

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

ENQUÊTE PUBLIQUE

Demande formulée par la Métropole AIX-MARSEILLE-PROVENCE pour réaliser une liaison routière entre la RD9 et la RD65 avec un ouvrage d'art sur l'ARC, sur la commune d'Aix en Provence

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Référence : Arrêté d'ouverture d'enquête du président de la Métropole AIX-MARSEILLE-PROVENCE du 8 décembre 2017

SOMMAIRE

I	OBJET DE L'ENQUÊTE	3
II	MAÎTRISE D'ŒUVRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE	4
III	PRESENTATION DU PROJET	5
IV	CADRE REGLEMENTAIRE	8
V	PROCEDURES ADMINISTRATIVES PREALABLES A LA REALISATION	9
VI	ETUDE D'IMPACT	12
VII	EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	17
VIII	CONCERTATION PUBLIQUE	18
IX	DOSSIER d'ENQUÊTE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE,	20
X	ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	22
X-I	OBSERVATIONS DU PUBLIC	22
X-2	ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DES REPNSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	31

I) Objet de l'enquête

La Métropole Aix-Marseille-Provence projette de réaliser sur la commune d'Aix en Provence une liaison routière d'un linéaire d'environ 500m entre la RD9 et la RD65, prolongeant la rue de l'hippodrome existante (qui sera requalifiée) avec un ouvrage de franchissement de l'Arc et un ouvrage de franchissement du bassin de rétention existant qui sera agrandi.

Cet ouvrage a pour objectif de compléter le contournement Sud d'Aix en Provence et de répondre à l'accroissement du trafic qui sera généré par les projets d'urbanisation situés au SUD et à l'OUEST de la ville.

Ce projet relève de la rubrique 6°a du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement qui précise que sont soumis à un examen au cas par cas par l'autorité environnementale la construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale.

Conformément à cet article, le projet a fait l'objet, en date du 3 février 2017, d'une demande d'examen au cas par cas auprès de la DREAL PACA. Suite à cette saisine, l'arrêté préfectoral n°AE-F09317P0031 du 17 mars 2017 (joint en annexe) **a soumis à étude d'impact le présent projet** en application de l'article R 122-3 du code de l'environnement.

Or, l'article L 123-2 du même code précise que les projets comportant une étude d'impact font l'objet d'une enquête publique.

De plus, l'article L 126-1 du code de l'environnement prévoit en son alinéa 1er que : "Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique l'organe délibérant de la collectivité territoriale responsable du projet se prononce, par **une déclaration de projet**, sur l'intérêt général de l'opération projetée".

Dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique la Métropole devra, ainsi, se prononcer sur cette déclaration de projet pour en permettre la réalisation.

En application de l'article L 126-1 du code de l'environnement, cette

déclaration devra mentionner les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général en prenant en compte l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public. Elle devra également préciser les principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

II) Maîtrise d'œuvre, Maîtrise d'ouvrage

Le 13 mars 2015, la communauté d'agglomération du Pays d'Aix a confié, par convention, à la Société Publique Locale d'Aménagement "Pays d'Aix Territoires (qui sera dénommée dans la suite du rapport sous le sigle SPLA), la maîtrise d'œuvre du projet de liaison routière entre la RD65 et la RD9 qui avait été déclaré d'intérêt communautaire le 15 janvier 2014.

Cette société conformément à l'article L 327-1 du code de l'urbanisme exerce son activité exclusivement pour le compte des collectivités locales actionnaires pour la réalisation des opérations d'aménagement au sens du code de l'urbanisme.

Le 18 décembre 2015, un avenant à la convention initiale a été signé après approbation, par le conseil communautaire le 17 décembre 2015, du programme et de l'enveloppe financière de l'opération (12,44 millions d'euros).

Par ailleurs, au 1^{er} janvier 2016 a été créée la Métropole Aix-Marseille-Provence qui se substitue aux communautés d'agglomération antérieures et qui poursuit l'exécution du contrat passé avec la SPLA par la communauté d'agglomération du Pays d'Aix.

La mission de la SPLA va au-delà d'une simple mission de maîtrise d'œuvre, elle est notamment chargée d'effectuer toutes les procédures de demande d'autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet, (l'élaboration et le suivi des études d'impact, loi sur l'eau, autorisation de défrichement, formalités préalables à l'enquête ..).

La SPLA représente, ainsi, le maître d'ouvrage pendant l'enquête publique et c'est cette société qui, en tant que responsable du projet, a

eu pour mission de renseigner le public pendant l'enquête et de préciser la position du maître d'ouvrage sur les observations du public.

Dans la suite du rapport, l'appellation maître d'ouvrage désignera, ainsi, le plus souvent la SPLA.

III) Présentation du Projet

Contexte général

-liaison inter-quartiers

La liaison RD9-RD65 fait partie d'un projet plus vaste (voir plan liaison inter-quartiers en annexe) destiné à réaliser une voirie de contournement périphérique au Sud d'Aix-en-Provence.

Cet axe permettra de relier les différentes voies pénétrantes que sont la RD65, la RD9, et la RD8N. Le contournement comprend trois sections :

1. Section 1 : la voirie de l'Ensoleillée, reliant le giratoire du club hippique au chemin des Aubépinés au niveau du hameau de Martely. Cette voie passe sous la voie ferrée avec la création d'un pont-rail. Cette section a été réalisée.
2. Section 2 : la liaison entre la RD65 et la RD9 avec un pont de franchissement de la rivière de l'Arc qui fait l'objet de la présente enquête publique.
3. Section 3 : la liaison entre la RD9 et la RD8n, dans le secteur de la Félicité, qui est en phase d'études.

- projets urbains

Le site du projet se situe en prolongement Est du pôle d'activités des Milles, au Sud du nœud autoroutier A8/A51 et de l'agglomération aixoise. (voir en annexe plan de situation du projet).

Or, le Sud et l'Ouest de l'agglomération d'Aix en Provence concentrent l'essentiel du développement urbain de la commune d'Aix-en-Provence depuis la création des zones d'activités des Milles et de la Pioline dans les années 60.

Dans cette zone, sont localisés trois grands projets urbains dont la réalisation va débuter prochainement, en s'étalant sur plusieurs années :

-ZAC de la Constance,
-ZAC de la Barida,
-ensemble immobilier dans le secteur Beauvalle,
auxquels il convient d'ajouter une opération immobilière de 85 logements, en cours de réalisation, en limite du domaine de la Parade, à l'extrémité actuelle de la rue de l'hippodrome, à proximité immédiate de la liaison.

Le secteur d'aménagement de la Constance situé au Nord du projet de la liaison RD9-RD65, entre l'autoroute A8, la voie ferrée Aix-Rognac et le Vallon de Velcros, d'une superficie d'environ 100 ha, comprendra 3 600 logements et 75 000 m² de surface de planchers pour des activités commerciales et tertiaires.

L'ensemble immobilier de Beauvalle au Nord du projet, sur la rive droite de l'Arc comportera une résidence pour étudiants de 280 logements et 300 logements (25 400 m² de planchers).

Le projet de la ZAC de la Barida se situe à l'Ouest du giratoire entre la liaison objet de l'enquête et la RD9 et au Sud de cette dernière. Il est prévu 571 logements et 32 500 m² de planchers pour des activités tertiaires et commerciales.

Tous ces projets urbains représentent environ 4800 logements et 100 000 m² de surface pour des activités commerciales et tertiaires.

Le présent projet routier vise, ainsi, à améliorer la desserte de ces quartiers en fort développement, à fluidifier la circulation dans ce secteur et à sécuriser les déplacements en mode doux (vélos, piétons).

Cette liaison constituera le principal itinéraire reliant la ZAC de la Constance à la RD9 et à l'A51.

