



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

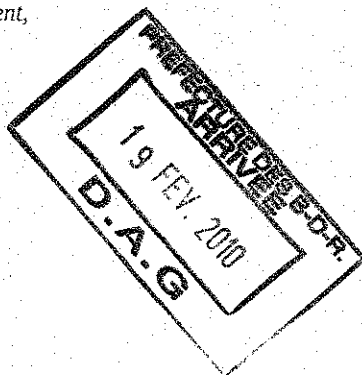
Aix-en-Provence, le

17 FEV. 2010

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Service biodiversité eau et paysages  
Unité sites paysages et impacts

Adresse de correspondance :  
CS 20065 le Tholonet  
13182 Aix-en-Provence cedex 5



Monsieur le Préfet des Bouches-du-Rhône  
Direction de l'Administration Générale  
Bureau des expropriations et des servitudes  
Boulevard Paul Peytral  
13282 Marseille cedex 20

Référence : SBEP-SBa-2009-082

Vos réf. : votre courrier du 18/12/2009 – M Dutto

Affaire suivie par : Sylvie Bassuel  
sylvie.bassuel@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 04 42 66 65 89 – Fax : 04 42 66 66 01

Objet : Avis de l'autorité environnementale – Autoroute A8 –  
Réaménagement et extension de l'aire de Rousset – Dossier  
d'enquête publique préalable à la DUP

**Avis de l'autorité environnementale**

Objet : Avis de l'autorité environnementale pour le projet : Autoroute A8 – Réaménagement et extension de l'aire de Rousset

Maître d'ouvrage : ESCOTA

Projet situé sur le territoire de la commune de : Rousset (13)

Références : saisine de l'autorité environnemental en date du 18 décembre 2009

Pièces jointes : Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, comportant une étude d'impact.

Date de réception par l'autorité environnementale / DREAL : 31/12/2009, date de départ du délai de 2 mois pour remettre l'avis de l'autorité environnementale.

Date de l'accusé de réception de l'autorité environnementale / DREAL : 08/01/2010

Consultation du Préfet de département des Bouches-du-Rhône pour ses compétences dans le domaine de l'environnement par courrier du 08/01/2010, dans le cadre de l'accusé de réception. La préfecture a transmis par messagerie à l'autorité environnementale les avis des services consultés.

Présent  
pour  
l'avenir

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

## 1. Présentation du projet

L'aire de service de Rousset est implantée sur l'autoroute A8, sens Italie / Aix-en-Provence (au nord de l'autoroute). Elle comporte notamment une station service, un établissement de restauration, des espaces pique-nique et jeux. Dans sa configuration actuelle, elle peut accueillir 85 véhicules légers et 25 poids lourds.

Le projet de réaménagement-extension vise à transformer la plate-forme de stationnement poids lourds et à étendre son emprise vers le nord-est afin de créer un total de 90 places poids lourds.

Ce projet s'inscrit dans un programme global qui vise à augmenter les places d'accueil pour les poids lourds sur l'A8 entre Aix-en-Provence et l'Italie. Le déficit actuel se traduit en effet par :

- des problèmes de sécurité (on peut régulièrement voir la nuit des poids lourds en stationnement sur les voies d'accès aux aires),
- un service rendu peu acceptable (problème de capacité d'accueil du stationnement et des services),
- une gestion difficile des crises qui, en absence d'aires de stockage, contraignent les services de gendarmerie à stocker les poids lourds sur la bande d'arrêt d'urgence voire sur la voie de droite en cas de coupure de l'autoroute (neige ou autre),
- voire une difficulté d'application des règles de limitation du temps de conduite des chauffeurs qui ne trouvent pas d'aire pour les accueillir.

Le programme se décline en extension d'aires de service et de repos existantes, création de nouvelles aires de repos et aménagement d'aires de stockage des poids lourds, ces dernières accessibles seulement en temps de crise. Sur avis favorable de la Direction générale des routes et de la Mission de contrôles des autoroutes concédées, ce programme a été approuvé par Décisions ministérielles du 13 octobre 2004 et du 12 juillet 2006.

## 2. Cadre juridique

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le projet.

Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le Préfet de région ; pour préparer son avis, le Préfet de région s'appuie sur les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral 2009-273 en date du 4 septembre 2009, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour signer l'avis de l'autorité environnementale.

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise à l'autorité environnementale. L'étude comporte l'ensemble des pièces exigées à l'article R122-3 du code de l'environnement.

Le dossier a été déclaré recevable par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le projet et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 18/12/2009 par l'autorité compétente pour autoriser le projet (préfecture des Bouches-du-Rhône).

Le présent avis, transmis au maître d'ouvrage, sera porté à la connaissance du public : il sera joint au dossier d'enquête et mis en ligne sur Internet par l'autorité en charge de le recueillir.

Cet avis porte sur la qualité du dossier d'enquête, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

### 3. Les enjeux du territoire identifiés par l'autorité environnementale

Le projet se situe dans la plaine de l'Arc, en rive droite de ce dernier. Le mode d'occupation du sol dominant est caractérisé par une mosaïque de vignobles, de terres labourées et de petits boisements et bosquets résiduels. Le projet concerne la masse d'eau FRDR131 "l'Arc de sa source à la Cause". Au droit de l'aire de Rousset, la ripisylve souligne le cours d'eau et vient presque au contact de l'autoroute.

