

REPUBLIQUE FRANCAISE

RAPPORT N° 157

**CONSEIL GENERAL
DES BOUCHES-DU-RHONE**

REUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 10 Mars 2006

SOUS LA PRESIDENCE DE M. JEAN-NOËL GUERINI

RAPPORTEURS : M. MICHEL PEZET / M. SERGE ANDREONI

OBJET

RD 9. Doublement entre l'autoroute A7 et les Milles -section du Réaltor - Communes d'Aix en Provence - Cabriès - Vitrolles - Bilan de la concertation publique préalable au titre de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme pour la phase "Comparaison des variantes de tracé"

**Direction des Routes
Service de l'Aménagement et du Foncier
04 91 21 37 06**

PRESENTATION

Par délibération du 29 octobre 2004, la Commission permanente du Conseil Général a autorisé le lancement de la concertation publique pour le doublement de la RD9 entre l'autoroute A7 et la ZI des Milles – section Réaltor.

Cette concertation dont le principe est issu de l'article L300-2 du code de l'urbanisme se déroulera pendant toute la durée d'élaboration du projet en fonction des phases d'avancement selon les modalités prévues par la délibération précitée.

La première phase concernant le « diagnostic de l'état initial et les variantes de tracé à étudier » a eu lieu du 15 novembre au 10 décembre 2004 sur les trois communes concernées, Aix en Provence, Cabriès et Vitrolles.

La deuxième phase concernant la « comparaison des variantes de tracé » objet du présent rapport, s'est déroulée du 5 au 16 décembre 2005 sur les trois communes ; elle portait sur l'analyse comparative des avantages et inconvénients de chacune des 7 variantes de tracé étudiées vis à vis :

- des objectifs justifiant la réalisation du projet,
- des principaux enjeux environnementaux,
- des éléments assurant la mise en service dans les meilleurs délais.

Au regard des nombreux avis et observations formulés sur les 3 registres, confirmés lors des permanences tenues les 5, 7, 9, 12, 14, et 16 décembre 2005, les personnes et les associations ont exprimé leurs préoccupations vis à vis de la problématique à long terme des déplacements entre Aix en Provence et Vitrolles, des nuisances apportées par les tracés du fuseau sud vis à vis des zones bâties existantes et de l'atteinte au milieu naturel et au paysage portée par les tracés du fuseau nord.

A l'occasion de cette concertation, une variante supplémentaire de tracé a été présentée par la commune de Cabriès ; cette variante se présente sous la forme d'une adaptation du tracé nord 2.

Les avis, observations et suggestions formulées sur les 3 registres ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont annexées au présent rapport.

PROPOSITION

Sur proposition de Monsieur le délégué aux routes et à la sécurité routière, je vous propose de bien vouloir approuver le bilan de la concertation publique joint au présent rapport concernant la phase de « comparaison des variantes de tracé » pour le doublement de la RD9 entre l'autoroute A7 et les Milles, section du Réaltor.

Au bénéfice de ces précisions, je vous serais obligé de bien vouloir prendre la délibération ci-jointe.

Le Président du Conseil Général

Jean-Noël Guérini

RD 9 – Doublement entre l'autoroute A7 et les Milles – Section du Réaltor

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Pour la phase « Comparaison des variantes de tracé ».

Qui s'est déroulée :

du 5 au 16 novembre 2005 sur les communes d'Aix en Provence, Cabriès et Vitrolles

RAPPEL DE L'OPERATION :

Par délibération du 19 décembre 2003, le Département des Bouches du Rhône a inscrit le doublement de la RD9 entre l'autoroute A7 et la ZI des Milles dans son programme d'opérations prises en considération.

La présente opération consiste à aménager à deux fois deux voies la section du Réaltor, dernière partie non aménagée de l'itinéraire afin de permettre d'écouler le trafic routier actuel et prévisible sur la RD9 dans des conditions de régularité et de sécurité satisfaisantes.

CONCERTATION PUBLIQUE :

En application de l'article L 300-2 du code de l'Urbanisme, cette opération - Doublement de la RD9 entre l'autoroute A7 et les Milles sur la section du Réaltor - fait l'objet, pendant toute la durée d'élaboration du projet, d'une concertation publique dont les modalités d'organisation ont été approuvées par la délibération de la commission permanente du Conseil Général du 29 octobre 2004 après avis des 3 communes concernées : Aix en Provence, Cabriès et Vitrolles.

