiques entre le pays d'Aix, le pays aubagnais et la vallée de l'Huveaune, porte d'entrée « est » de Marseille.

La commune de Fuveau est traversée du nord au sud par la RD96. Elle constitue un axe structurant, considéré par l'Etat comme voie de desserte locale.

❖ La RD6

Elle constitue la principale desserte de la Haute-Vallée de l'Arc et la voie d'accès au pôle d'activités de Rousset via La Barque.

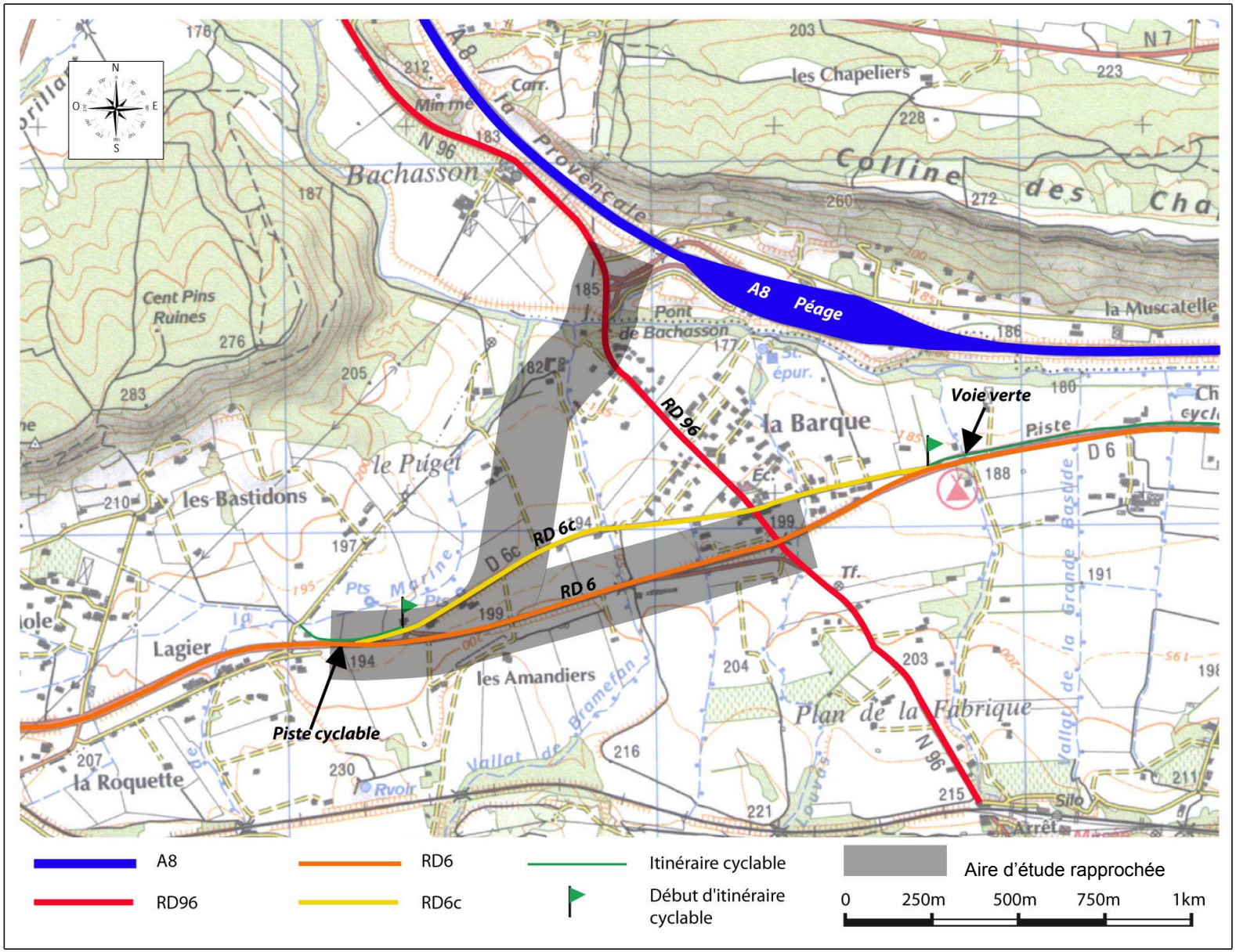
La RD6 traverse la commune de Fuveau d'est en ouest et rejoint la RD96 au croisement de La Barque. Elle permet une liaison de qualité entre les Pennes Mirabeau et Trets du fait de son profil à 2X2 voies entre les Bastidons et l'autoroute A51.

Dans sa section comprise entre les Bastidons et la RD6c, cet axe à 2 voies assure de multiples fonctions plus ou moins dominantes :

- Un accès privilégié à l'important générateur de déplacements que constitue la zone industrielle de Rousset – Peynier ;
- La desserte des communes de la Haute Vallée de l'Arc (Trets, Rousset, Peynier,….).

❖ La RD6c

La RD6c traverse le hameau de La Barque d'est en ouest. Elle est soumise à un trafic important (véhicules légers et poids-lourds) puisqu'elle permet de rallier les communes de Rousset et de Gardanne via l'autoroute A8. Ainsi, la RD6c est quotidiennement saturée en raison des déplacements pendulaires. Par ailleurs, il est important de noter que cette route est empruntée par différents types d'usagers : transporteurs routiers, locaux et cyclistes.


