

## Déclaration d'intention

*Code de l'environnement*

*Article L.121-18*

*Une opération pour répondre aux mobilités du quotidien*

# SOMMAIRE

>	<b>1   CONTEXTE DU PROJET ET RAPPEL RÉGLEMENTAIRE.....</b>	<b>3</b>
>	<b>2   MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET.....</b>	<b>6</b>
	▪ Contexte territorial	
	▪ Conditions de déplacements actuelles	
	▪ Enjeux	
	▪ Descriptif du projet	
	▪ Calendrier des travaux	
	▪ Coût du projet	
>	<b>3   PLAN OU PROGRAMME DONT IL DÉCOULE .....</b>	<b>13</b>
>	<b>4   COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉ PAR LE PROJET .....</b>	<b>14</b>
>	<b>5   APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>16</b>
	▪ Aire d'étude	
	▪ Milieu hydraulique	
	▪ Enjeux environnementaux	
	▪ Patrimoine	
	▪ Risques majeurs naturels et technologiques	
>	<b>6   SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES.....</b>	<b>23</b>
>	<b>7   MODALITÉ DÉJÀ ENVISAGÉES, S'IL Y A LIEU DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC.....</b>	<b>26</b>
>	<b>8   PÉTITIONNAIRE.....</b>	<b>28</b>

# > 1 | CONTEXTE DU PROJET ET RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

## > CONTEXTE DU PROJET

Dans le cadre de son contrat de plan avec l'État, 2017-2021, publié en novembre 2018, la Société des Autoroutes Esterel Côte d'Azur Provence Alpes – ESCOTA - doit procéder à la modification de l'échangeur de Cadarache situé sur l'autoroute A51, sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance, entre Peyruis et Manosque.

En effet le développement des activités sur le site du Commissariat de l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives (CEA Cadarache) et sur celui du projet international ITER, entraînent une forte croissance du trafic routier dans la vallée de la Durance. Cette augmentation est très significative entre Aix-en-Provence et Manosque aux heures de pointe.

La desserte des deux sites s'effectue depuis l'autoroute A51 par l'échangeur de Saint-Paul-Lez-Durance (n°17) et le carrefour giratoire de raccordement au réseau départemental (RD 952) situé immédiatement devant l'entrée principale du CEA.

Une très forte affluence en heure de pointe du matin génère des dysfonctionnements de l'échangeur autoroutier. Des files d'attente importantes sont régulièrement observées sur la bretelle avec parfois des congestions sur l'A51 ainsi que sur la RD 952. L'ensemble des aménagements projetés est détaillé en page 11.

Le projet doit proposer des solutions permettant de résoudre ces dysfonctionnements.

Il est cofinancé par la Région SUD/Provence Alpes Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, et la Société ESCOTA.

La société ESCOTA, concessionnaire de l'autoroute A51, est le maître d'ouvrage de ce projet et a été autorisée par décision ministérielle en date du 30 octobre 2019 à procéder à cet aménagement.

## > RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

En qualité de maître d'ouvrage de l'opération et suite à l'obtention de la décision ministérielle, ESCOTA a adressé dans le cadre de l'évaluation environnementale des projets et conformément à l'article R.122-2 du Code de l'environnement une demande d'examen au cas par cas.

L'autorité compétente, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a demandé à ESCOTA par décision du 27 août 2019, de procéder à cette évaluation environnementale du projet.

En conséquence et conformément à l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement, tout projet soumis à évaluation environnementale, non soumis à concertation obligatoire (pas de débat public ou de concertation au titre du Code de l'urbanisme) et dont le montant des dépenses est supérieur à 5 millions d'euros doit faire l'objet d'une déclaration d'intention. Cette dernière pouvant aboutir à la réalisation d'une concertation au titre du Code de l'environnement.