Les principaux enjeux du territoire susceptibles d'être affectés par le projet sont les suivants :

- préserver les objectifs en termes de qualité de l'eau et des milieux aquatiques associés et ne pas augmenter le risque inondation, ce qui passe par :
  - la prise en compte des objectifs et orientations fondamentales concernées du SDAGE<sup>1</sup> du bassin Rhône Méditerranée adopté en 2009 : sont particulièrement concernées l'orientation fondamentale n°1 (privilégier la prévention et les interventions à la source), l'OF n°2 (lutter contre les pollutions) et l'OF n°8 (gérer les risques d'inondation) ;
  - le respect des orientations du SAGE<sup>2</sup> de l'Arc notamment amélioration de la qualité des eaux de l'Arc et maîtrise du risque inondation ;
- préserver les terres agricoles situées dans l'aire d'appellation d'origine contrôlée "Côte de Provence" et, en cas d'emprise ou d'effet négatif indirect, indemniser les exploitants concernés de façon proportionnelle à l'impact subi, maîtriser les impacts potentiels de la phase chantier sur la qualité des productions agricoles, notamment les émissions de poussières ;
- être attentif à la découverte potentielle de fossiles. En effet, les travaux réalisés sur la section Châteauneuf-le-Rouge / St-Maximin par ESCOTA ont révélé des fossiles d'un intérêt remarquable qui ont fait l'objet d'études et d'une valorisation dans le cadre des travaux concernés.
- maîtriser le risque feux de forêt aux abords de l'aire et le risque incendie sur l'aire.

### 4. Qualité du dossier

L'article R122-3 définit le contenu de l'étude d'impact. L'étude d'impact du dossier comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement :

- analyse de l'état initial du site,
- analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement,
- raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu,
- mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour éviter, supprimer, réduire voire compenser les impacts du projet,
- analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet,
- analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances.

1 SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

2 SAGE : Schéma d'aménagement de gestion des eaux

Les auteurs de l'étude sont identifiés. L'étude comporte un résumé non technique. L'étude couvre l'ensemble des thèmes requis, y compris une analyse des effets du projet sur la santé. L'analyse est proportionnelle aux enjeux.

Le dossier présente l'ensemble du programme d'aménagement des aires de service, repos et stockage destiné à améliorer la sécurité et l'accueil des poids lourds entre Aix-en-Provence et l'Italie, tel qu'il ressort des décisions ministérielles pré-citées. Une appréciation des impacts globaux du programme a été réalisée, qui comporte une fiche par aire et une synthèse globale. L'autorité environnementale note avec satisfaction que le maître d'ouvrage a abandonné deux projets qui engendraient des impacts majeurs sur la biodiversité (Vidauban-Nord et la Gachette) et qu'un travail d'adaptation a été conduit sur plusieurs aires pour en diminuer les impacts.

### **Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

Par rapport aux enjeux présentés dans la partie 3, le dossier a bien analysé l'état initial et ses évolutions, cela de manière proportionnelle. Une synthèse des enjeux et sensibilités est proposée en conclusion de l'état initial ; elle rejoint les enjeux identifiés par l'autorité environnementale. Le dossier exprime aussi les contraintes qui en découlent pour définir un projet prenant en compte ces enjeux et sensibilités.

L'étude a pris en compte les différents plans et programmes suivants :

- SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) et DCE (Directive cadre sur l'eau). Concernant le SDAGE, c'est le document de 1996 qui a constitué la référence, le dossier n'ayant pas été actualisé sur ce point (le nouveau SDAGE est entré en vigueur le 21 décembre 2009). L'autorité environnementale regrette le manque de vision prospective, tempérée toutefois car le dossier démontre la conformité avec les objectifs de qualité fixés par la DCE ;
- SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Arc, porté par le Syndicat d'aménagement du bassin de l'Arc ;
- PPRI (Plans de prévention des risques inondation) d'Aix-en-Provence, Ventabren et Berre l'Etang et PIG (Projet d'intérêt général) basé sur l'atlas des zones inondables des Bouches-du-Rhône ; il en découle des contraintes pour le projet en matière de ratio de compensation des surfaces imperméabilisées par la réalisation de bassins de rétention, dont le débit de fuite doit être compatible avec la bonne gestion du risque inondation et les capacités d'écoulement du milieu récepteur ;
- PPR mouvements différentiels de terrains liés au phénomène de retrait/gonflement des argiles ;
- PRQA (Plan régional de la qualité de l'air de la région Provence Alpes Côte d'Azur) et PPA (Plan de protection de l'atmosphère) des Bouches-du-Rhône, notamment pour ce qui concerne la lutte contre la pollution photo-chimique et la réduction de la pollution liée au trafic automobile ;
- DTA (Directive territoriale d'aménagement) des Bouches-du-Rhône et POS (Plan d'occupation des sols) de la commune de Rousset.