A8
Péage
RD96
RD6
RD6c
Itinéraire cyclable
Début d'itinéraire cyclable
Aire d'étude rapprochée
0
250m
500m
750m
1km
Voie verte
Piste cyclable
Bachasson
Pont de Bachasson
la Barque
les Chapeliers
Colline des Cha
la Muscatelle
Cent Pins Ruines
le Puget
les Bastidons
Lagier
la Roquette
les Amandiers
Plan de la Fabrique
N 96
N 7
D 6
D 6c
Piste
Silo
Arrêt

2.3. TRAFIC ROUTIER

Source : Etude de trafic – Transmobilités - 2012

2.3.1. Importance des flux actuels

Les recensements journaliers font apparaître :

- Des charges de trafic extrêmement élevées sur la RD6, à l'ouest de la zone d'étude avec un Trafic Moyen Journalier Jour Ouvré (TMJO) de 24 800 véhicules/jour et à l'est avec un TMJO de 24 400 véhicules/jour ;
- Des charges de trafic élevées sur la RD96 au nord de la zone d'étude avec un TMJO de 15 100 véhicules/jour et au sud de la zone d'étude avec un TMJO de 12 300 véhicules/jour ;
- Des charges de trafic soutenues sur la RD6c avec un TMJO de 9 500 véhicules/jour et au droit de l'accès à l'A8 avec un TMJO de 7 300 véhicules/jour ;
- Des taux de poids-lourds très élevés sur l'ensemble de la zone d'étude avec près de 20% au droit de l'accès à l'A8 et sur le tronçon ouest de la RD6c et près de 10% sur le reste de la zone d'étude.

Les recensements horaires aux périodes de pointe font apparaître :

- Des charges de trafic horaire extrêmement élevées sur la RD6, à l'ouest de la zone d'étude avec à l'Heure de Pointe du Matin (HPM) 2 330 véhicules/heure et à l'heure de pointe du soir 2 190 véhicules/heure deux sens confondus et sur la RD6 à l'est, à l'Heure de Pointe du Matin (HPM) 2 280 véhicules/heure et à l'Heure de Pointe du Soir (HPS) 2 160 véhicules/heure ;
- Les charges de trafic horaire élevées sur la RD96 au nord, avec 1 370 véhicules/heure à l'HPM et à l'HPS deux sens confondus ;
- Les charges de trafic horaire sur la RD96 au sud, soutenues à l'HPM avec 680 véhicules/heure et élevées à l'HPS avec 1 230 véhicules/heure deux sens confondus.

Il ressort :

- Des fréquentations journalières et horaires extrêmement élevées sur la RD6 et sur la RD96, aux entrées / sorties de la zone d'étude ;

- Une fréquentation importante des poids-lourds sur la zone d'étude.

2.3.2. Evolution des mouvements tournants entre 2007 et 2012 : le report de trafic dû à la mise à 2 x 2 fois de la RD6 entre Gardanne et Trets

L'étude de l'évolution des mouvements tournants au droit du carrefour RD96/RD6c montre une augmentation de la demande à destination et en provenance de la branche RD6c_ouest au détriment de la branche RD96_nord.

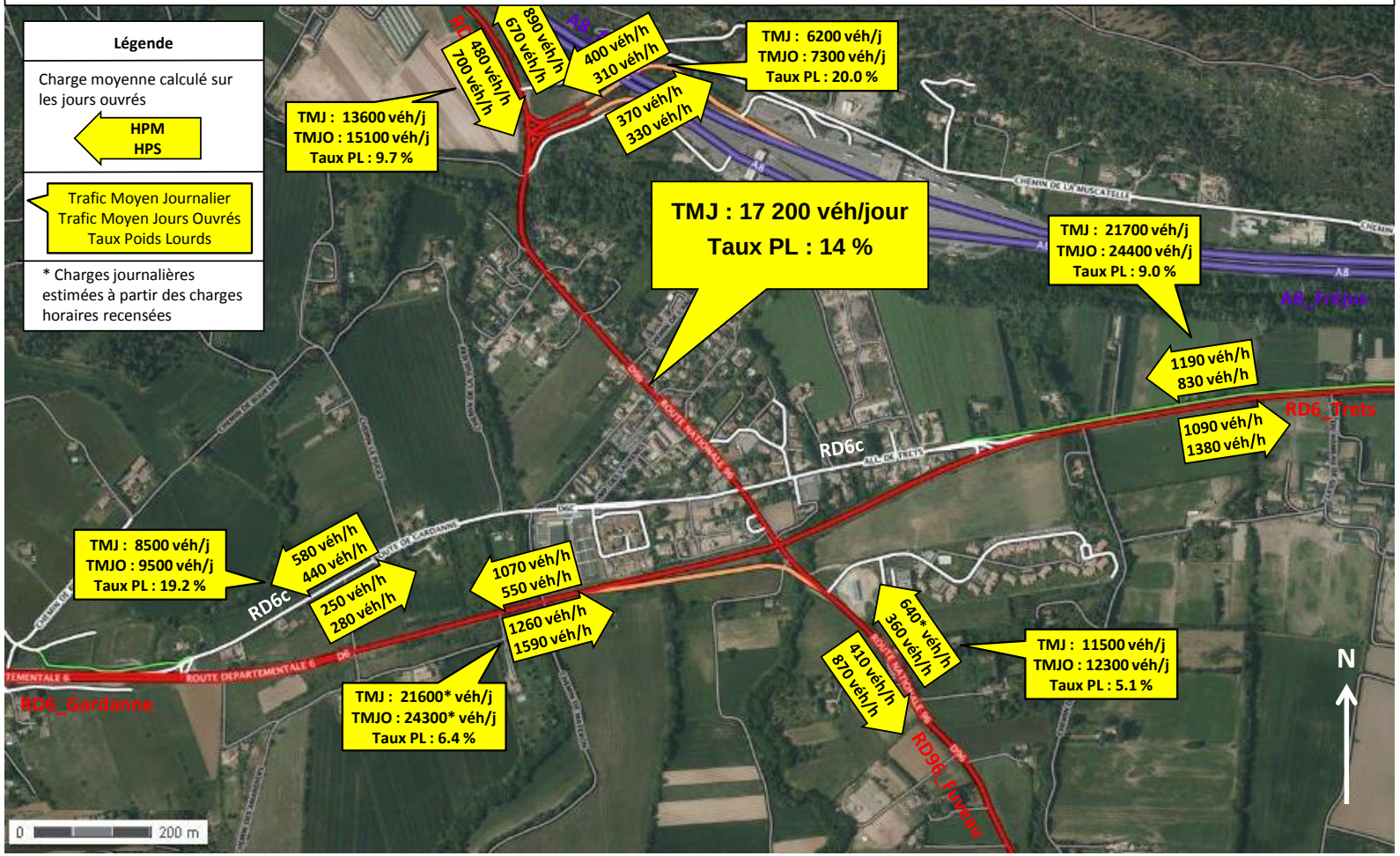
Cette tendance s'explique par l'induction de trafic sur la RD6, suite à son élargissement à 2x2 voies, au détriment de l'itinéraire empruntant l'A8 et l'A51, pour les usagers en provenance et à destination du nord de l'agglomération marseillaise et du sud de l'Etang de Berre (Marignane, Vitrolles, Martigues).