DEROULEMENT DE LA CONCERTATION :

La première phase de la concertation qui concernait le « diagnostic de l'état initial et le choix des variantes de tracé à étudier » s'est déroulée du 15 novembre au 10 décembre 2004 et a fait l'objet d'un premier bilan approuvé par la délibération de la commission permanente du Conseil Général du 11 mars 2005.

La deuxième phase de la concertation concernant la « comparaison des variantes de tracé », objet du présent bilan, s'est déroulée simultanément du 5 au 16 décembre 2005 sur les trois communes concernées dans des locaux communaux mis à la disposition du Conseil Général pour cette occasion.

Elle correspond à la phase d'étude qui consiste à définir les caractéristiques techniques de chacune des 7 variantes retenues à l'issue de la première phase de concertation et à les évaluer sur la base de 14 thèmes de comparaisons regroupés en 3 familles, conformément au résultat des réflexions menées par le Département et les partenaires institutionnels et associatifs qui ont contribué au déroulement des études :

- **objectifs justifiant la réalisation du projet** : fluidité et sécurité du trafic, desserte des équipements, contribution à l'offre de transport en commun et modes doux et desserte locale,
- **enjeux environnementaux** : eau, bruit, air et santé, faune et flore, paysage, patrimoine bâti et agriculture,
- **éléments assurant la mise en service dans les meilleurs délais** : faisabilité réglementaire, faisabilité technique et coût.

Cette phase d'étude est destinée à fournir les éléments d'aide au choix de la variante à retenir au vu d'un bilan avantages, inconvénients et coûts de réalisation.

Le public a été informé de la tenue de cette concertation par voie de presse, par affichage effectué par les mairies, et par le site Internet du Conseil Général.

Sur les 7 variantes de tracé étudiées et présentées, 4 se situent au nord du bassin du Réaltor (Nord1, 2, 3 et 4) et 3 au sud (Sud1, 1bis et Sud2).

Les documents suivants ont été exposés au public pendant toute la durée de la concertation :

- 12 panneaux de présentation,
- 1 dossier : rapport de la comparaison des variantes
- 1 dossier : estimations
- 1 dossier : plans généraux
- 1 dossier : rappel de l'état initial

Par ailleurs, à l'occasion de cette exposition, la commune de Cabriès a pris l'initiative de présenter un tracé supplémentaire, nommé Nord2bis, qui est une adaptation du tracé nord 2 précédemment proposé par la commune.

Durant la concertation, le public disposait également d'un registre lui permettant de formuler ses observations.

Pour répondre aux questions posées par les personnes intéressées par le projet, des permanences ont été assurées par les services de la Direction des Routes les 18, 24, 26 novembre et les 1^{er}, 3 et 10 décembre 2004.

La présence des documents mis à disposition du public ainsi que les dates d'ouverture, et fin de la concertation, les permanences du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage, ont été constatées par huissier.

Les panneaux de présentation ainsi qu'une synthèse du dossier de comparaison des variantes de tracé ont également été mis à la disposition du public sur le site Internet du Conseil Général dans sa rubrique transport – infrastructures routières.

En marge de cette concertation publique, le comité technique élargi au groupe de travail des associations concernées par le projet s'est également exprimé sur la comparaison des variantes de tracé lors de la réunion de présentation du 20 juin 2005.

CONTRIBUTIONS RECUEILLIES ET REPONSES APORTEES :

a) Généralités :

Cette seconde concertation publique a permis de recueillir **534 contributions** :

| Commune | Nombre de contributions | Pourcentage |
|-----------------|-------------------------|-------------|
| Cabriès | 523 | 98% |
| Aix en Provence | 7 | 1,3% |
| Vitrolles | 4 | 0,7% |

Au vu du dossier présenté et de leur analyse personnelle, les personnes et les **12 associations** qui se sont exprimées, se sont positionnées à **90% pour les tracés nord** (et à **85%** pour les tracés nord 2 et nord 2bis émanant de la commune de Cabriès) contre **7% pour les tracés sud** et 3% ne se sont pas prononcées.