Aussi, conformément à l'article L.121-18 du Code de l'environnement, la déclaration d'intention est publiée et consultable sur le site de la préfecture des Bouches-du-Rhône : [www.bouches-du-rhone.gouv.fr](http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr) et également sur le site dédié au projet pour une durée de 4 mois : [www.a51-echangeur-cadarache.com](http://www.a51-echangeur-cadarache.com)

Elle fait également l'objet d'un affichage en mairie de Saint-Paul-lez-Durance.

Le pétitionnaire de cette déclaration d'intention est la société des Autoroutes Estérel Côte d'Azur Provence Alpes – ESCOTA

dont le siège social se situe : 432 Avenue de Cannes, BP41, 06211 MANDELIEU CEDEX.

*Conformément aux dispositions des articles L.121-17 et suivants du Code de l'environnement, la présente déclaration d'intention ouvre un droit d'initiative à destination du public afin de demander au Préfet l'organisation d'une concertation préalable. Ce droit peut être exercé dans un délai de quatre mois à compter de la publication de la déclaration d'intention.*

*Il revient au Préfet d'apprécier l'opportunité d'organiser ou non une concertation préalable. S'il donne une suite favorable au droit d'initiative, la concertation doit être organisée sous l'égide d'un garant (selon les modalités des articles L.121-6 et L.121-16-1 du Code de l'environnement).*

*Le cas échéant, l'autorité préfectorale fixe la durée et l'échelle territoriale de la participation qui sera mise en œuvre au regard des impacts environnementaux et socio-économiques attendus. Sa décision est motivée et rendue publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande en ce sens. En l'absence de décision explicite et passé ce délai, le représentant de l'État est réputé avoir rejeté la demande (Art. L.121-19, II al. 3 du Code de l'environnement).*



## > LOCALISATION DU PROJET



Le projet est situé sur l'autoroute A51, au niveau de l'échangeur de Cadarache (n°17), sur le territoire de la commune de Saint-Paul-lez-Durance.

## > 2 | MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

### > CONTEXTE TERRITORIAL

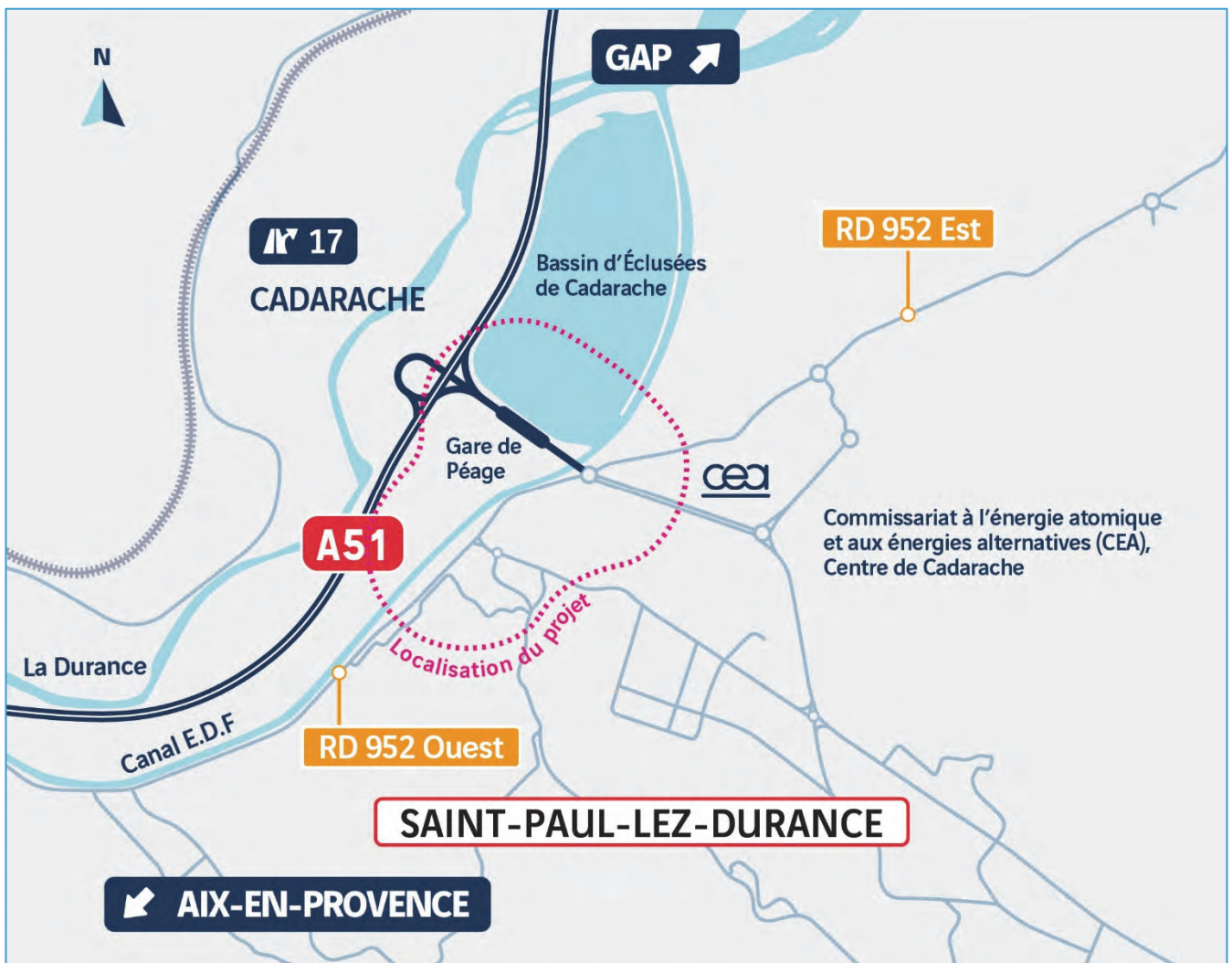
Situé sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance, l'échangeur de Cadarache (n°17) constitue le point d'entrée principal dans ce secteur géographique.