L'effet notable pendant les périodes de pointe du matin et du soir est encore accentué dans les périodes creuses de la journée, lorsque le carrefour à feux tricolores RD6c / RD96 n'est plus saturé. Ainsi, une comparaison entre les trafics journaliers relevés sur la RD96 Aix, la RD6 Trets et la RD6 Gardanne entre 2008 et 2012, donne :

TMJ (véh/j)	2008	2012	Evolution
RD96 Aix	13400	17400	4000
RD6 Gardanne	25600	30100	4500
RD6 Trets	19500	21700	2200

Ainsi, le report de trafic de l'itinéraire A8 – A51 sur l'itinéraire A8 – RD96 - RD6 – A51 peut être évalué à 4 500 – (2 200 / 2) = 3 400 véhicules / jour. Ces véhicules se sont reportés spontanément après la mise à 2 x 2 voies de la RD6 entre Gardanne et La Barque.

Synthèse des recensements effectués en section courante



TMJ : Trafic Moyen Journalier / TMJO : Trafic Moyen Jours Ouvrés. HPM : Heure de Pointe du Matin / HPS : Heure de Pointe du Soir. VL : Véhicule Léger / PL : Poids Lourds.

3. DYSFONCTIONNEMENTS ET NUISANCES A L'ETAT ACTUEL

3.1. TRAFIC ET CIRCULATION

3.1.1. Insertion de la RD96 dans La Barque

L'environnement urbain dans lequel cette infrastructure s'inscrit conduit à des situations d'insécurité accentuées par un important trafic poids-lourds.

La proximité d'établissements recevant du public tels que la mairie annexe, le bureau de poste et le groupe scolaire sont autant d'enjeux au regard de la densité de circulation dans La Barque.

On notera également que la traversée de La Barque est particulièrement difficile voire dangereuse pour les cycles. En effet, la continuité de l'itinéraire cyclable entre Trets et Gardanne est interrompue dans la traversée de La Barque. Les cycles empruntent donc la RD6c sur laquelle ils côtoient de très nombreux poids-lourds.

3.1.2. Le phénomène d'heures de pointe

Aux heures de pointe du matin et du soir, la circulation sur la RD6 peut être qualifiée de dense au droit du hameau de La Barque.

En traversée de ce hameau, la RD96 présente elle aussi une circulation dense et d'importantes perturbations au droit du carrefour à feux des 4 Chemins (RD96 – RD6c).

Les dysfonctionnements circulatoires en période de pointe se traduisent par :

- Des rétentions ponctuelles sur la RD6c à l'ouest du carrefour de la Barque ;
- Des attentes de 10-15 minutes le matin à la sortie de l'A8 et sur la RD96 au sud de la Barque ;
- Des attentes de 5-10 minutes le soir sur la RD96 dans la traversée du hameau de La Barque.

Vue sur la RD96 au niveau du carrefour à feux des 4 Chemins – Sources : Ingérop Conseil & Ingénierie - GEI

3.2. QUALITE DE L'AIR

Source : « Etude d'impact sur la qualité de l'air », GUIGUES Environnement

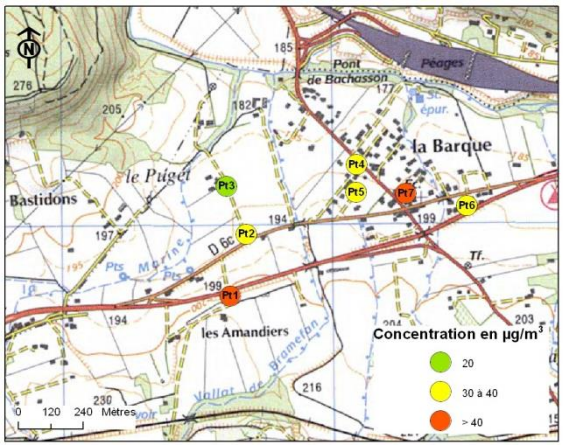
Le hameau de La Barque présente une qualité de l'air dégradée du fait de l'importance du trafic routier qui traverse ce noyau urbain chaque jour.