La liaison routière RD65/RD9 proprement dite

Le projet routier (en fait un tronçon de voirie urbaine) s'étend sur un linéaire d'environ 500m du giratoire actuel de la Baume sur la RD9 et

rejoint la RD65 par un carrefour en T à feux dans la courbe du club hippique (en face de la fourrière automobile). (voir plan d'aménagement en annexe)

Les travaux comprennent la requalification de la rue de l'hippodrome existante, et la réalisation de deux ouvrages pour le franchissement de l'Arc et du bassin de rétention.

L'ouvrage de franchissement de l'Arc est d'une longueur de 80 m. Cet ouvrage comprend, entre les culées, deux piles centrales situées en dehors du lit mineur de l'Arc.

L'ouvrage de franchissement du bassin de rétention de 40 m de longueur comporte une pile centrale.

Afin de compenser l'accroissement effectif de la surface imperméabilisée (5 900 m²), ainsi que la perte de surface de répartition des eaux lors des crues, il est prévu un agrandissement du bassin de rétention existant, augmentant sa capacité de 519 m³.

Des avaloirs ainsi que des réseaux sous chaussée seront créés afin de réceptionner les nouvelles eaux de ruissellement.

Le profil en travers de la route comprend en section courante à partir du carrefour en T sur la RD65 (du Nord au Sud) sur environ 270m (comprenant l'ouvrage sur l'ARC et l'ouvrage de franchissement du bassin de rétention)

- deux chaussées bidirectionnelles de 3m de large
- une voie dédiée aux bus de 3,2 m de largeur permettant la circulation des transports en commun dans le sens RD9 vers RD65
- deux bandes cyclables de 1,50 m
- un trottoir de 2m de large à droite dans le sens RD9 vers RD65.

La section entre le carrefour futur avec la rue de l'hippodrome (desservant le futur programme immobilier) et le giratoire de la RD9 ne comporte plus de voie de bus, sauf sur la droite dans le sens RD65 RD9 à l'approche du carrefour giratoire.

Les bandes cyclables disparaissent sur environ 100m à proximité du carrefour giratoire avec la RD9.

Les différentes entrées des ensembles immobiliers seront intégrées à l'aménagement et un accès en direction du futur programme immobilier de 85 logements en limite de la voie nouvelle est prévu dans le projet avec la création de 12 places de stationnement.

Les mouvements de terre prévus pour la liaison sont les suivants : terre végétale décapée : 14 000 m³, déblais : 4900 m³, remblais : 25 300 m³. Pour l'agrandissement du bassin de rétention 2 300 m³ de terrassements sont également nécessaires.

Emprise foncière

Les terrains d'assiette du projet relèvent soit du domaine public, soit appartiennent à deux SNC immobilières (société en nom collectif); la SNC du Parc de l'Hippodrome qui a réalisé le parc de l'hippodrome et la SNC Provence Etoile qui a engagé la construction du projet immobilier de 85 logements.

Le permis de construire de décembre 2004 pour la SNC du Parc de l'hippodrome prévoit une cession immédiate, au profit de la commune d'AIX en Provence, d'une superficie importante comportant l'emplacement réservé ; la commune doit mettre, ensuite, les terrains nécessaires à la disposition de la Métropole.

Les démarches correspondantes sont en cours mais n'ont pas encore abouties. Pour la SNC Provence Etoile une cession amiable des terrains est en cours.

IV) Cadre Réglementaire

Le présent chapitre a pour objet de mentionner les textes qui s'appliquent au projet.

-Le code de l'environnement est le socle réglementaire principal applicable au projet; l'enquête publique est un élément central de la procédure pour parvenir à la déclaration de projet (article L 126-1 du code

de l'environnement) de manière à permettre à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence de réaliser l'opération.

Les articles L 214-3 et L 341-10 du code de l'environnement pour l'autorisation loi sur l'eau et la protection des sites inscrits et classés sont, de plus, applicables au projet

Les articles R 571-44 à R571-52 relatifs à la limitation des bruits des aménagements et infrastructures sont également à prendre en considération.

Le code de l'urbanisme :

Le projet doit nécessairement être en conformité avec les règles d'urbanisme et notamment le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'AIX en Provence.

Le code forestier

Les articles L 341-1 et L 214-13 sont applicables pour l'autorisation de défrichement.

V) Procédures administratives à conduire préalables à la réalisation

Outre la déclaration de projet qui devra être adoptée par la Métropole, diverses procédures (listées ci-dessous) doivent être conduites pour permettre la réalisation.

-La mise en conformité avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le projet de liaison RD9/RD65 était inscrit comme emplacement réservé dans le Plan d'Occupation des Sols d'Aix en Provence approuvé en 2004. Dans le Plan Local d'Urbanisme d'Aix-en-Provence, approuvé en juillet 2015, le tracé de la nouvelle voie est inscrit comme emplacement réservé (ER n°269).

Mais le projet a évolué et l'emprise des remblais n'est plus totalement inscrite dans l'emplacement réservé, mais de plus elle empiète, maintenant, sur les espaces boisés classés (EBC) créés pour protéger la

ripisylve au bord de l'Arc.

Une procédure de modification du PLU est actuellement engagée par la ville d'AIX qui devrait corriger cet emplacement réservé pour correspondre au projet actuel. L'enquête publique relative à cette modification s'est déroulée du 8 mars 2017 au 12 avril 2017, mais la procédure n'a pas aboutie.

L'emplacement réservé inscrit par le projet de modification du PLU ne porte toutefois que sur la partie des terrains hors EBC. Le document graphique mentionne simplement l'intention de la liaison routière, ce dernier devra être complété dans le cadre d'une révision du PLU (la réduction d'un EBC ne peut se faire que dans le cadre d'une révision du PLU).

La révision du PLU permettant de modifier les limites de l'EBC est également en cours. Le dossier de révision a été arrêté par le conseil municipal au mois de juillet 2017, l'enquête publique est prévue au printemps 2018 pour une approbation de la révision, au mieux, au début de l'été.

L'approbation de la déclaration de projet par la Métropole ne paraît pouvoir intervenir qu'après l'approbation de cette révision du PLU, la volonté du législateur exprimée par l'article L 153-54 du code de l'urbanisme précise en effet :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence »

Les procédures, au cas particulier, déclaration de projet et mise en conformité du PLU, ont été engagées en parallèle, la déclaration de projet qui doit se prononcer sur le caractère d'intérêt général de la liaison routière ne paraît, ainsi, pouvoir être adoptée valablement qu'une fois la compatibilité avec le PLU obtenue.

-Autorisation loi sur l'eau

Le projet au regard des articles L 214-3 et R 214-1 du code de l'environnement est soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Le dossier a été déposé le 15 février 2017 et l'autorisation a été accordée le 22 août 2017 par le Préfet des Bouches du Rhône.

-Sites inscrits et classés

Les aménagements prévus sont concernés par l'aire de protection de 500m de la Bastide de la Félicité, classée monument historique.

L'avis favorable de l'architecte des bâtiments de France est, ainsi, requis selon les articles L 341-10 et R 341-9 du code de l'environnement.

L'architecte des bâtiments de France a été saisi par la SPLA le 26 novembre 2017. Il a demandé un dossier plus détaillé précisant l'insertion paysagère du projet le 28 décembre 2017.

La procédure est donc en cours, toutefois il convient de noter que la quasi totalité du projet est en dehors du périmètre du site classé (seule la zone du giratoire de la RD9 est comprise dans le périmètre de 500m et ce giratoire n'est pas modifié de manière substantielle).

-Autorisation de défrichement

Les aménagements prévus nécessitent une autorisation préalable de défrichement, conformément aux dispositions des articles L 341-1 et suivants du code forestier, autorisation qui porte sur des terrains compris et non compris dans l'EBC (Espace Boisé Classé). La surface à défricher représente 3 766m².

Une première demande d'autorisation a été faite auprès de la DDTM (direction départementale des territoires et de la mer) sur le défrichement en dehors de l'EBC, avec comme objectif de pouvoir réaliser des travaux

en dehors des périodes de reproduction des chiroptères, soit d'octobre à février pour trois arbres.

