



Cabriès, le 29 juin 2007.

**NOTE D'OBSERVATIONS**  
**SUR LE DOSSIER**  
**D'AVANT-PROJET**  
**de la VOIE EXPRESS 2X2 VOIES RD9**  
**AU SUD DU BASSIN DU REALTOR**

**PRESENTE PAR LE CONSEIL GENERAL  
des Bouches du Rhône**

**AU PUBLIC**

**DU 18 AU 29 JUIN 2007**

# INTRODUCTION

La présentation de cet avant-projet est à analyser au regard de l'affirmation de son maître d'ouvrage dans son rapport n°122, qui constate « ...de nombreuses difficultés, notamment en matière de sécurité routière, qui, compte tenu de la forte croissance prévue sur le secteur, rendent nécessaire un aménagement d'infrastructure visant à :

- faire face aux conséquences du niveau de trafic très élevé, de l'ordre de 38 000 véhicules/jour et de son augmentation prévisible (circulation, nuisances et sécurité routière),
- faciliter la desserte des grands équipements de transports en commun (gare TGV, aéroport) et des zones d'activités et d'habitat du Pays d'Aix,
- améliorer les conditions de la desserte locale et le cadre de vie des riverains, tout en respectant l'environnement. »

Ce rapport a établi un bilan d'études préliminaires réalisées sur 8 variantes (3 au sud et 5 au nord du bassin du Réaltor) avec une estimation de coûts pour chacune d'elles.

Un tableau sommaire sur les avantages et inconvénients respectifs des tracés était présenté sur une page (4/7).

**Nous attirons l'attention du lecteur sur l'importante responsabilité prise par le maître d'ouvrage, assisté de son maître d'œuvre : les affirmations contenues dans ce bilan ont largement sous-estimé les fortes contraintes d'un tracé surplombant les berges sud du lac du Réaltor, et amplifié par contre de manière artificielle les impacts et contraintes d'un tracé au nord du bassin.**

**Force nous est de constater la totale inadéquation du tracé sud 2 sur le plan fonctionnel. Ce projet aurait de graves conséquences sur les paysages et l'environnement, et engendrerait des risques prévisibles sur tout le secteur du Réaltor et de l'agglomération de Calas.**

# ENVIRONNEMENT

Depuis que le Conseil Général s'est résigné à l'idée que le tracé nord 2bisM est techniquement le meilleur, les références incessantes à l'intérêt général ont été remplacées par une dévotion sans limites à la protection de l'environnement.

La foi, excessive, du nouveau converti conduit le Conseil Général à prendre quelques libertés avec la vérité.

C'est ainsi qu'il occulte le fait que le tracé sud qu'il a retenu mord sur le bassin du Réaltor, zone particulièrement sensible pour la nidification et la migration des oiseaux, en enlevant 6 hectares soit 5% de sa surface actuelle de 120 hectares.

Le tracé nord, lui, ne prive la Zone de Protection Spéciale instaurée au titre de Natura 2000 que de 1,5 hectares soit 0,004% de sa surface de 4170 hectares de garrigues, maquis et bosquets.

**Une zone Natura 2000 peut être impactée au profit d'un projet d'intérêt général si celui-ci ne peut être réalisé hors de la zone, et si la solution retenue est celle qui a le moins d'impact sur les objectifs de la zone de protection spéciale** (toujours pas arrêtés pour la zone de l'Arbois)

Une comparaison objective entre les deux tracés, nord et sud serait favorable au nord. Pour éviter cette comparaison le Conseil Général se réfugie derrière un avis (et non une étude comparative) de la DIREN qui, prenant modèle sur le fabuliste, accuse, sans preuves, le chien d'avoir la rage pour mieux le tuer.

## QUALITE DE L'AIR

Le Conseil Général affirme que « les impacts sur la santé peuvent être qualifiés de faibles puisque aucun seuil réglementaire n'est dépassé ». Une telle déclaration revient à dire aux populations riveraines de la RD9 : « Nous allons empoisonner votre air en toute légalité. »

Les études épidémiologiques et toxicologiques récentes ont montré qu'il n'existait pas de niveau de pollution sans danger pour la santé. Le respect des seuils réglementaires de pollution ne garantit absolument pas la préservation de la santé.

En effet, l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale, dans son premier rapport de mai 2004, estime que « malgré les incertitudes fortes qui demeurent, les principaux enjeux sanitaires de la maîtrise des émissions de polluants dans l'atmosphère sont sans doute les effets résultant d'une exposition chronique, même modeste, d'une population générale nombreuse et composite », que « l'impact total sur la mortalité est dû à 95% aux teneurs respectant l'objectif de qualité ».

Et cette étude conclut qu' « une gestion des risques qui ne viserait qu'à éviter les dépassements de seuils réglementaires n'aurait qu'un impact marginal en termes de bénéfice sur la santé publique. »

Facteur aggravant, la procédure des « tubes passifs » utilisée jusqu'ici par le Conseil Général pour mesurer la pollution a la particularité de minorer les résultats obtenus. Nous récusons par avance toute campagne ultérieure de mesures qui recourrait à cette technologie inappropriée.