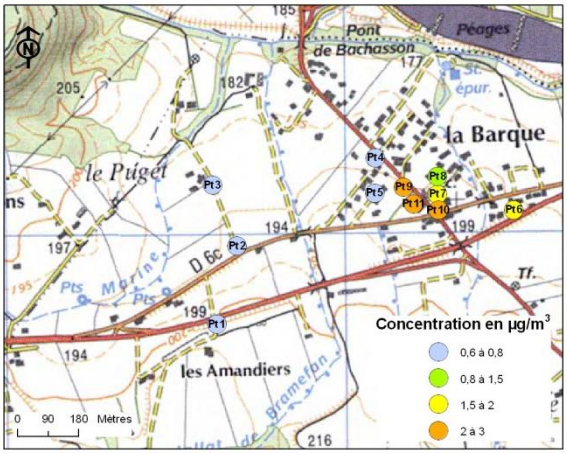
Les polluants caractéristiques de la pollution routière sont notamment le dioxyde d'azote (NO_2) et le benzène.

❖ Dioxyde d'azote NO_2

Il s'agit d'un polluant caractéristique de la pollution routière ; la valeur limite pour la protection de la santé humaine est de 40µg/m^3 en moyenne annuelle.

Dans le domaine d'étude, les niveaux de concentration en dioxyde d'azote sont globalement compris entre 35 et 45 µg/m^3 à proximité des axes routiers principaux (RD6/RD96). En s'éloignant de ces axes de circulation, les concentrations diminuent pour atteindre des niveaux de l'ordre de 20µg/m^{3}ou inférieurs.





❖ Benzène

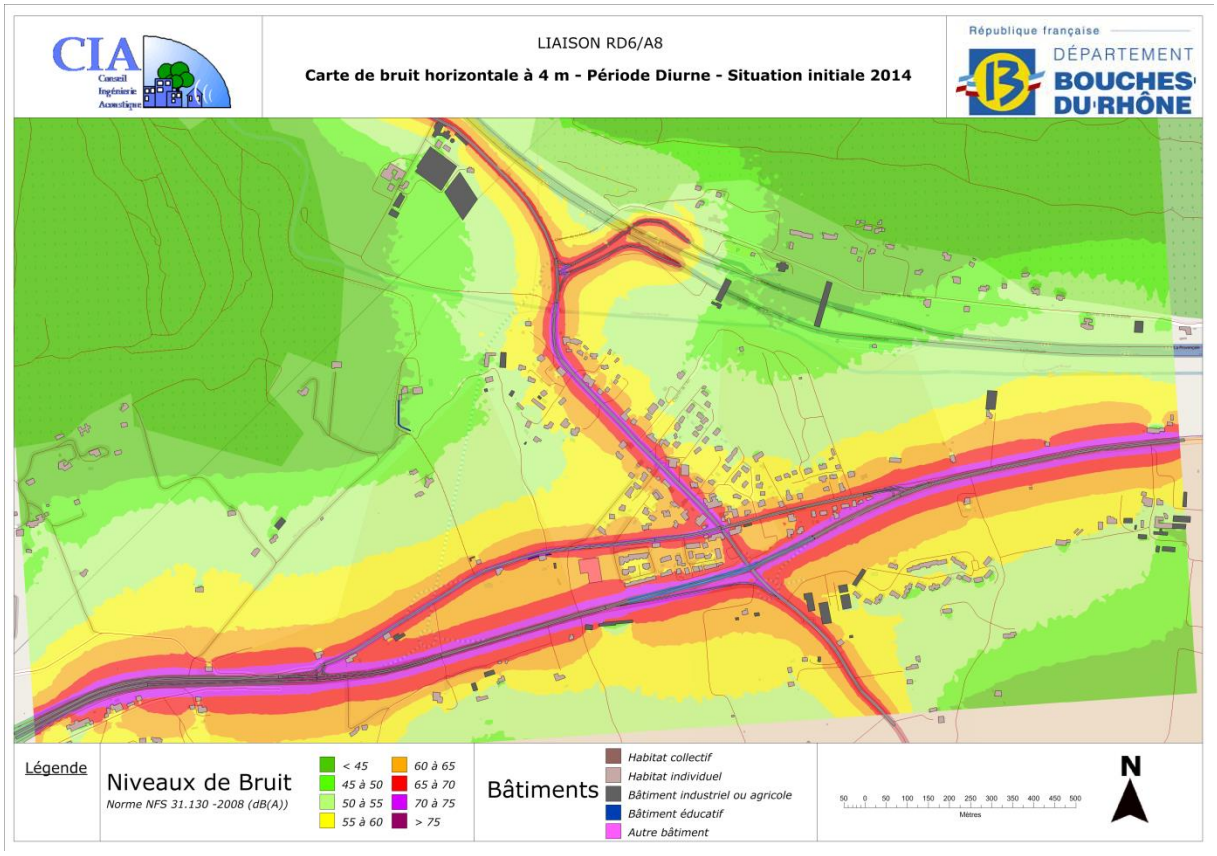
Le benzène représente également un indicateur de la pollution routière ; l'objectif de la qualité de l'air est de 2 µg/m^3, la valeur limite pour la protection de la santé humaine est de 5 µg/m^3.