Mais cette demande pour laquelle des pièces complémentaires ont été transmises le 17 octobre 2017 (demande renouvelée le 20 décembre) n'a pas encore aboutie.

La demande d'autorisation qui portera sur une partie de l'EBC actuel ne pourra être instruite qu'une fois les limites de cet EBC rectifiées par la révision du PLU en cours, aucune autorisation de défrichement ne pouvant être accordée dans un EBC.

Cette autorisation de défrichement sera un préalable à la réalisation de la rampe d'accès à l'ouvrage de franchissement de l'Arc dont l'assiette des remblais impacte l'EBC.

VI) Etude d'Impact

Par arrêté préfectoral du 17/03/2017 portant décision d'étude au cas par cas le projet a été soumis à étude d'impact.

Cette étude comprend (de l'avis même de l'autorité environnementale) les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale prévue par l'article R 122-5 du code de l'environnement et l'ensemble des thèmes sont approfondis de manière proportionnée au regard des enjeux et sensibilités du secteur (sauf pour le paysage précise l'autorité environnementale, nous y reviendrons dans le chapitre suivant).

L'étude d'impact a abordé les incidences du projet tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation et les mesures envisagées de réduction des incidences négatives.

Le dossier d'enquête comporte l'étude d'impact initiale (et ses annexes) et diverses études et analyses complémentaires établies pour répondre aux remarques de l'autorité environnementale.

a) En phase chantier

Le seul point notable est la préservation des chiroptères ; l'abattage de trois arbres repérés devra se faire en dehors des périodes de reproduction de ces derniers et un éclairage adapté lors des travaux devra être

respecté.

Il est, de plus, préconisé d'isoler le chantier avec un grillage à mailles fines pour la protection des amphibiens.

Les autres nuisances (bruit, poussières,) pourront être limitées par une bonne organisation du chantier et un matériel adapté.

b) En phase d'exploitation

Qualité de l'air et polluants

L'étude a porté sur l'ensemble de la voirie dont le trafic sera modifié de plus de 10% par le projet.

Les émissions de dioxyde de soufre et de gaz à effets de serre augmentent d'environ 35% en 2035 suivant en cela l'augmentation du trafic global due à la réalisation des nombreux projets d'urbanisation.

Les autres polluants sont en diminution ou restent à des taux très éloignés des seuils réglementaires, en raison de la prise en compte des améliorations technologiques futures des véhicules.

Aucune mesure de réduction d'impact n'est prévue.

Bruit

Les études de bruit montrent une augmentation sensible du bruit, en façade, pour 33 logements de la résidence du Parc de l'Hippodrome (de l'ordre de 8 à 9 dB (A) le jour et dépassant, ainsi, le seuil de 60 dB (A)).

En zone d'ambiance sonore modérée ce qui est le cas pour la résidence de l'hippodrome, la contribution de la nouvelle voie ne devrait pas au regard de l'arrêté du 5 mai 1995, toujours en vigueur, dépasser 60 dB (A) le jour, si cette résidence était bénéficiaire des dispositions réglementaires limitant le bruit des infrastructures nouvelles.

Or, la liaison RD9/RD65 a fait l'objet d'un emplacement réservé au POS d'Aix en Provence approuvé le 29 mars 2004 et la demande de permis de construire de la résidence du Parc de l'Hippodrome a été déposée en août 2004.

Les constructions existantes étant postérieures à l'inscription de l'emplacement réservé de la liaison routière dans les documents d'urbanisme, le maître d'ouvrage n'a pas d'obligations réglementaires en termes de protections acoustiques conformément à l'article R 571-51 du code de l'environnement.

Néanmoins, l'étude d'impact a envisagé les différentes solutions pour limiter les nuisances sonores.

Le mur anti-bruit a été écarté mais il est indiqué que le maître d'ouvrage souhaite étudier la possibilité de renforcement de l'isolation des façades des logements concernés.

L'étude a été conduite et montre que compte tenu du fait qu'on a affaire à des logements récents, les seuls travaux susceptibles d'avoir une efficacité porteraient sur une amélioration de l'isolation des coffrets des volets roulants et des grilles d'aération susceptible d'entraîner une réduction de 3 ou 4 dB (A).

Toutefois, le maître d'ouvrage, dans le dossier d'enquête, ne s'est pas engagé sur la réalisation de ces travaux.

Hydrologie

La variante retenue pour l'ouvrage sur l'Arc (type d'ouvrage et implantation) est celle qui a le moins d'incidences sur l'écoulement des eaux en cas de crues.

Pour la crue centennale, les études conduites montrent que le projet routier a peu d'impact significatif sur les hauteurs d'eau avec aucune zone nouvelle inondée.

En amont du remblai, on constate sur la partie sud un léger exhaussement des hauteurs d'eau, de l'ordre de 5 cm. Cela reste très localisé et l'ouverture dans le remblai au droit du bassin de rétention permet une bonne évacuation et un abaissement de la ligne d'eau de 1 à 2 cm quand on s'éloigne des ouvrages.

Patrimoine naturel

-Natura 2000

Conformément à l'article R 414-19 du code de l'environnement, le projet étant soumis à étude d'impact, il doit être soumis à évaluation des incidences Natura 2000.

La zone d'étude n'est pas directement concernée par un périmètre biologique à statut.

L'étude conduite conclut à l'absence d'incidence du projet sur les zones les plus proches et notamment sur la Zone de Protection Spéciale du Plateau de l'Arbois Garrigues de Lançon

-Faune, flore et habitats naturels

L'étude conclut à un impact faible à modéré pour la flore, les amphibiens, les reptiles, les mammifères terrestres, les chiroptères, l'entomofaune (les insectes) et la faune piscicole.

Le projet a un impact faible sur les corridors écologiques et ne remet en cause aucun des espaces reconnus pour son rôle écologique dans la carte du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) PACA.

Toutefois, l'étude d'impact recommande de préserver les alignements d'arbres et de buissons afin de conserver les voies de déplacements des chiroptères ainsi que les milieux de vie favorables aux lézards verts.

De plus, il est préconisé la mise en place de pierriers à proximité des lieux où les espèces (lézard vert et seps strié) ont été décelées, ces pierriers étant des habitats favorables aux reptiles.

Trafic

Le carrefour en T avec la RD65 sera en limite de saturation en Heures Pleines du Matin (HPM) et en saturation en Heures Pleines du Soir (HPS) en 2035. Les différents programmes immobiliers (et notamment la ZAC de la Constance) vont générer un flux de circulation important.

L'étude complémentaire de trafic précise qu'un développement important des TC (transports collectifs) est absolument nécessaire afin d'éviter la situation attendue, avec des lignes structurantes permettant de capter un

maximum de mouvements non seulement vers Aix mais aussi vers les grands pôles d'emplois des Milles et de la Duranne.

Notons que le PDU actuel du Pays d'Aix prévoit le développement des parcs relais en périphérie de la ville d'Aix. La liaison permettra de desservir le futur parc relais Barida (500 places), situé au niveau de l'échangeur RD9/A51.

La voie réservée aux transports en commun avec priorité aux feux au carrefour en T sera, à cet égard, de nature à garantir une régularité des services pour les usagers utilisant ce parc relais.

Paysage

L'étude d'impact initiale n'apportait pas de d'éléments précis sur ce thème se bornant, pour l'essentiel, à la description des ouvrages d'art.

Les éléments complémentaires fournis, en réponse à l'autorité environnementale, démontrent une prise en compte approfondie de l'impact paysager en lien avec le maintien de la continuité des corridors écologiques, notamment sous le pont sur l'Arc, continuité qui doit être un objectif prioritaire.

A l'Est, le cordon boisé n'est pas touché, tout comme au Sud. C'est au Nord et à l'Ouest où les coupes liées aux travaux seront les plus perceptibles, il est ainsi prévu des plantations d'arbres et arbustes aux extrémités de l'ouvrage de franchissement de l'Arc (hors EBC).