Sur les 12 associations présentes :

- 8 associations situées sur la commune de Cabriès sont favorables aux tracés Nord et préconisent le tracé Nord 2bis présenté par la commune,
- 2 associations sont favorables aux tracés Sud : Les Amis de St Amand et la Ligue pour la Protection des oiseaux,
- 2 associations ne se sont pas prononcées sur un choix de tracé : le CIQ Millois et l'association des entreprises du pôle d'activité d'Aix-en-provence.

A la suite de cette concertation publique, ont également été recueillis :

- Un dossier modificatif du projet de tracé Nord 2bis établi par la commune de Cabriès avec une analyse des estimations des tracés Nord 2 et Sud2, en date du 15/12/05,
- Une contribution écrite de l'Association de Défense du Site du Réaltor en date du 27/12/05.
- Une contribution écrite favorable au tracé Sud 1bis recueillie sur le site RD9.

Les contributions recueillies sont de 2 ordres, elles portent :

- Sur l'expression de choix de la solution à retenir au vu d'un bilan avantages / inconvénients propre à chaque contributeur,
- Sur les études réalisées et le contenu du dossier présenté par le Département.

Les paragraphes ci-dessous présentent la récapitulation des contributions exprimés par les 12 associations et l'expert technique de la commune de Cabriès, complétées par celles des particuliers.

b) Récapitulation des avis exprimés :

La Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) fait remarquer que le projet concerne le bassin du Réaltor et les garrigues qui l'entourent, dont l'intérêt ornithologique a justifié sa désignation en Zone de Protection Spéciale (ZPS) depuis août 2003 et qui fait l'objet de protections réglementaires fortes. Ainsi la mise à 2x2 voies de la Rd9 doit être compatible avec le maintien de l'état de conservation des oiseaux d'eau et plus particulièrement de la Fuligule morillon, ce qui se traduit par les obligations suivantes :

- La dynamique de population doit se maintenir pour que les espèces continuent de représenter un élément viable des habitats naturels auxquels elle appartiennent,
- ET Les aires de répartition des espèces ne diminuent pas et ne risquent pas de diminuer,
- ET Il existe et continuera d'exister des habitats suffisamment étendus pour que les populations se maintiennent à long terme.

Les tracés Nord qui fragmentent les habitats en provoquant un dérangement direct des espèces protégées ne respectent pas ces obligations. Les tracés Sud constituent des variantes alternatives moins préjudiciables pour l'état de conservation du site, dont l'existence constitue un motif d'irrecevabilité des tracés Nord du point de vue légal et réglementaire. La LPO émet donc une proposition forte pour un tracé Sud.

L'association syndicale Libre du Domaine du Lac Bleu exclut le choix d'un tracé Sud en raison de leurs nuisances sonores, visuelles (murs anti-bruit), et de la pollution de l'air. Elle se prononce en faveur de la variante Nord 2bis qui réduit les effets de la pollution, rend la RD9 actuelle à un usage local, réserve la possibilité d'un TCSP et permet de réaliser les travaux en réduisant la gêne des riverains

L'Association libre des entreprises du pôle d'activités d'Aix en Provence regrette que le maître d'ouvrage n'ait pas proposé une solution globale assurant durablement le bon fonctionnement de cet axe entre Aix et Marignane en traitant les dysfonctionnements situés aux extrémités coté Aix et Vitrolles. Elle juge que cette opération constitue un projet devant répondre durablement aux besoins de déplacement et qui doit aboutir dans les meilleurs délais.

L'Association des amis de St Amand est favorable aux tracés Sud car elle juge que les tracés Nord ont un impact très fort sur la faune et le paysage et qu'ils sont incompatibles avec le classement Natura2000 du site. Elle souligne que les tracés Nord nécessitent la construction d'un pont au dessus de la ligne TGV et qu'ils ne sont pas compatibles avec les ouvrages de desserte de la gare existants. Elle juge

que les tracés Nord augmentent le risque d'incendie. Elle fait remarquer que les tracés Nord sont plus longs et plus chers que les tracés Sud.

