



15ème législature

Question N° : 32849	De M. Mohamed Laqhila (Mouvement Démocrate (MoDem) et Démocrates apparentés - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique		Ministère attributaire > Transition écologique
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Aix-en-Provence - Risques environnementaux - Bretelle A8 ouest-A51 nord.	Analyse > Aix-en-Provence - Risques environnementaux - Bretelle A8 ouest-A51 nord..
Question publiée au JO le : 06/10/2020 Réponse publiée au JO le : 22/12/2020 page : 9638		

Texte de la question

M. Mohamed Laqhila alerte Mme la ministre de la transition écologique sur le projet de bretelle autoroutière A8 ouest-A51 nord prévu à Aix-en-Provence sur sa circonscription. Ce projet de bretelle de liaison fait partie du plan d'investissement autoroutier du 26 janvier 2017 entre Vinci Autoroutes et l'État qui prévoit la réalisation sur les réseaux ASF, Cofiroute et Escota de 25 opérations permettant d'améliorer notamment la desserte urbaine et périurbaine grâce à l'aménagement de 19 échangeurs. Le coût estimé de l'échangeur prévu à Aix en Provence (50 millions d'euros hors taxes valeur 2016) est réparti entre Vinci Autoroutes (38 millions d'euros), la ville d'Aix-en-Provence (1,2 millions d'euros), le Conseil départemental (6 millions d'euros) et la Métropole Aix-Marseille-Provence (4,8 millions d'euros). Les consultations citoyennes menées par M. le député sur le territoire, font ressortir une critique unanime de la concertation publique dans sa conception établie par le seul Vinci Autoroutes et ses conclusions validées par un arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône du 25 mai 2020. Le panel réduit et non représentatif des contributions, la non-prise en compte des questions environnementales (nuisances et pollution) dans les critères d'appréciation biaisent les conclusions pour aboutir à 68 % d'avis favorables qui servent de caution à une infrastructure routière totalement démesurée dans cet endroit sensible d'Aix-en-Provence. Les flux de circulation qui restent marginaux (moins de 4 000 véhicules par jour) seront simplement détournés d'un quartier urbain à un autre quartier urbain. Il augmentera la thrombose donc la pollution à l'intersection des autoroutes A8 et A51, zone qui subit déjà des taux au-delà des limites autorisées par les normes actuelles, fait relevé par Atmosud. Le récent arrêt du Conseil d'État (n° 428409 du 3 juillet 2020) qui enjoint le Gouvernement à mettre en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air dans 13 zones de territoire dont Aix-Marseille pour ramener les niveaux de pollution en dessous des valeurs limites fixées par la directive européenne du 21 mai 2008 est un élément nouveau essentiel à prendre en compte dans l'examen de ce projet, ce qui n'a évidemment pas été le cas jusqu'à présent compte tenu de l'ancienneté des premières études. La thrombose circulatoire quotidienne croissante constatée au carrefour à la fois de deux grands axes autoroutiers de transits internationaux et de tous les axes routiers de liaison entre les grands bassins d'activités territoriaux et régionaux qui se croisent au cœur du tissu urbain dense d'Aix-en-Provence ne peut se résoudre par une augmentation du nombre de ces voies *in situ*. Il attire son attention sur la pertinence de ce projet et son nécessaire réexamen au regard des préoccupations environnementales actuelles en revoyant les dispositions prévues dans le plan d'investissement autoroutier de 2017 pour la bretelle A8 ouest-A51 nord et lui demande son avis sur ce sujet.



Texte de la réponse

Le projet de bretelle autoroutière A8 ouest – A51 nord est inscrit au plan d'investissement autoroutier et prévu dans le dernier avenant au contrat de concession liant l'État et la société "Autoroutes du Sud de la France" (ASF), approuvé par décret en Conseil d'État du 6 novembre 2018. Cet aménagement a pour objectif de rabattre le trafic de transit traversant actuellement les quartiers du Jas de Bouffan et du Pont de l'Arc vers le réseau autoroutier structurant, ce qui permettrait non seulement de fluidifier le trafic, d'abaisser et de fiabiliser les temps de parcours, mais aussi d'apaiser les conditions de circulation sur la voirie locale, de réduire les nuisances sonores et atmosphériques et d'améliorer la sécurité des riverains. Comme le prévoient les articles L. 103-2 et L. 103-3 du code de l'urbanisme, le préfet des Bouches-du-Rhône a défini les modalités de la concertation publique relative au projet, fixée du 24 septembre au 18 octobre 2019. Celles-ci ont par la suite été validées par l'ensemble des collectivités territoriales concernées, les co-financeurs et les services de l'État lors d'un comité de pilotage tenu le 11 juillet 2019. Parmi les quatre critères retenus pour l'évaluation des impacts de chaque variante, deux d'entre eux permettent d'estimer les conséquences environnementales du projet, qu'il s'agisse des nuisances pour les riverains ou des impacts sur la préservation des milieux naturels. La variante préférentielle ayant été arrêtée par le préfet après analyse des centaines d'avis recueillis au cours de la concertation, de nouvelles études réalisées par des cabinets spécialisés seront menées afin de préciser l'évaluation des impacts du projet sur son environnement, tels que ses conséquences sur la qualité de l'air. Ces nouveaux éléments seront présentés lors de l'enquête publique, qui constituera une nouvelle occasion pour toute personne intéressée de faire part de ses observations à la commission d'enquête. Cette commission, indépendante et nommée par le tribunal administratif compétent, aura ensuite à charge de rendre ses conclusions, afin d'éclairer le prononcé de l'utilité publique du projet.