Afin d'occulter visuellement au maximum l'ouvrage depuis les futures constructions, sont prévues d'Ouest en Est des plantations d'arbres et d'arbustes le long de la limite avec la parcelle réservée, ensuite il y aura l'EBC et enfin des plantations sur les talus de l'ouvrage.

C'est la palette végétale, naturelle, existante sur le site qui sera utilisée permettant une continuité visuelle et assurant une recolonisation rapide de ces nouvelles zones par la faune en place. Des plantations arbustives sous l'ouvrage d'art seront des zones refuge idéales pour les reptiles et les petits mammifères.

VII) Evaluation environnementale

L'avis de l'autorité environnementale (AE) a été émis le 6 octobre 2017.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, accompagné d'études complémentaires, a été joint au dossier d'enquête publique.

Les observations principales de l'AE et les réponses du maître d'ouvrage à ces observations sont résumées ci-dessous :

-l'étude comparative des trois variantes de tracé n'a pas pris en compte tous les enjeux environnementaux

Le maître d'ouvrage a présenté une comparaison des trois variantes dans sa réponse. La variante retenue est celle qui a moins d'incidence sur le niveau des crues et qui préserve le mieux la continuité écologique et la ripisylve.

-surface, nature, localisation des parties défrichées Les précisions apportées restent succinctes, la surface concernée reste toutefois modeste inférieure à 0,5 ha. En tout état de cause, une demande d'autorisation de défrichement doit être obtenue avant travaux, autorisation qui nécessitera préalablement une révision du PLU.

-les principaux éléments du diagnostic écologique devraient être mieux retranscrits sous forme d'une synthèse structurée

En réponse à la remarque de l'autorité environnementale il a été joint au dossier un résumé non technique modifié et complété, pour autant tous les éléments d'information figuraient dans le dossier.

-Le cas des reptiles et des oiseaux est abordé sommairement (en terme de potentiel de chasse)

Une étude complémentaire détaillée a été conduite avec des prescriptions claires sur les mesures d'évitement à respecter.

Ces mesures devront naturellement être mises en œuvre.

-le projet (et notamment l'ouvrage d'art) perturbe la continuité écologique

Le maître d'ouvrage a apporté dans l'étude d'impact et dans son mémoire les assurances nécessaires tant en phase chantier que pendant la phase d'exploitation par le choix de plantations adaptées.

-étude paysagère insuffisante

Les études complémentaires réalisées (détaillées dans le chapitre précédent) apparaissent satisfaisantes.

-étude de trafic composée uniquement de données brutes sans commentaire

Les précisions nécessaires ont été apportées dans le mémoire en réponse qui comporte une note complémentaire sur le trafic.

-caractère aléatoire de la contribution de l'amélioration technique des véhicules à la limitation des pollutions atmosphériques

Le mémoire en réponse réaffirme le bien fondé des analyses conduites. Il est quasiment certain que l'évolution technique des véhicules induira une réduction des pollutions significative dans les prochaines années, sa quantification restant un débat de spécialiste.

-étude acoustique ne comportant pas les incidences sur les 85 logements en projet et les précisions pour les logements actuels

Concernant la nouvelle résidence de 85 logements prévue à proximité de la liaison routière, l'étude complémentaire, jointe au mémoire en réponse, indique que ce projet de construction devra prévoir, à sa charge, de mettre en place des solutions d'isolation (permettant de respecter un niveau à l'intérieur des logements fenêtres fermées de 35 dB (A) le jour et 30 dB (A) la nuit).

Pour les logements existants, le point est traité dans le chapitre précédent.

VIII) Concertation publique

Les investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, conduisant à la modification d'assiette d'ouvrages existants doivent faire l'objet d'une concertation publique conformément à la réglementation en vigueur (articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme).

Cette concertation a été réalisée par le conseil de territoire du Pays d'Aix de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence entre le 3 janvier et le 3 février 2017.

Le bilan de cette concertation, approuvé par délibération du conseil de territoire du Pays d'Aix du 11 mai 2017, figure au dossier d'enquête.

Les observations formulées lors de la concertation et les réponses correspondantes portaient sur les points suivants :

Parkings les accotements de la voie existante servent aujourd'hui de places de parking qui seront supprimées. Il a été demandé des places de parking de remplacement.

Le conseil de territoire a indiqué que le nombre de places de la résidence de l'hippodrome nettement supérieur au minimum imposé par le PLU permettait de répondre aux besoins.

Prise en compte de la canalisation de drainage

Il a été précisé que cette canalisation située sous l'avenue actuelle ne serait pas affectée.

Nuisances sonores

La collectivité s'est engagée à réaliser une étude complémentaire.

Nuisances lumineuses

Il a été indiqué qu'un écran végétal serait réalisé.

Qualité de l'air Le maître d'ouvrage a renvoyé aux résultats de l'étude air santé.

Sécurité Des ralentisseurs et une limitation de vitesse à 30km/h entre les différents accès à la résidence du Parc de l'Hippodrome ont été envisagés par le conseil de territoire pour assurer la sécurité des piétons.

Paysage Le magnifique pin parasol dont il a été demandé la conservation est situé dans l'emprise de la liaison, seules des mesures de plantation de substitution ont été envisagées par le conseil de territoire.

Arrêt de bus il a été souhaité la création d'un arrêt de bus au droit de la résidence du Parc de l'Hippodrome, un arrêt se situe sur la RD9 à 100 m de l'entrée la plus éloignée de la résidence, le conseil de territoire a fait connaître qu'il n'envisageait pas la création d'un arrêt supplémentaire.

La concertation n'a pas mis en évidence d'opposition au projet ou de contestation sur son intérêt général.

IX) Dossier d'enquête, déroulement de l'enquête,

-Dossier d'enquête

Le dossier soumis à l'enquête comporte l'ensemble des pièces exigées par la réglementation.

Il comprend plus précisément

-un résumé non technique

-la décision d'examen au cas par cas

-l'étude d'impact

-une étude faune flore valant évaluation simplifiée des incidences Natura 2000

-des éléments juridiques et administratifs

-l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage

-le bilan de la concertation préalable

-des annexes à l'étude d'impact étude de trafic, étude acoustique, étude hydraulique, étude air santé

Il contient tous les éléments d'information nécessaires pour apprécier son utilité, prendre connaissance de ses caractéristiques, pour évaluer l'impact du projet sur l'environnement et les incidences concrètes pour les riverains.

Le dossier est cependant très volumineux et difficile à appréhender pour un non spécialiste.

-Déroulement de l'enquête

Au 1^{er} janvier 2016 a été créée la Métropole Aix Marseille Provence qui s'est substituée aux communautés d'agglomération antérieures, toutefois le conseil de territoire (du territoire calqué sur l'ancienne communauté d'agglomération du Pays d'Aix) a délégué pour conduire les opérations d'aménagement et en l'espèce le projet de liaison routière objet de la présente enquête.

Toutefois, le conseil de Métropole est seul compétent pour approuver les actes préparatoires et toutes les décisions en lien avec les projets, y compris pour les compétences déléguées aux conseils de territoire.

Le conseil de territoire, par délibération 2017-CT2-278 du 6 juillet 2017, a, ainsi, donné délégation de compétence au Président de la Métropole pour prendre tous les actes relatifs à l'ouverture et à la conduite de l'enquête publique. Cette délibération a été confirmée par la délibération VOI008-2415/17/CM, du conseil de la Métropole du 13 juillet 2017.

Suite à la décision N°E17000173/13 du Président du Tribunal Administratif, le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence a, par arrêté du 8 décembre 2017 (joint en annexe), prescrit l'enquête publique.

Préalablement à l'enquête, deux réunions ont eu lieu avec le maître d'œuvre la SPLA, représentant le maître d'ouvrage, le 20 novembre 2017 et le 10 janvier 2018 en présence de fonctionnaires de la Métropole.