Pour ces deux raisons, le tracé sud serait la plus mauvaise solution pour l'environnement humain, ce que reconnaît d'ailleurs implicitement le Conseil Général qui déclare « l'intensité et la concentration du trafic attendues pénalisent la variante retenue par sa proximité aux zones habitées » et « la densité du futur maillage routier au sud du Réaltor ne favorise pas les phénomènes de dispersion des polluants ».

**La seule solution pour limiter les effets de la pollution sur la population est d'éloigner la route des zones urbanisées. Cette solution existe : le tracé nord 2 bisM.**

# HYDRAULIQUE

Cet avant-projet aurait des conséquences désastreuses en matière d'hydraulique. En effet, l'étude se base sur les seules surfaces de la plate-forme en projet sans tenir compte des écoulements en provenance du bassin versant du plateau de l'Arbois, situé en amont, qui seraient interceptées par la RD9.

En cas de précipitations importantes, telles celles du 22 septembre 1993, on peut donc s'attendre à des apports d'eau très conséquents en bas de la descente de la gare qui inonderaient les lotissements de Calas, se déverseraient dans le canal de Marseille en le polluant et rendraient les chaussées très accidentogènes.

**Le Conseil Général, par son obstination à aménager la RD9 au sud, exposerait à des risques majeurs et prévisibles les usagers de la voie express, ceux de l'ancienne RD9 ainsi que les habitants de l'agglomération de Calas.**

## PERSPECTIVES DE CE PROJET

**L'avant-projet de route express à deux fois deux voies qui nous est présenté va-t-il répondre aux besoins du niveau de trafic très élevé (+ de 40 000 véhicules / jour) et à l'augmentation prévisible des flux sur cet axe structurant unique et majeur ?**

Le maître d'ouvrage persiste dans un choix d'emplacement d'une plate-forme d'une future voie express RD 9 au sud, là où chacun s'accorde à reconnaître que les conditions du secteur au sud du bassin du Réaltor ne permettraient pas de répondre d'une manière durable aux exigences de fonctionnalité de cette voie.

Il y a lieu de mettre en évidence les points suivants :

- le Conseil Général n'a pas pris en compte les effets sur la fluidité et la sécurité de la circulation des flux entrants et sortants sur cette voie, actuellement la seule disponible pour tous les modes de déplacement (camions, voitures et cars) sur l'axe Aix en Provence – Marignane. Pour ce faire, il supprime de son projet des échangeurs qu'il faudra bien réaliser pour desservir efficacement la ZAC de la gare.
- le Conseil Général s'enferme dans un tracé qui ne permettra pas d'incorporer un TCSP, uniquement réalisable au nord, alors qu'il s'est engagé selon ses termes à « faciliter la desserte des grands équipements de transports en commun (gare TGV, aéroport) et des zones d'activités et d'habitat du Pays d'Aix. »
- le Conseil Général présente un schéma de fonctionnement complexe du secteur de la gare TGV et de la future ZAC, qui entraîne une convergence des flux afférents sur une même et unique voie passant sous la gare.
- le Conseil Général oublie de mentionner l'effet dévastateur de son projet mal étudié sur la circulation dans l'agglomération de Calas (+ de 4000 habitants) alors qu'il s'est fixé comme objectif « d'améliorer les conditions

- de la desserte locale et le cadre de vie des riverains, tout en respectant l'environnement. »

**Cet avant-projet est caractérisé par l'absence totale de vision globale à long terme. Nous considérons comme indispensable le réexamen complet du dossier qui confirmera la nécessité de lui apporter d'importantes mesures correctives.**

## **CONCLUSIONS**

1. Le tracé sud est une mauvaise solution aux problèmes de circulation posés par l'accroissement du trafic.
1. Pour tenter de dissimuler les insuffisances de cet avant-projet, le Conseil Général est conduit à envisager des solutions acrobatiques pour la desserte de la future ZAC et son interconnexion avec la gare.
2. Les relevés successifs relatifs aux pollutions sonores et atmosphériques ont tendance à évoluer avec le temps dans le sens souhaité par le maître d'œuvre. Un peu plus d'objectivité s'impose.
3. La poursuite du projet d'aménagement de la RD9 sur le secteur du Réaltor ferait encourir aux usagers de la RD9 ainsi qu'aux habitants de Calas des risques hydrauliques majeurs que le Conseil Général ne peut ignorer.
4. L'avant-projet du Conseil Général aurait pour conséquence de renvoyer une partie du trafic de la RD9 sur les voies départementales et communales de Cabriès / Calas déjà surchargées (ex : RD 543 !). Ce n'est pas le meilleur moyen de fluidifier le trafic.
5. Le Conseil Général tente de faire de la zone de Natura 2000 un sanctuaire, ce qui est faux...la vérité est que :

**« l'objectif principal du réseau Natura 2000 est de favoriser le maintien de la biodiversité tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique de développement durable.**

**Cet objectif peut requérir le maintien, voir l'encouragement d'activités humaines adaptées. »**