Il n'est pas fait référence au Plan départemental de gestion des déchets du BTP des Bouches-du-Rhône, certes ancien mais qui a le mérite d'exister.

### **Analyse des effets du projet sur l'environnement**

L'étude prend en compte tous les aspects du projet :

- phase de chantier - La durée prévisionnelle des travaux est de 9 mois. Le bilan du mouvement des terres fait apparaître des déblais excédentaires nécessitant une évacuation dans les conditions prévues par la réglementation. Risques d'incidences sur la turbidité des eaux et de pollution accidentelle, émissions de poussière et bruit des engins de chantier, sujétions et altération temporaire du cadre de vie des riverains, risque de départ de feu de forêt, destruction d'une parcelle en périmètre AOC et devenir des déchets de chantier, constituent les impacts les plus notables de la phase travaux qui appellent des mesures de réduction ;
- période d'exploitation - Les pollutions chroniques et accidentelles, l'augmentation des surfaces de ruissellement, l'augmentation du bruit pour une habitation proche de l'aire, représentent des impacts permanents qui nécessitent de mettre en place des mesures de réduction.

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier présente une bonne identification et évaluation des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales.

### **Justification du projet**

Le dossier situe le projet au sein du programme global d'amélioration de l'accueil des poids lourds entre Aix-en-Provence et l'Italie et motive ce programme : l'autorité environnementale prend note des dysfonctionnements actuels dus au manque de places de stationnement et des incidences qui en découlent pour la sécurité de l'ensemble des usagers.

L'autorité constate qu'aucune variante n'a été examinée en ce qui concerne l'emprise de l'aire : la raison avancée par le maître d'ouvrage, à savoir l'utilisation optimale des emprises actuelles du domaine autoroutier concédé, apparaît recevable. Par contre, des variantes ont bien été étudiées en termes de géométrie et d'optimisation de l'utilisation des surfaces : la solution retenue est celle qui permet d'accueillir le plus de poids lourds tout en réduisant la surface des voies de desserte. L'autorité environnementale se satisfait de cette solution technique qui contribue à une gestion économe de l'espace à l'échelle du programme et dégage plus de possibilités en matière d'insertion paysagère.

### **Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts du projet**

Les mesures de réduction des impacts qui sont proposées sont adaptées aux enjeux et aux sensibilités mises en évidence dans l'état initial.

Des mesures sont prises pour limiter les impacts de la phase chantier sur l'eau et les milieux aquatiques. L'autorité environnementale prend note notamment :

- de la nomination d'un coordonnateur environnement qui sera en charge de veiller au respect des plans de protection de l'environnement par les entreprises ;
- de la limitation des travaux de nuit au strict nécessaire ;
- de la définition d'itinéraires pour les véhicules de chantier qui évitent au maximum les secteurs habités et de la mise en place d'une réduction de vitesse dans les cas où des habitations seraient concernées ;
- d'une gestion optimale des déchets de chantier, comportant notamment une traçabilité des déchets.

En phase exploitation, l'autorité constate que des mesures sont prises pour préserver l'eau et ne pas augmenter le risque inondation : la mise en place d'un bassin de rétention pour réguler les débits rejetés dans l'Arc et contribuer au respect des objectifs de qualité du milieu récepteur sont en conformité avec les préconisations du SAGE de l'Arc.

Un aménagement paysager est proposé pour intégrer au mieux l'aire de stationnement des poids lourds depuis les différents points de vue significatifs (bretelle d'entrée sur l'aire, chemins ruraux qui jouxtent l'aire) ; des photomontages illustrent les aménagements prévus.

Le coût des mesures d'insertion est évalué.

### **Coûts collectifs des pollutions et nuisances**

L'autorité se satisfait que le projet (et le programme) n'aient pas d'effets sur le trafic poids lourds supporté par l'autoroute A8 et n'entraînent pas de coûts collectifs liés à la pollution de l'air, et que le projet contribue à améliorer la sécurité sur cet axe.

### **Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique aborde de façon claire tous les éléments du dossier. Toutefois, pour pouvoir être lu de façon indépendante du reste de l'étude d'impact, il aurait dû comporter un plan de situation et un plan schématique de l'aménagement prévu.

### **Analyse des méthodes**

L'étude d'impact présente les méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement. La méthode d'évaluation de l'émergence du bruit par rapport aux niveaux actuels et la modélisation acoustique, ainsi que les hypothèses ayant conduit au dimensionnement du réseau d'assainissement font l'objet d'un développement détaillé.

### **Prise en compte de l'environnement par le projet**

Le projet prend en compte les enjeux environnementaux du territoire

## **5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale**

### **Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact, la qualité et le caractère approprié des informations qu'elle contient**

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire, complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. Elle est proportionnée aux enjeux dont les plus marquants concernent le respect des objectifs de qualité de l'eau et la maîtrise du risque inondation, qui sont bien explicités.

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

Le projet a bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux qui, hormis ceux qui concernent l'eau, le risque inondation, la sécurisation des aires et de leurs accès pour tous les usagers et la création de conditions d'accueil décentes pour les poids lourds, restent modérés. La conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire et compenser les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux pré-cités.

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

**OLIVIER ROUSSET**