Une visite du site du projet avec la SPLA a eu lieu le 28 novembre.

L'avis d'ouverture d'enquête a été affiché dans les 15 jours précédant l'enquête à la mairie d'Aix en Provence, à la mairie annexe du Pont de l'Arc et au siège de la Métropole Aix Marseille Provence à Marseille (ci-joints en annexe les certificats attestant de l'affichage du 19 janvier (18 janvier pour la métropole) au 9 mars).

Il a été publié le 16 janvier dans le journal la Provence et le 17 janvier dans le journal TPBM.

Cet avis d'enquête a été, à nouveau publié, le 6 février dans le journal la Provence et le 7 février dans le journal TPBM.

Les copies des extraits des journaux sont jointes en annexe du rapport.

Notons de plus que le journal la Provence (édition Aix) a publié le 7 février un article (trois quarts de page) sur le projet et l'enquête publique, rédigé par la journaliste reçue à la permanence le 5 février.

Par ailleurs, le pétitionnaire a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête à proximité du site du projet (procès-verbaux d'huissier du 19 janvier et du 9 mars joints en annexe attestant de cet affichage).

Le dossier d'enquête était consultable pendant la durée de l'enquête sur un site dédié <http://www.agglo-paysdaix.fr/amenagement-habitat/lien-rd9rd65.html>.

L'information du public a, ainsi, été faite selon les prescriptions réglementaires.

L'enquête s'est déroulée sans incident du 5 février au 9 mars. Cinq permanences ont été tenues. Le registre, mis en place au siège du conseil de territoire, a été coté et paraphé préalablement à l'ouverture de l'enquête

Des observations ont également été transmises par courriel à l'adresse liaisonRD9RD65@paysdaix-territoires.fr, un procès-verbal d'huissier (joint en annexe) atteste de l'ouverture et du bon fonctionnement de cette adresse électronique. Un procès-verbal d'huissier du 16 mars, qui nous a été transmis mais que nous n'avons pas jugé utile de joindre en annexe, a également constaté la fermeture de cette adresse mail, par un message indiquant que l'enquête était close depuis le 9 mars à minuit.

Le public a, ainsi, pu dans les conditions prévues par le code de l'environnement faire part de ses observations et propositions.

A l'issue de l'enquête, après avoir clos le registre, nous avons transmis à la SPLA le 12 mars le procès-verbal de synthèse des observations (joint en annexe), intégrant les observations transmises par courriel, aux fins de réponse et ce document leur a été présenté lors d'une réunion le 21 mars.

X) Analyse des observations du public

X.1 Observations du public

Les observations présentées par le public sont récapitulées succinctement dans le tableau ci-après.

Intervenant	bruit	sécu- rité	parking	circu- lation, trans- ports	autres thèmes
28 et 29/01 mail,JP SIOEN résidence du parc de l'hippodrome		X	X		Etroitesse rue actuelle, dangers des sorties de la résidence, encombrement
7/02 registre A TROUILLET vice-président CIQ des Milles					Conditions de consultation du dossier insatisfaisantes
9/02 registre TROUILLET, FOIX, GUIGOU CIQ des Milles				X	Conditions de consultation du dossier insatisfaisantes, dossier difficile à étudier
11/02 mail M ARRIBERE Président de l'ASL Parc de l'Hippodrome			X		
13/02 registre B Ducongé Expert- honoraire					Note que le projet est compatible avec un aménagement piétons au bord de l'Arc et que le garde - corps du pont ne gêne pas la vue sur l'Arc
13/02 registre D Guilhem résidence du parc de l'hippodrome			X	X arrêt de bus à prévoir	Demande Conservation des pins parasol
15/02 registre C Brouet				X	Liaison RD9-RD8N à réaliser rapidement, étude circulation insuffisante
20 et 21/2 mail JP Sioen résidence du parc de l'hippodrome	X	X	X	X	Rappelle les observations émises lors de la phase de concertation qu'il renouvelle, demande la préservation du pin parasol
27/02 registre lettre de P Rousseau association pays d'Aix Ecologie				X	avis négatif sur le projet, émet des doutes, sur son intérêt, absence d'une étude d'ensemble prenant en compte tous les projets (polyclinique, campus de la Pauliane, pont de la Guiramande), pas de plan global des transports collectifs.
1/03 registre lettre du 26 février déposée par Dominique Guilhem résidence du parc de l'hippodrome			X		Apporte des éléments complémentaires pour la préservation de deux pins parasols et pour la création de places de parking supplémentaires

1/03 registre F Collard France nature environnement , association pays d'Aix Ecologie					A remis un document étayant les observations de Mr Rousseau sur l'absence de prise en compte de tous les projets, aucune étude globale de circulation, demande la préservation des trames vertes et bleues, donne un avis négatif
1/03 registre et 2 /03 mail M BILLOT- NOËL					S'étonne de la présence d'un piquet de bornage implanté sans autorisation sur sa propriété, demande des explications
7/03 mail lettre de Sandy Soulaïne Présidente du CIQ du pont de l'Arc	X	X	X	X	Favorable, demande que la réalisation soit couplée avec le barreau RD9/RD8N. Soutient les observations des membres de l'ASL de la résidence de l'Hippodrome
9/03 mail lettre de Hervé Guerrera conseiller municipal Aix en Provence					S'oppose au projet, conteste les projets d'urbanisation de la zone et donc le projet qui en apparaît la résultante. Considère que l'étude d'impact a minoré les émissions polluantes et que le projet porte atteinte à un écosystème malmené.
9/03 registre lettre jointe du 4 mars de JL Richier Président du CIQ qualité de vie des Millois					Conditions déplorables de consultation du dossier <u>Etude hydraulique</u> s'étonne de l'attribution du permis de 85 logements et du projet de création de places de parkings en zone inondable, de l'absence de mesure sur la compensation de l'imperméabilisation, sur la récupération des eaux pluviales et sur la protection des talus <u>Cohérence des pièces du dossier</u> Pas de plan détaillé cohérent, absence de cotes permettant de vérifier si l'ouvrage est submergé par les crues <u>Circulation</u> souligne les voies de bus à sens unique sur la liaison et sur la RD65, la discontinuité de la piste cyclable, la difficulté du tourne à gauche à la résidence de l'hippodrome (due à la voie de bus), note la saturation en 2035.
9/03 registre Mr Aspod résidence du parc de l'hippodrome			X		Demande l'élargissement du chemin de la Blaque

9/03 registre Mme Margaria					S'oppose à la réalisation du barreau futur devant relier la RD9 à la RD8N, déplore le trafic et le stationnement au voisinage du domaine de Grassie générés par les établissements scolaires situés en rive droite de l'ARC face au domaine de Grassie
9/03 registre Mme Billot- Noël Club hippique					Confirme ses craintes sur les nuisances, l'insécurité et les dangers liés aux travaux si les engins de chantier devaient traverser sa propriété. Demande des explications et une convention prévoyant une indemnisation
9/03 registre Mme DUFOUR résidence du parc de l'hippodrome	X		X	X	Favorable mais demande le prolongement des pistes cyclables et des trottoirs, s'inquiète des nuisances sonores, (et demande places de parkings et préservation pins parasol)
9/03 mail Guilhem résidence du parc de l'hippodrome Transmet lettre du 26 février déjà remise le 1 ^{er} mars et lettre du 23 février 2017 adressée à la Métropole et au Département dans le cadre de la concertation	X	X	X		Renouvelle ses demandes prioritaires, pour les places de parking et les pins parasols et rappelle les autres points soulevés dans le cadre de la concertation -----Présence d'une source -Nuisances sonores, nuisances lumineuses -Pollution atmosphérique -Ralentisseurs, passages piétons surélevés et feux clignotants -Protection des voies piétonnes -Risque de bouchon au niveau du local des poubelles

NB Il est précisé pour chaque observation si elle a été transmise par mail ou si elle a fait l'objet d'une mention sur le registre.