Les concentrations moyennes annuelles estimées en 2004 sont comprises en 1,5 et 3µg/m^3. Ces concentrations sont représentatives de celles mesurées généralement en site de trafic et en site périurbain sur la Communauté du Pays d'Aix. Des dépassements des objectifs de qualité de l'air de 2 µg/m^3 à proximité des feux de signalisation du carrefour de La Barque.

3.3. AMBIANCE SONORE

La RD96 et la RD6 sont des infrastructures bruyantes respectivement classées en 3ème et 2ème catégorie, cela signifie que le bruit induit par la RD96 affecte les terrains compris dans une bande de 100 m de part et d'autre de la voie, cette largeur est portée à 250 m pour la RD6.

La traversée de La Barque est particulièrement bruyante avec des niveaux de bruit au-delà 65 dB(A).



4. PRESENTATION DU PROJET

4.1. RAPPEL DES ETUDES ET DES DECISIONS ANTERIEURES

Les études de faisabilité menées pour l'aménagement du nœud routier RD96 (ex-RN96), RD6 et A8, appelé communément « contournement de La Barque » ont fait l'objet d'une consultation publique en janvier 1998.

La réalisation des études de liaison RD6/A8 jusqu'à l'avant-projet (AVP), a été inscrite au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

Le contournement et la sécurisation de la traversée du hameau de La Barque sont inscrits au Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Pays d'Aix.

Cette opération s'inscrit également dans le plan d'investissement quinquennal (PIQ) adopté par le Département dans le but d'amortir les impacts économiques de la crise.

Vue sur la RD96 au niveau du carrefour à feux RD96//RD6c – Sources : Ingérop Conseil & Ingénierie - GEI

4.2. LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le projet d'aménagement de la liaison RD6/A8 a fait l'objet d'une concertation publique, organisée par le Département des Bouches-du-Rhône dans les conditions prévues à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Conformément à l'esprit de la charte du Département du 5 juillet 1996, il a été créé un comité technique comprenant d'une part collectivités, administrations et partenaires institutionnels et d'autre part, un groupe de travail regroupant les associations intéressées. Le comité de pilotage a été mis en place en 2005.

Le schéma produit ci-après présente les grandes étapes d'élaboration du projet.

14 mars 2005 (réunion) : mise en place du **comité des associations.**

17 mars 2006 (réunion) : présentation du **diagnostic.**

12 février 2007 (réunion) : comparaison de **8 variantes de tracé.**

1ère phase de la concertation publique
Du 15 au 25 octobre 2007

Cette première phase porte sur la comparaison de 8 variantes de tracé.

→ *les avis recueillis mettent en avant la nécessité de remplacer les nombreuses variantes par trois fuseaux : ouest, centre, est.*

Le bilan de concertation est approuvé le 3 octobre 2008 par délibération de la commission permanente du CG13.

La Direction des Routes du CG13 reprend les études sur la base de **2 fuseaux** (ouest, est). Le fuseau centre est écarté car il ne permet pas de répondre aux objectifs visés.

16 mars 2009 (réunion) : **la variante ouest est retenue par le comité de pilotage** en raison d'un meilleur bilan coûts / avantages.

2ème phase de la concertation publique
Du 14 au 21 septembre 2009

Cette seconde phase porte sur le choix de la variante retenue.

→ *une majorité des personnes ayant exprimé leur avis lors de la concertation considère que la variante « ouest » est une réponse appropriée à la suppression des nuisances subies.*

Le bilan de la concertation est approuvé le 23 juillet 2010 par délibération de la commission permanente du CG13.

La Direction des Routes du CG13 reprend les études du **projet ouest.**

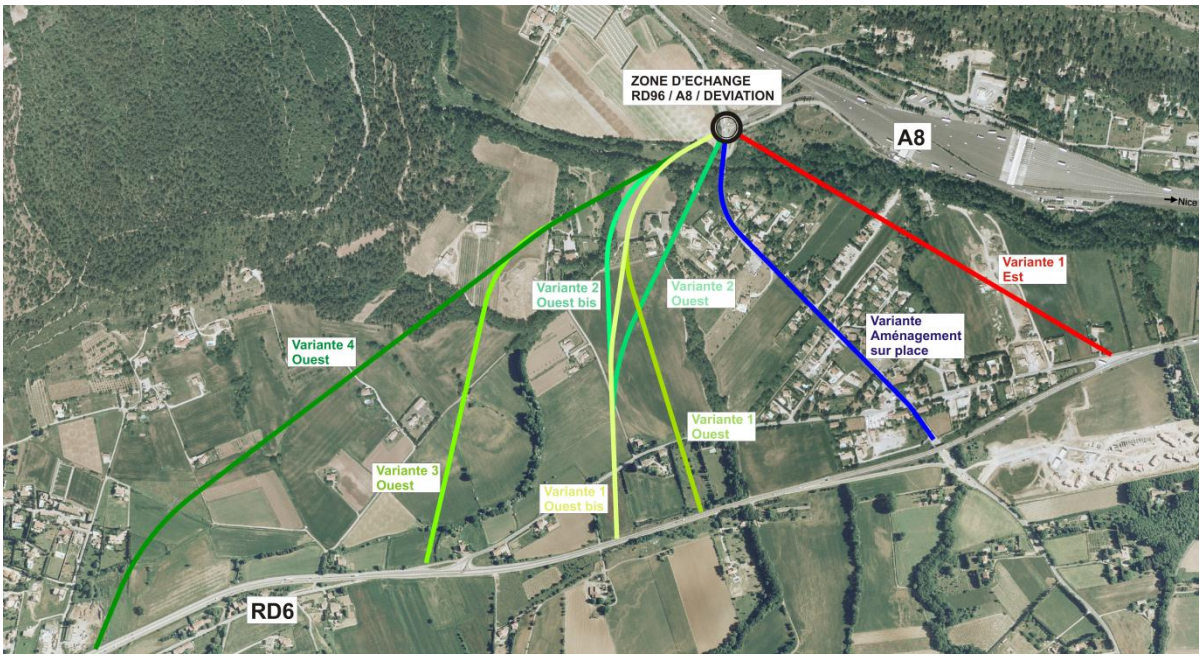
3ème phase de la concertation publique
Du 12 au 23 mai 2014