Le CIQ de Cabriès – Calas juge le tracé Nord 2bis particulièrement intéressant et à même de garantir la sécurité, notamment des habitants de la commune.

L'Association du domaine de l'Arbois estime que les tracés Nord 2 répondent mieux aux besoins de la circulation routière en soulignant qu'ils évitent les zones habitées et regrette que le tracé Nord 2bis n'ait pas été étudié par le Département. Le fait de mélanger le trafic de transit du trafic de desserte de zones d'activité ne peut que conduire aux dysfonctionnements constatés sur le secteur des Milles. Pour cette association les berges du bassin du Réaltor ont une plus grande valeur que le plateau de l'Arbois sur le plan du paysage et du milieu naturel. Elle estime que l'intérêt général commande de réaliser une déviation qui évite aux riverains de supporter des nuisances très importantes.

L'Association libre du domaine de Calas estime que le choix d'un tracé Nord s'impose car ces tracés ne traversent pas les zones bâties, peuvent être élargis à 2x3 voies et sont compatibles avec un TCSP qu'il faudra nécessairement développer au nord du bassin du Réaltor. Les travaux peuvent également être réalisés sans gêne à l'usager. Elle estime que la place accordée au oiseaux, à la faune et aux activités économiques est trop importante par rapport à celle des habitants de Calas et que les nuisances des tracés Sud ne sont pas acceptables.

L'Association des riverains de Jussieu et de Cabriès pense que le tracé Nord 2bis est celui qui répond le mieux aux objectifs de fluidité de la circulation, de desserte et contribution au développement des transport en commun. Ce tracé lui paraît pouvoir être réalisé hors circulation avec des gains de temps et de productivité significatifs. Elle s'étonne par ailleurs des écarts entre les estimations faites par les techniciens du Département et l'expert de la Commune ce qui les rend peut crédibles.

Le comité des associations de Calas – Cabriès demande la séparation des trafics de transit et de desserte de la gare, l'aménagement d'accès aux rives du bassin du Réaltor, l'éloignement du trafic routier des zones habitées et de la gare TGV. Elle estime absurde de sanctuariser une zone naturelle déjà très dégradée.

Le CIQ Millois se déclare favorable au tracé qui aboutira le plus rapidement et qui sera le moins coûteux.

L'APICO demande que les travaux d'amélioration des ouvrages hydrauliques du Baume Baragne nécessaires à la réalisation des tracés sud soient maintenus pour les tracés nord. Elle estime les hypothèses de dimensionnement des bassins de confinement de la pollution accidentelle insuffisantes. Elle juge le principe de desserte de la ZAC de la gare par l'échangeur de la gare irrecevable et note que les tracés nord 2 et 2bis amélioreraient la desserte de la ZAC par rapport aux solutions Sud. Elle souligne que les tracés Sud soumettraient 140 à 150 habitations à un

environnement sonore supérieur à 55 dB(A), et que le tracé Nord 2bis est le plus avantageux sur le plan acoustique. L'APICO fait remarquer que le tracé Sud 2 impacte la ZPS sur 4ha, alors que le tracé nord 2 et a fortiori le 2bis l'impactent sur seulement 0.5ha, il est donc illogique que le tracé sud soit présenté comme le plus avantageux sur le plan de la conservation du milieu naturel.