Les observations de Mr SIOEN transmises par mail le 28/01 et le 29/01 ont été retenues, l'enquête n'était pas encore ouverte, mais l'adresse mail était déjà fonctionnelle et l'intéressé a transmis des mails complémentaires ultérieurement

10 observations et 4 lettres ont été consignées au registre et 9 mails ont été reçus (dont deux avait des lettres en pièces jointes) sur l'adresse électronique dédiée à l'enquête.

Les observations sont analysées ci-dessous par thème :

Remarques générales sur les conditions de consultation

Des observations ont été faites par des représentants du CIQ des Milles (CIQ qualité de vie des Millois) sur les mauvaises conditions d'accueil du public à l'hôtel Boadès (siège du conseil de territoire) en dehors des permanences du commissaire enquêteur (dimension de la table, éclairage défaillant).

Observations sur le contenu du dossier

Il a été relevé, par les représentants du CIQ des Milles

- la difficulté d'étude du dossier, un seul document paraissant accessible le résumé non technique,
- l'absence de vrai plan masse et les incohérences entre les photomontages et les plans paysagers,
- l'absence des annexes au mémoire en réponse sur l'avis de l'autorité environnementale et l'absence de légende dans les photomontages.

Observations reprenant et complétant celles faites lors de la phase de concertation

Plusieurs membres de l'association syndicale libre de la résidence du Parc de l'Hippodrome, ainsi, que des habitants de cette résidence ont fait des observations en rappelant les remarques et propositions émises lors de la phase de concertation.

M Dominique GUILHEM, notamment, a transmis copie d'une lettre adressée le 23 février 2017 à la Métropole et au Département cosignée par D. GUILHEM, G. AUGIER, E. DELAS, JC. ASPORD, G. D'ANGLEJAN, F. DOMINGUES, O. MILESI, L. PALUMBO, JP. SIOEN, B. THORAVAL, M. VILLEGAS.

Cette lettre attirait l'attention sur les points suivants :

- 1) la disparation des possibilités actuelles de parking dans la rue de l'hippodrome et la nécessité d'y remédier,
- 2) Présence d'une source avec un risque d'inondation des bâtiments du Parc de l'Hippodrome,
- 3) Nuisances sonores, nuisances lumineuses et pollution atmosphérique,

- 4) Ralentisseurs, passages piétons surélevés et feux clignotants,
- 5) Protection des voies piétonnes,
- 6) Risque de bouchon au niveau du local des poubelles,
- 7) Devenir du remarquable pin parasol, emblème du Parc de l'Hippodrome,

Mr Dominique GUILHEM a, par ailleurs, rappelé la nécessité d'un abribus. Ces remarques sont, ainsi, à prendre en compte dans le cadre de la présente enquête

Au cours de l'enquête publique les résidents du Parc de l'Hippodrome (**M Sioen, M Arribère, M Aspard, Mme Dufour**) ainsi que la présidente du **CIQ du Pont de l'Arc Mme Sandy Soulaine** ont renouvelé ces observations en insistant sur les rubriques ci-dessous:

Parkings

La rue de l'hippodrome existante est utilisée comme parking par de nombreux véhicules, cette possibilité sera supprimée. Il est demandé des places de parking de remplacement, (522 places sont offertes dans la résidence du Parc de l'Hippodrome qui comporte 257 logements, ces places ne permettent pas de satisfaire les besoins selon les intervenants). Les 12 places nouvelles de parking prévues apparaissent très insuffisantes, il est demandé d'étudier la réalisation de places en « bataille »(au lieu de « bout à bout ») permettant de se rapprocher des 50 places à créer en dehors de la résidence, jugées nécessaires.

Paysage

Il est demandé par plusieurs intervenants la conservation des pins parasol (deux pins sont présents), **M Dominique GUILHEM** considère qu'avec des aménagements du positionnement de l'ouvrage à la marge il doit être possible de préserver ces arbres emblématiques auxquels les résidents du Parc de l'Hippodrome sont très attachés.

Sécurité

Il a été observé :

-que le flux de circulation important qui va emprunter cette liaison va rendre dangereux le carrefour avec le tronçon de l'avenue de l'hippodrome desservant la future résidence de 85 logements et les entrées sorties de la résidence de l'hippodrome dont il est demandé la sécurisation,

-que la rue actuelle, étroite, qui ne sera pas élargie va constituer un goulot d'étranglement.

Il est demandé pour la sécurité des piétons des ralentisseurs, des passages surélevés et la prolongation des trottoirs.

Arrêt de bus

La création d'un arrêt de bus (demandé lors de la concertation) a été citée dans une observation de M Dominique GUILHEM, oralement il a demandé un arrêt de bus dans le sens RD9/RD65 sur la voie réservée aux bus entre les ouvrages de franchissement de l'Arc et du bassin de rétention.

Les autres points évoqués lors de la phase de concertation, n'ont pas fait l'objet de remarques spécifiques nouvelles, toutefois pour les nuisances sonores (citées dans certaines observations) **Mme Sandy Soulaïne présidente du CIQ du pont de l'Arc** a souhaité un mur anti bruit.

Observations nouvelles (par rapport à la concertation) émises au cours de l'enquête sur la conception du projet

Dans les mentions sur le registre et dans une lettre transmise, les représentants du **CIQ qualité de vie des Millois** ont relevé:

Hydrologie

-que le dossier n'envisageait pas de mesures de compensation pour l'imperméabilisation et la récupération des eaux pluviales,

-que la protection des talus contre les écoulements en période de crue n'était pas prévue,

-l'absence de plan cotés permettant de vérifier l'absence de submersion de la liaison à créer en cas de crue,

-la réalisation des 12 places de parking en zone inondable

Circulation

- le manque de précisions sur la présence ou la possibilité de réalisation d'une piste cyclable au bord de l'Arc,
- des incohérences du plan de circulation bus vélos piétons au niveau de la jonction avec la RD65,
- le manque de justifications sur la création d'une voie réservée aux bus discontinuée et alternée gauche-droite,
- les difficultés du tourne à gauche pour accéder à la résidence du Parc de l'Hippodrome en raison de la voie de Bus,

Divers

- l'absence d'explication sur la surlargeur de l'ouvrage franchissant l'A51.

M Brouet a estimé que l'étude de trafic était insuffisante en regrettant qu'on ait retenu comme seule solution un carrefour à feux avec la RD65.

Mme Dufour demande le prolongement des pistes cyclables dont la discontinuité a été soulignée par ailleurs.

Observations portant sur l'intérêt général du projet

Deux observations émanant de **l'association du Pays d'Aix Ecologie (M Rousseau et Mme Collard)** contestent le bien fondé du projet et son intérêt général en soulignant :

- que les études conduites étaient insuffisantes car ne prenant pas en compte l'ensemble des projets et notamment le plan CAMPUS, le développement des zones d'activité des Milles et de la Duranne, la ZAC de la gare TGV, l'ARENA, la Polyclinique du MONTAIGUET et le pont de la Guimarande,
- le peu d'impact de la réalisation du projet sur l'amélioration des déplacements dans les quartiers SUD,
- l'absence dans le dossier de plans globaux d'aménagement des lignes de transports collectifs et des itinéraires cyclables permettant d'apprécier l'apport du projet à ces plans d'aménagement,
- que seule une réduction drastique de la place de la voiture permettrait une réduction des pollutions,

-l'importance des trames vertes et bleues à préserver.

Ils contestent également l'affirmation de l'étude d'impact sur le caractère satisfaisant de la circulation actuelle sur la RD9 et la RD65.

Ils demandent l'effacement de l'autoroute A8 dans AIX (couverture ?).

M Hervé Guerrera conseiller municipal d'Aix en Provence émet un avis très négatif sur l'ensemble des projets d'urbanisation Beauvalle, Barida, Constance considérés comme des aberrations ; il s'oppose, ainsi, au projet qui en apparaît la résultante et qui porte, à son sens, atteinte à un écosystème déjà malmené.