Cette troisième phase porte sur la présentation de la variante retenue et optimisée suite à l'évolution des prévisions de trafic

→ *une majorité des personnes sont favorables à la suppression du trafic de transit à travers le hameau de La Barque sur la RD96 et la RD6c, et considère que le projet apporte une réponse appropriée à la suppression des nuisances subies dans le hameau de La Barque. La problématique de réduction des nuisances doit être approfondie.*

4.2.1. Première phase de la concertation : étude de 8 variantes de tracé

4.2.1.1. Présentation des 8 variantes envisagées



❖ **Variante 0 - centrale**

La variante « aménagement en place » d'une longueur de 820m consiste en un élargissement de la RD96 actuelle ainsi que de l'ouvrage de franchissement de l'Arc.

Cette variante n'induit pas de consommation de terres agricoles.

Par contre elle dégrade grandement l'ambiance sonore dans un secteur déjà impacté et est très contraignante du fait de la densité de population.

Le cout est estimé à 805 000€ HT

❖ **Variante 1 - est**

Le tracé de la variante « 1 est », d'une longueur de 920m à l'est du hameau de La Barque, se situe au niveau des zones d'étalement des crues du lit mineur de l'Arc. Cette variante traverse une bonne partie de la ripisylve de l'Arc.

Le franchissement de l'Arc se fait en biais au niveau de sa confluence avec le Vallat des Louvas. La totalité du tracé se trouve en zone inondable.

Le tracé induit une consommation de terre modérée et intercepte un bâti.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

Le cout de cette variante est estimé à 7 700 000€ HT.

❖ Variante 1 - ouest

Le tracé de la variante « 1 ouest », d'une longueur de 920m se situe entre le Vallat de Bramefan et le vallat de la Marine. La majorité du projet est implantée en lit majeur de l'Arc et à proximité immédiate du lit mineur du Vallat de la Marine et de Bramefan.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

La variante s'inscrit à proximité des 3 sites archéologiques recensés.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 7 150 000€ HT.

❖ Variante 1 – ouest bis

Le tracé de la variante « 1 ouest », d'une longueur de 950m se situe entre le Vallat de Bramefan et le vallat de la Marine. La majorité du projet est implantée en lit majeur de l'Arc et à proximité immédiate du lit mineur du Vallat de la Marine et de Bramefan.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

La variante s'inscrit à proximité des 3 sites archéologiques recensés.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 7 200 000€ HT.

❖ Variante 2 – ouest

Le tracé de la variante « 2 ouest », d'une longueur de 900m se situe en majorité dans le lit majeur de l'Arc.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

La variante s'inscrit à proximité des 3 sites archéologiques recensés.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 7 800 000€ HT.

❖ Variante 2 – ouest bis

Le tracé de la variante « 2 ouest bis», d'une longueur de 975m se situe dans lit majeur éloigné de l'Arc et se superpose au lit mineur du Vallat de la Marine sur une distance limitée puis il franchit le lit mineur de l'Arc ou celui-ci est recentré.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

La variante s'inscrit à proximité des 3 sites archéologiques recensés.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 7 850 000€ HT.

❖ **Variante 3 – ouest**

Le tracé de la variante « 3 ouest», d'une longueur de 1200m à l'ouest du Vallat de la Marine se situe en majeur partie en zone non inondable.

L'itinéraire traverse un secteur sensible : le massif du Défens.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 8 600 000€ HT

❖ **Variante 4 – ouest**

Le tracé de la variante « 4 ouest», d'une longueur de 1800m à l'ouest du Vallat de la Marine se situe en majeur partie en zone non inondable.

L'itinéraire intercepte un secteur sensible : le massif du Défens toutefois cet impact est minime compte tenu de la surface de celui-ci.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 11 900 000€ HT.

4.2.1.2. Bilan à l'issue de la 1ère phase de concertation portant sur la comparaison de 8 variantes

Les avis exprimés, rappelés ci-après, ont été pris en compte pour la poursuite des études :

- Réduire le nombre des variantes (notamment abandonner les variantes traversant le hameau) ;
- Prendre en compte le PLU de Fuveau ;
- Compléter les études de trafic et intégrer les coûts d'aménagement à réaliser sur la RD6 dans l'évaluation des coûts des variantes (cas de la variante est).