L'ADSR est convaincue que le développement des activités économiques et de l'habitat entre Aix et Vitrolles à moyen et long terme conduira à un accroissement des besoins de déplacements qui dépasseront les capacités d'une route à 2x2 voies. Par conséquent l'ADSR regrette que le programme de l'opération se limite à l'achèvement du dernier tronçon encore non aménagé. Elle estime qu'il faut absolument prévoir la création d'un TCSP ferré entre Aix et Marignane passant au nord du bassin du Réaltor, même si le PDU de la CPA n'a pas retenu cette option. Elle souligne l'urgence du projet et estime que les tracés Nord peuvent être réalisés plus rapidement que les tracés Sud et regrette que le Département n'ait pas étudié et présenté la variante Nord 2bis, qui lui semble avoir de nombreux avantages, avec le même niveau de détail que les autres tracés. D'après son analyse technique et juridique, l'ADSR estime que les tracés sud sont de nature à affecter de façon notable la ZPS au contraire des tracés Nord 2 et Nord 2bis, et qu'ils généreraient ainsi des procédures d'autorisations administratives longues et difficiles. Elle souligne les multiples atteintes portées au plateau de l'Arbois dans le passé et plus récemment par l'implantation de nouvelles activités humaines ; elle s'étonne ainsi qu'aujourd'hui un projet routier y soit considéré inacceptable du point de vue de la protection du site. Concernant les estimations fournies par le Département, l'ADSR a relevé des distorsions qui remettraient en cause la hiérarchie des coûts des différents tracés. D'après son analyse, le coût du tracé Nord 2bis est voisin de celui du tracé Sud 2. L'ADSR souligne le caractère subjectif de l'appréciation de l'impact des tracés sur le paysage. Le tracé Nord 2bis permet de réhabiliter les berges du bassin du Réaltor et d'en ouvrir l'accès aux habitants et aux touristes. Selon l'ADSR, l'étude sur la qualité de l'air présentée par le Département ne paraît pas correspondre à la réalité de la pollution atmosphérique telle qu'elle est aujourd'hui et telle qu'elle sera demain. Elle conteste les données de l'ADEME qui conduisent à prendre en compte, pour évaluer le niveau de pollution future, la diminution des émissions de polluants à la source liée à la modernisation du parc roulant et au progrès technologique. L'ADSR demande :

- que la rubrique « Air et Santé » ait un poids prépondérant,
- que le critère d'éloignement du projet par rapport aux habitations soit prioritaire,
- qu'il soit procédé à de nouveaux relevés de pollution plus crédibles et plus en rapport avec la réalité,
- que l'impact sur le milieu naturel ne soit pas mis au même niveau que l'impact sur le milieu humain.

L'expert technique de la commune de Cabriès, qui a produit l'étude de la variante Nord 2bis que la commune de Cabriès a présenté durant la concertation juge que l'estimation du coût du tracé Nord 2 est fortement surévalué et il affirme que le coût du tracé Nord 2bis est proche de celui du tracé Sud 2.

Autres contributions recueillies auprès des particuliers :

- Le tracé Nord 2bis n'a pas été présenté par le Département dans son dossier général alors que son étude chiffrée et sa présentation détaillée sont nécessaires pour faire un choix judicieux,
- Les tracés Nord offrent la possibilité de dévier le trafic par la rd9 actuelle en cas d'urgence,
- Les tracés Nord offrent une meilleure sécurité vis à vis des inondations et du transport de matières dangereuses,
- Les tracés Sud renforcent l'effet de coupure de la population de Calas vis à vis de l'environnement du bassin du Réaltor,
- Les tracés Sud induisent un risque de pollution du bassin du Réaltor en cas de déversement d'un camion citerne.
- Le critère paysage apparaît très subjectif selon que l'on s'intéresse aux paysages lointains ou bien aux paysages proches des lotissements,
- Les tracés Sud préservent l'espace naturel situé au nord de l'actuelle RD9, et par voie de conséquence le cadre de vie des riverains qui provient en partie de la présence de cette zone naturelle,
- Les coûts des tracés Sud apparaissent nettement inférieurs à ceux des tracés Nord,
- Les tracés Sud permettent une desserte directe de la gare TGV par la 2x2 voies,
- Moyennant des mesures de réduction et d'accompagnement adaptées (isolations phoniques et modelage paysager), les tracés Sud apparaissent les plus pragmatiques,
- Les tracés Nord ouvrent le pourtour du bassin du Réaltor à l'urbanisation future au détriment de la sauvegarde des espaces naturels,
- Les tracés Nord aggravent le risque d'incendie,

c) Réponses apportées par le Département :