Il précise de plus que l'étude d'impact mineure, à son avis, les émissions polluantes.

Mr Bernard Ducongé donne lui pour sa part un avis favorable au projet estimant qu'il permet la réalisation d'une promenade piétonne sur les deux rives de l'Arc et que le garde-corps du pont laissera la vue des passants sur la rivière.

Un avis favorable a également été émis par **Mme Sandy Soulaine présidente du CIQ du pont de l'Arc** avec les réserves citées plus haut.

Observation particulière

Mme Billot-Noël propriétaire du club hippique demande des explications sur la présence d'un poteau de bornage placé sur sa propriété sans autorisation.

Si des engins de chantier devaient emprunter sa propriété pendant les travaux, ils créeraient des nuisances et de l'insécurité ; elle demande, dans cette hypothèse, l'établissement préalable d'une convention prévoyant une juste indemnisation et une réfection à l'identique après les travaux.

De plus, elle souligne que les nuisances du chantier (par exemple le bruit généré par les travaux qui peut effrayer les chevaux) vont créer un préjudice commercial dont elle demande réparation. Elle exprime, de plus, des inquiétudes sur les possibilités pour les chevaux de s'échapper ou d'être volés si la propriété n'est pas close.

Elle demande un gardien pour filtrer l'accès au club hippique, dans la mesure où il devrait rester ouvert pendant les travaux.

Observations sortant du cadre de la présente enquête

-projets routiers demandés

La réalisation rapide du barreau RD9/RD8N est demandée par **Mr Brouet**, par **Mme Sandy Soulain** présidente du CIQ du pont de l'Arc, mais **Mme Margaria**, habitant à proximité du domaine de Grassie, s'y oppose.

Mr Aspard propose de réaliser l'aménagement du chemin de la Blaque qui débouche sur le carrefour giratoire de la RD9 avec la rue de l'hippodrome.

-trafic au voisinage du domaine de la Grassie,

Mme Margaria souligne l'importance du stationnement et du trafic générés par les personnes fréquentant les établissements situés en rive droite de l'Arc au niveau du domaine de la Grassie, elle demande une limitation de ce flux de véhicules.

-interrogation sur l'attribution du permis de construire de la résidence de 85 logements en zone inondable

Cette observation relève de l'application du PLU et non de la présente enquête.

X.2 Analyse des observations et des réponses du maître d'ouvrage

Ces observations et propositions ont fait l'objet d'un procès verbal de synthèse transmis à la SPLA et à la Métropole le 12 mars joint en annexe. Une réunion de travail a eu lieu avec la SPLA et des représentants de la Métropole le 21 mars pour examiner les réponses et propositions du maître d'ouvrage sur les observations présentées.

Le maître d'ouvrage a transmis ses réponses par courrier du 26 Mars (joint en annexe).

Remarques générales sur les conditions de consultation

Sur les mauvaises conditions d'accueil du public à l'hôtel Boadès (siège du conseil de territoire) en dehors des permanences du commissaire enquêteur (dimension de la table, éclairage défaillant), la SPLA souligne que toutes les enquêtes publiques se déroulent de manière identique.

Notons que la salle de réception du public pendant les permanences était une salle de réunion et ne pouvait pas être réservée uniquement à l'accueil du public.

Observations sur le contenu du dossier

Les critiques sur le contenu du dossier apparaissent non fondées. Le dossier d'enquête contient en effet un plan masse et le mémoire en réponse sur l'avis de l'autorité environnementale.

Les incohérences relevées entre les plans paysagers et les photomontages apparaissent mineures les deux étant destinés, comme le souligne le maître d'ouvrage, d'abord, à apprécier, de manière pédagogique l'impact paysager du projet sans constituer des documents techniques rigoureusement exacts.

Quant à la difficulté d'étude du dossier, elle est inhérente à l'obligation de présenter une étude d'impact complète et détaillée. Toutefois tous les éléments d'information sont présents et le résumé non technique est lui plus facile à appréhender comme le souligne l'intervenant.

Observations relatives au cadre de vie des résidents du

Parc de l'Hippodrome

-Stationnement

La résidence du Parc de l'Hippodrome offre 220 places de stationnement en sous-sol et 302 places extérieures, soit 522 emplacements de stationnements pour 257 appartements et en moyenne 2 places par appartement. Ce ratio plutôt confortable, supérieur au règlement du PLU est jugé suffisant, par le maître d'ouvrage, pour répondre aux besoins.

Le président et les membres de l'ASL du Parc de l'Hippodrome notent

qu'environ 50 véhicules sont présents dans la rue de l'hippodrome et ils demandent la création d'un parking complémentaire ou de places de stationnement pour ces 50 véhicules.

La réalisation d'un parking semble difficilement envisageable notamment si elle portait atteinte à la ripisylve au bord de l'Arc

Le maître d'ouvrage a, cependant, prévu, dans le dossier, suite à la concertation, 12 places de stationnement le long de la rue de l'hippodrome, sur la section non affectée par le projet qui dessert le futur programme immobilier de 85 logements..

Dans sa réponse il s'engage à étudier les possibilités techniques de réalisation de places complémentaires aux 12 places prévues (en épis ou en bataille) et de les réaliser, cela permet de satisfaire, au moins partiellement aux observations exprimées sur ce sujet. La largeur de la voie semble, en effet, permettre la réalisation de places de stationnement supplémentaires (éventuellement des deux cotés et en épis ou en bataille).

-Arrêt de Bus

Le maître d'ouvrage souligne que l'arrêt de bus présent sur la RD9 répond aux besoins pour le sens RD65/RD9 et il indique que la création d'un arrêt de bus sera étudiée, pour le sens RD9-RD65, si l'implantation demandée apparaît pertinente, une fois défini le plan de circulation des transports en commun aux abords du projet.

Cette réponse apparaît satisfaisante aux préoccupations émises sur ce point.

-Sécurité

Le maître d'ouvrage indique que la vitesse sera limitée à 30km/h depuis la RD9 jusqu'à l'intersection desservant la nouvelle résidence et qu'un plateau ralentisseur (d'environ 35m) sera réalisé au niveau de cette intersection.

Ces dispositions apparaissent de nature à garantir la sécurité des accès à la résidence de l'hippodrome et à offrir des conditions de sécurité normales pour les vélos qui vont cohabiter avec les véhicules motorisés

sur la portion où la voie cyclable n'est pas réalisée.

-Pins parasol

Le maître d'ouvrage indique que les pins sont situés dans l'emprise du projet et ne peuvent être ni conservés, ni transplantés.

Il s'engage à replanter des pins en remplacement de taille conséquente (6m, taille maximale permise) en concertation avec les représentants des copropriétés voisines.

Cet engagement qui permettra de retrouver, à terme, une qualité de paysage similaire paraît convenable.

-Nuisances sonores

L'étude d'impact prévoit une augmentation sensible du niveau sonore pour les appartements existants dont la façade donne sur la future liaison sans que ce niveau dépasse 64db (A).

La Métropole n'a aucune obligation réglementaire pour la réduction des nuisances sonores pour la résidence du Parc de l'Hippodrome dont le permis de construire est postérieur à l'inscription du projet au POS et n'a pris aucun engagement à ce sujet mais le dossier d'enquête peut, en première approche, laisser croire que cette question pourrait être traitée.

En effet, le dossier d'enquête présente les solutions éventuelles de limitation du niveau de bruit, soit un mur anti-bruit, soit le traitement des façades ou des logements.

Pour la réalisation d'un mur antibruit évoquée dans une observation, le maître d'ouvrage confirme les conclusions de l'étude d'impact dans sa réponse. Au droit de la résidence de l'hippodrome il serait nécessaire de construire un mur de 3m de haut dont l'exécution technique serait délicate compte tenu des accès existants et de la faible emprise disponible. De plus il ne permettrait pas de réduire l'exposition sonore de l'ensemble des appartements et son impact paysager serait très important. La réalisation d'un mur anti-bruit qui resterait peu efficace, apparaît, ainsi, difficilement envisageable.