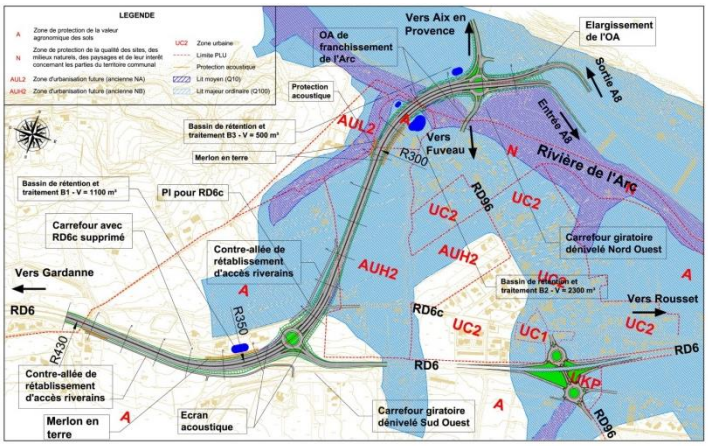
Le bilan de cette concertation publique préalable a été approuvé le 03 octobre 2008 en commission permanente du Département des Bouches du Rhône.

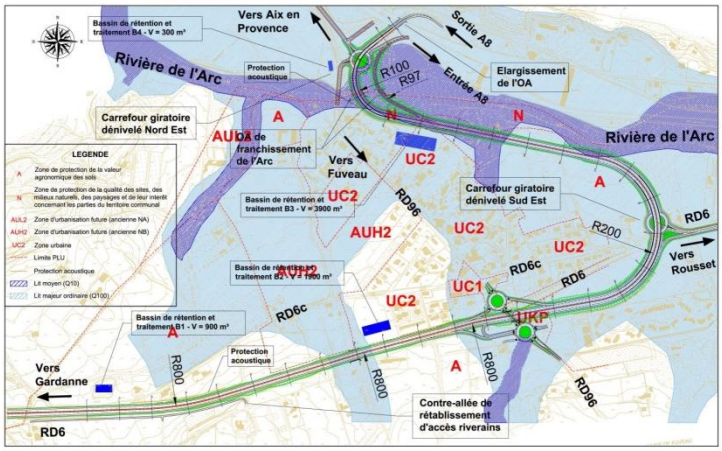
Il a conclu à la nécessité d'approfondir les études sur deux fuseaux d'études : fuseau ouest (ex-variante « 1 ouest bis »), fuseau est (ex-variante « 1 est »). Le fuseau centre ne permettant pas de répondre à la problématique des nuisances et dysfonctionnements constatés dans le hameau de La Barque, il n'a pas été donné de suite à cette solution.

4.2.2. Deuxième phase de la concertation : comparaison des fuseaux retenus

4.2.2.1. Présentation des fuseaux retenus

FUSEAU OUEST





FUSEAU EST

❖ **Fuseau ouest (ex-variante ouest 1 bis)**

La liaison entre la RD6 et l'A8 se fait par contournement à l'ouest du hameau de La Barque.

D'une longueur de 1 790 m, cette variante comporte deux carrefours giratoires dénivelés nord, en vue de rétablir les échanges avec la RD96 et l'A8, et sud pour rétablir les échanges avec la RD6.

L'axe est constitué de 4 alignements droits et de 4 courbes de rayon minimal 300 m.

Un ouvrage d'art sera créé pour le franchissement de l'Arc. Des ouvrages de décharge seront également mis en place afin d'assurer une transparence hydraulique du projet.

Le profil en long est de manière général rasant avec des déblais au second quart du projet. Par contre, l'aménagement de l'ouvrage d'art nécessitera des remblais importants.

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet sont de 12,4 ha.

Au total, 3 bassins de rétention/traitement sont prévus pour récupérer les eaux de voiries dont le volume utile est estimé à 3 900 m^3.

Des protections acoustiques, de l'ordre de 700 m, seront mises en place le long du projet de barreau.

❖ **Fuseau est (ex-variante est)**

La liaison entre la RD6 et l'A8 se fait par contournement à l'est du hameau de La Barque.

D'un linéaire de 3155 m, cette solution comme pour la précédente présente deux carrefours giratoires dénivelés servant à rétablir les échanges nord et sud.

L'axe en plan est constitué de 6 alignements droits et de 5 courbes de rayon minimal de 100m.

Les contraintes topographiques et d'urbanisme imposent de déroger aux recommandations ARP - R80, concernant les rayons minimaux des courbes à mettre en place pour la conception de l'axe. Des limitations de vitesse devront être mises en place au niveau de ces courbes pour sécuriser les usagers.

Les accès aux parcelles situées au sud du barreau seront rétablies par une contre allée depuis la RD6 à l'ouest du projet.

Au nord, le franchissement de l'Arc par le barreau et la voie de tourne à droite vers l'A8 se fera par deux ouvrages d'art séparés. Des ouvrages de décharge seront également mis en place afin d'assurer une transparence hydraulique du projet.

Le profil en long est rasant au TN sur le premier tiers du projet. Ensuite, sur un linéaire de 750 m environ, un fort remblai devra être mis en place entre les deux ouvrages d'art afin de préserver la fluidité du profil.

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet sont de 18 ha.

Au total, 4 bassins de rétention/traitement sont prévus pour récupérer les eaux de voiries dont le volume utile est estimé à 7000 m^3.

Des protections acoustiques, de l'ordre de 1 450 m, seront mises en place le long du projet de barreau.

4.2.2.2. Bilan à l'issue de la 2ème phase de la concertation portant sur le choix de la solution retenue

A la suite de la présentation des études approfondies, le comité de pilotage **a retenu la variante « ouest 1 bis » pour la suite des études**, lors de la réunion du 16 mars 2009.