Problématique globale de la RD9 entre Aix en Provence et Vitrolles : L'opération actuelle a pour objet l'achèvement du doublement du seul tronçon non aménagé de l'itinéraire Aix – Vitrolles. Pour autant, le Département travaille également avec l'Etat, la CPA et la ville d'Aix en Provence pour résoudre les problèmes de circulation constatés au droit du secteur des Milles, qui résultent des difficultés d'accès aux zones d'activités et à l'autoroute A51 et non pas du nombre insuffisant de voies de circulation. Le Département est également soucieux de contribuer au développement des moyens de transport en commun sur cet axe en respectant les directives du Plan de Déplacement Urbains (PDU) de la CPA approuvé en mars 2005 qui retient le principe d'une desserte par navettes cadencées d'autocars rapides évoluant dans la circulation générale entre le Pôle d'échange des Milles la gare TGV et le pôle d'échange de l'aéroport. De ce point de vue, les tracés Sud, cohérents avec les ouvrages déjà réalisés, permettent aux autocars de circuler intégralement sur la RD9 aménagée à 2x2 voies alors que les tracés Nord imposent un débranchement par l'ex RD9 dont la vocation est d'être réaménagée pour la desserte locale de Calas. L'élargissement ultérieur à 2x3 voies sur le secteur étudié, pour autant qu'il soit utile, reste possible tant pour les tracés Nord que pour les tracés Sud en posant des difficultés techniques comparables. En créant un vaste couloir à travers le plateau de l'Arbois, les tracés Nord faciliteraient effectivement la réalisation ultérieure d'un TC ferré desservant Aix – la gare TGV et Marignane. Toutefois, cette faculté ne peut être valablement retenue en tant qu'argument en faveur des tracés Nord dans la mesure

où ce dernier projet reste très hypothétique (non retenu dans les actions fixées par le PDU).

Intérêt patrimonial du plateau de l'Arbois et impact du projet : En dépit des équipements réalisés et des agressions subies dans son passé récent, le plateau de l'Arbois conserve un grand intérêt sur le plan ornithologique ce qui a été confirmé par sa désignation en Zone de Protection Spéciale en août 2003. Il recèle une espèce prioritaire bénéficiant d'une protection renforcée (aigle de Bonelli). La contrainte qui s'impose au projet est de respecter les conditions de conservation des espèces qui y sont protégées, en particulier de maintenir des habitats suffisamment étendus pour que les populations se maintiennent à long terme. Ainsi la fragmentation des habitats induite par les tracés Nord tend à remettre en cause le maintien de l'état de conservation de plusieurs espèces patrimoniales qui nichent ou hivernent sur le secteur nord du bassin du Réaltor. Les tracés Sud, qui ne touchent que des habitats de roselières et occasionnent le dérangement du remisage d'anatidés (canards), ont un impact sur le maintien des espèces patrimoniales beaucoup plus faible et compensable par une reconstitution des berges par génie biologique.

Ainsi, la consommation des surfaces de milieu naturel, plus fortes pour les tracés Sud que pour les tracés Nord, n'est pas un indicateur pertinent de l'impact du projet sur les conditions de conservation des espèces protégées. Compte tenu de ce qui précède, il est confirmé que la faisabilité réglementaire des tracés Nord n'est pas assurée et qu'elle devra faire l'objet d'un examen attentif avec les services de l'Etat.

Hiérarchisation des thèmes de comparaison :

Les thèmes de comparaison des tracés ont été choisis parmi les principaux thèmes qui doivent être abordés dans les études d'impact de projets d'infrastructure après discussion avec les partenaires de la concertation. Ce choix est censé faire ressortir les préoccupations majeures qui se sont exprimées, il est équilibré et doit permettre de rechercher un bilan positif en mettant sur un même plan la préservation du patrimoine et la lutte contre les nuisances pour l'homme.

Desserte de la Gare TGV et de la ZAC de la Gare :

Les tracés Nord imposent la réalisation d'un échangeur dédié à la desserte directe de la ZAC afin de soulager la RD9 actuelle d'une partie suffisante de trafic pour qu'elle assure à la fois une partie de la desserte de la gare TGV et la desserte locale. Malgré les adaptations apportées par le tracé Nord 2bis, la traversée de la ZAC et la création de cet échangeur ont un impact foncier sensible et tendent à remettre en cause le parti d'aménagement HQE présenté dans le dossier de réalisation de la ZAC. Ce tracé crée également des nuisances pour les 3000 personnes qu'il est prévu d'y accueillir. L'étude de la desserte de la ZAC par les tracés Sud a montré qu'il serait possible de desservir le Boulevard principal à partir de l'anneau de gare TGV, sans réaliser les ½ échangeurs prévus dans le cadre du projet de 1997.