En ce qui concerne les traitements acoustiques des façades ou des logements, les études conduites montrent que les logements existants

sont bien insonorisés mais qu'une réduction de 3 à 4 dB (A) pourrait être, éventuellement, obtenue par l'insonorisation des coffres des volets roulants et des grilles d'entrée d'air.

Cette réduction, souligne le maître d'ouvrage, serait très modérée, peu sensible pour les habitants des appartements ne permettant pas de justifier ce type de travaux.

Elle demanderait de plus, à notre sens, des travaux à l'intérieur des appartements difficilement réalisables par la Métropole avec un rapport avantages/coût faible.

Les nuisances sonores vont rester modérées et ceci d'autant plus que les études ont pris pour vitesse de référence 50km/h alors que la vitesse sera limitée à 30km/h au niveau de la résidence du Parc de l'Hippodrome. L'analyse conduite ne permettant pas de proposer de solutions simples et commodément réalisables en raison de la bonne isolation des appartements, le maître d'ouvrage n'ayant pas d'obligation réglementaire, les observations présentées lors de l'enquête ayant juste évoqué cette question, la proposition de ce dernier de ne pas proposer de mesures contre les nuisances sonores apparaît pouvoir être agréée.

Autres observations

Pour les autres observations présentées dans le cadre de la concertation (présence d'une source, risque de bouchon au niveau du local poubelles) et simplement évoquées, sans faire l'objet de remarques nouvelles, dans le cadre de la présente enquête, le maître d'ouvrage ne se prononce pas, mais il convient, à notre avis, de se référer aux réponses déjà formulées dans le bilan de la concertation, approuvé par le conseil de territoire, réponses qu'on peut juger satisfaisantes.

Observations diverses sur la conception du projet et la qualité et la validité des études

Le maître d'ouvrage a apporté des éléments de réponse aux remarques listées ci dessous :

-le dossier n'envisageait pas de mesures de compensation pour l'imperméabilisation et la récupération des eaux pluviales

Les réseaux d'eaux pluviales sont bien intégrés à la nouvelle voie.

L'agrandissement du bassin de rétention conforme au règlement du SAGE de l'Arc permet de compenser l'imperméabilisation.

-la protection des talus contre les écoulements en période de crue n'est pas prévue

Les talus courants seront engazonnés et des enrochements sont prévus autour de la pile Nord de l'ouvrage franchissant l'Arc.

-absence de plans cotés permettant de vérifier l'absence de submersion de la liaison à créer en cas de crue

Il est précisé que la figure page 7, page 10 de l'étude hydraulique montre l'absence de submersion pour la crue centennale.

-le manque de précisions sur la présence ou la possibilité de réalisation d'une piste cyclable au bord de l'Arc

Le projet permet la réalisation de ces pistes cyclables.

-le manque de justifications sur la création d'une voie réservée aux bus discontinue et alternée gauche-droite,

Les voies de bus ont été prévues dans le sens d'approche des carrefours afin de faciliter leur insertion et de gagner du temps.

Notons que les emprises ne permettent pas de réaliser des voies de bus continues des deux cotés.

-les difficultés du tourne à gauche pour accéder à la résidence du Parc de l'Hippodrome en raison de la voie de bus,

Cette observation n'apparaît pas justifiée pour le maître d'ouvrage qui indique que la voie de bus n'est qu'un marquage au sol.

-l'absence d'explication sur la surlargeur de l'ouvrage franchissant l'A51

Cette surlargeur n'existe pas précise le maître d'ouvrage.

-l'étude de trafic est insuffisante, pourquoi un carrefour à feux avec la RD65.

Il est indiqué que l'emprise n'est pas suffisante pour faire un giratoire et que de plus un carrefour à feux permet de donner une priorité aux transports en commun.

-le prolongement des pistes cyclables dont la discontinuité a été soulignée.

L'emprise du projet est limitée et le fait de privilégier les transports en commun ne permet pas de réaliser des pistes cyclables sur l'ensemble du projet. La limitation à 30km /h offre cependant de bonnes conditions de sécurité aux vélos.

-critiques sur l'appréciation sur le niveau actuel de circulation et sur une minoration supposée des émissions polluantes dans l'étude d'impact

Il est observé que les études ont été faites avec toute la rigueur nécessaire et en respectant les normes habituelles en la matière.

-des interrogations ont portées sur l'attribution du permis de construire de la résidence de 85 logements et de la réalisation de places de parking en zone inondable

Le maître d'ouvrage précise que le permis de construire sort du cadre de l'enquête, en revanche il confirme que le parking est en zone inondable et qu'un affichage précisera les risques et les consignes à respecter.

Observations portant sur l'intérêt général du projet

L'association Pays d'Aix Ecologie et Mr Guerrera s'opposent au projet en demandant au commissaire enquêteur de donner un avis défavorable sur celui-ci.

Ils motivent leur position par le souhait de voir réduire la place de la voiture, par une vision d'ensemble insuffisante des projets concernant la commune, par le peu d'impact du projet sur la circulation dans les quartiers SUD, par l'absence de plans globaux d'aménagement des transports collectifs et des itinéraires cyclables, par la nécessité de préserver les trames vertes et bleues et par un refus des projets d'urbanisation prévus autour du projet considérés comme des aberrations.

Le maître d'ouvrage confirme la validité des études conduites et souligne que le projet va contribuer à atténuer grandement les problèmes de circulation qui vont apparaître dans les prochaines années avec la mise en service des zones d'aménagement (Barida, Constance, Beauvalle) et que sans le projet on aboutirait à une forte saturation sur la RD9 et la RD65

Il souligne que les projets éloignés (Campus, la Duranne, Arena, ZAC de la gare TGV) ont peu d'impact sur le trafic futur de la liaison.

Il indique également que le report modal (transports en commun et vélos) a été privilégié dans la conception du projet et que pour les trames vertes et bleues, elles ont bien été prises en compte dans l'étude faune et flore et dans les études hydrauliques.

Quant aux projets d'urbanisation jugés aberrants, le maître d'ouvrage indique que cette observation sort du cadre de la présente enquête, notons qu'une appréciation de la politique globale d'aménagement de la ville relève du SCOT ou du PLU.

Les remarques faites contestant l'intérêt général du projet ne peuvent, ainsi, être retenues.

Observation du club hippique

Le maître d'ouvrage précise qu'une convention sera bien établie au préalable avec le club hippique si les terrains de ce dernier devaient être empruntés.

La demande des propriétaires du club hippique sur l'établissement préalable d'une convention prévoyant une juste indemnisation, notamment si des engins de chantier devaient emprunter sa propriété pendant les travaux apparaît, ainsi, pris en considération par le maître d'ouvrage.

L'organisation du chantier ne pourra toutefois être précisée qu'au moment de l'appel d'offres.

Il conviendrait, ainsi, de prendre l'attache des propriétaires avant le lancement de l'appel d'offres pour présenter l'impact du chantier, prendre

en compte les contraintes d'exploitation du club hippique et pour convenir, s'il en est besoin, d'une convention réglant cette question.

Observations sortant du cadre de la présente enquête

Les observations relatives à une demande de réalisation rapide (ou formulant une opposition à ce projet) du barreau RD9/RD8N qui doit prolonger la liaison inter quartiers sont légitimes mais ne peuvent avoir d'incidence sur la conception du présent projet, ni justifier une quelconque réserve, les deux projets sont indépendants même si le plan global de circulation devrait être amélioré par la mise en service de ce barreau

Les remarques relatives à l'aménagement du chemin de la Blaque ou les problèmes de trafic et de stationnement au niveau du domaine de la Grassie ne relèvent pas non plus de la présente enquête, mais du SCOT ou du PLU.

*

*

*