Au terme de la deuxième phase d'étude et de la concertation qui l'a accompagnée, il ressort que le besoin de réaliser cette opération est partagé par une partie importante du hameau de La Barque[1]. Une majorité des personnes est favorable à la suppression du trafic de transit à travers le hameau de La Barque sur la RD96 et la RD6c, et considère que la variante ouest est **une réponse appropriée à la suppression des nuisances subies.**

Le bilan de la concertation conclut à la nécessité d'approfondir les 3 points suivants :

- **Maintien d'un trafic important sur la RD6 entre le hameau et la RD96 qui nécessite son aménagement ;**
- **Prise en compte des activités agricoles et de la Bastide de Puget ;**
- **Réduction des nuisances aux riverains.**

[1] 64% de contributions favorables, 34% défavorables, 1% sans opinion

4.2.3. Troisième phase de la concertation : présentation de la variante optimisée

4.2.3.1. Poursuite des études

Suite à la 2ème phase de concertation portant sur « le choix de la variante retenue », le Département des Bouches-du-Rhône a lancé des études spécifiques afin de répondre aux observations formulées par les riverains.

Pour cela, le Département a missionné des bureaux d'études spécialisés afin d'actualiser et, le cas échéant, approfondir les études déjà menées dans le cadre de l'élaboration du projet :

- Nuisances sonores : réalisation d'une étude acoustique pour la définition précise de l'impact acoustique et le dimensionnement des dispositifs de protection ;
- Paysage : réalisation d'une étude paysagère visant à définir des principes d'aménagement pour une meilleure intégration du projet ;
- Santé publique : réalisation d'une étude air et santé approfondie visant à confirmer le diagnostic issu des études préliminaires ;
- Economie : réalisation d'une étude foncière et agricole pour la détermination des impacts économiques et des mesures ;
- Faune/flore/habitats naturels : réalisation d'expertises écologiques visant à définir précisément les espèces susceptibles d'être impactées par le projet.

4.2.3.2. Etude d'un phasage

En plus de l'intégration des demandes des riverains, le Département a étudié la possibilité de réaliser le projet de façon échelonnée dans le temps en fonction de l'évolution du trafic routier dans le secteur de La Barque :

- 1ère phase : réalisation d'un barreau de liaison comprenant 1 voie par sens de circulation et abandon des échangeurs dénivelés au nord et au sud au profit de carrefours giratoires plans ;
- 2ème phase (long terme) : mise à 2x2 voies du barreau de liaison, c'est-à-dire 2 voies par sens de circulation.

4.2.3.3. Optimisation de la variante

En 2013 et 2014, l'étude de trafic a été mise à jour dans le but d'actualiser les prévisions de trafic et de vérifier le fonctionnement circulatoire du projet.

Les résultats de cette étude ont conduit à une modification des caractéristiques du barreau de liaison :

- **Réduction du barreau à 1 voie par sens de circulation au lieu de 2 prévues initialement,**
- **Abandon des carrefours giratoires dénivelés au profit de carrefours giratoires plans.**

De plus, afin d'optimiser le coût du projet, le raccordement RD96/A8 au nord a été modifié ce qui a permis de remplacer l'ouvrage de franchissement de l'Arc d'une longueur de 220 m par un ouvrage plus court et accolé au pont de Bachasson. Sur le plan environnemental, cette optimisation permet de préserver la ripisylve de l'Arc et sa fonctionnalité écologique.

4.2.3.4. Bilan à l'issue de la 3ème phase de la concertation portant sur la présentation de la variante optimisée

A la suite de la présente phase d'étude et de la concertation qui l'a accompagnée, il ressort que le besoin de réaliser cette opération est partagé par une partie importante de la population. Une majorité des personnes sont favorables à la suppression du trafic de transit à travers le hameau de La Barque sur la RD96 et la RD6c, et considère que **le projet apporte une réponse appropriée à la suppression des nuisances subies dans le hameau de La Barque.**

Toutefois la concertation a mis en évidence la nécessité d'approfondir le projet sur la **réduction des nuisances** aux riverains, en particulier au droit du quartier de Bachasson et du carrefour giratoire Sud.

Le projet retenu, objet de la présente étude, constitue la solution technique la plus optimisée et celle qui intègre au mieux l'ensemble des contraintes et demandes recensées lors du processus de concertation publique.

4.3. PRESENTATION DU PROJET RETENU

Le projet retenu au terme des phases de concertations préalables comprend :

- La création d'une voie de liaison à 2x1 voie entre la RD6 et la RD96 au niveau du demi-échangeur de l'A8 ;
- La mise à 2x2 voies de la RD6 entre les Bastidons et La Barque ;
- La réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'Arc accolé au pont de Bachasson actuel ;
- La suppression du carrefour RD6/RD6c ;
- Le rétablissement en passage supérieur de la RD6c avec création de contre-allées à double sens pour les accès riverains et les cycles ;
- La création d'un échangeur giratoire plan au sud de la voie de liaison avec bretelles d'évitement rétablissant les échanges avec la RD6 et assurant la liaison de la RD6 à 2x2 voies avec l'échangeur de l'A8 ;
- La création d'un giratoire plan à 5 branches au nord de la voie de liaison créée, assurant la continuité, d'une part vers le demi-échangeur de l'A8 en direction de Toulon-Aubagne, et d'autre part, via la RD96, vers la RD7n et le demi-échangeur de l'A8 en direction d'Aix-en-Provence, Marseille et Lyon ;
- La création d'un giratoire au niveau de La Barque au nord de la RD6 permettant, via deux bretelles d'accès, d'assurer les échanges entre la RD96 la RD6 et le barreau de liaison ;
- La réalisation d'ouvrages hydrauliques ;
- La mise en place de protections acoustiques.