Etude de la solution Nord 2bis et cadrage des estimations :

La solution Nord 2bis a été présentée à la demande de la commune de Cabriès quelques jours avant la date prévue pour la concertation sur la base du document élaboré par leur expert technique. Par conséquent le Département n'a pas eu le

temps matériel de faire étudier cette solution et de la présenter pour son propre compte. Par contre, cette solution sera étudiée et incorporée au dossier d'étude définitif sur la base du dossier transmis par la commune de Cabriès en date du 15 décembre 2005. Les études détaillées réalisées par le Département montrent que les estimations des différents tracés sont étroitement corrélées avec leurs longueurs (supérieures de 60% pour les tracés Nord) et que le coût moyen au kilomètre est sensiblement équivalent, compte tenu de contraintes de site qui sont aussi fortes au nord qu'au sud du bassin du Réaltor. Pour répondre à la demande qui s'est exprimée, il sera cependant procédé à un examen approfondi des estimations présentées afin de vérifier la hiérarchie des coûts des différents tracés.

Etude de la qualité de l'air :

Ces études ont été conduites en application des recommandations en vigueur les plus récentes (circulaire de janvier 2005). Elles ont concerné la mesure de la teneur en polluant sur le site (dioxyde d'azote et benzène) et la comparaison de l'effet des différents tracés sur la base d'un indicateur intégrant à la fois la population exposée et la teneur en polluant (benzène). Elles seront complétées au stade de l'avant-projet par l'étude des risques sanitaires sur le seul tracé retenu. Les réunions de travail avec la DIREN et Airmaraix ont permis d'affiner l'interprétation des résultats obtenus. Parmi les contributions reçues aucun élément tangible ne permet de remettre en cause la qualité et les conclusions de l'étude. Cependant, pour répondre aux préoccupations exprimées, le Département s'adjoindra les services d'un expert issu des services de l'Etat pour assurer, dans la suite des études, le contrôle extérieur de la qualité de ce volet.

Bilan des nuisances vis à vis des zones bâties :

L'ensemble des tracés étudiés sont des tracés neufs qui rendent la rd9 actuelle à un usage local. De par leur éloignement, les tracés Nord ne présentent que très peu de nuisances sur les zones bâties, à l'exception du passage à travers la future ZAC. Ils présentent un caractère défavorable vis à vis du risque d'incendie. Ils permettent de réaliser les travaux avec une moindre gêne à la circulation. Les tracés Sud ont un impact direct qui nécessite des mesures de réduction notamment vis à vis du bruit : talus ou mur anti-bruit de 3 à 5 m de hauteur qui pourront être complétées par le traitement de la couche de roulement par un enrobé acoustique. Ils nécessitent une reconstitution paysagère soignée entre la RD9 actuelle et le projet et la reconstitution des berges du Réaltor. Moyennant des bassins de rétention adaptés, les tracés Sud n'aggravent pas le risque d'inondation des zones bâties ; ils réservent la possibilité d'améliorer très notablement l'évacuation des crues du Baume-Baragne. Ils maintiennent l'accès routier et l'accès piéton aux berges du Réaltor et à la colline de Labory. Ils exposent davantage les zones bâties (sauf ZAC) à la pollution atmosphérique, celle-ci demeurant toutefois acceptable du point de vue des objectifs de qualité fixés au niveau national ou européen.

Conclusions :

- Le dossier d'étude préliminaire sera complété par :
 - l'étude de la variante de tracé Nord 2bis proposé par la commune de Cabriès,
 - le réexamen des estimations du coût des différents tracés,

- la prise en compte de la présence du bâti à l'intérieur du périmètre de la future ZAC (nuisances sonores, air et santé),
- Le dossier d'études préliminaires complété au vu de cette seconde phase de concertation sera soumis à l'avis des services de l'état,
- Pour la poursuite des études :
 - Un expert extérieur sera désigné pour assurer le contrôle de la qualité du volet air et santé,
 - Afin de réduire davantage les nuisances sonores, les couches de roulement seront traitées en enrobés acoustiques (-3 à 5 dB(A)).

* * * * *