Si la commune ne comptait que 871 habitants au dernier recensement (2015), elle rayonne néanmoins au niveau européen grâce aux sites du Commissariat de l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives qu'elle héberge et qui accueillent parallèlement depuis 2010 les activités liées au projet ITER, un projet d'envergure internationale dont la construction sera terminée en 2025.

Le Centre du CEA de Cadarache se consacre à des activités de recherche expérimentale et de développement dans le domaine de l'énergie nucléaire de fission et de fusion, des nouvelles technologies de l'énergie, de la biologie végétale et de la microbiologie.

Ses effectifs moyens actuels sur site sont de 5 120 personnes tandis que le projet ITER devrait comptabiliser près de 2 500 personnes dans les 10 années à venir. Près de 6 000 personnes accèdent quotidiennement au site.

Ces deux grands pôles de recherche attirent également de nombreuses entreprises (nationales et internationales) qui s'implantent dans les environs.



Le centre de Cadarache est identifié comme un site de développement économique majeur en région SUD/Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le territoire manosquin devrait également se renforcer économiquement car plusieurs projets sont en cours :

- en rive droite de la Durance, le développement du Technoparc Les Grandes Terres, un centre de formation et de recherche dédié aux énergies nouvelles à Sainte-Tulle, ainsi qu'une extension des zones d'activités existantes ;
- en rive gauche, la commercialisation d'une réserve foncière de 23 ha au sud de Vinon-sur-Verdon en lien avec le projet ITER.

L'activité commerciale est aussi en plein essor, plusieurs projets sont programmés sur la Z.A.C. de Chanteprunier à Manosque et route de Sainte-Tulle.

## > CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS ACTUELLES

Le développement des activités sur le site du CEA-Cadarache et du projet ITER, entraîne une forte croissance du trafic routier dans la vallée de la Durance. Cette augmentation est très significative entre Aix-en-Provence et Manosque aux heures de pointe du matin, reflet des trajets domicile/travail.

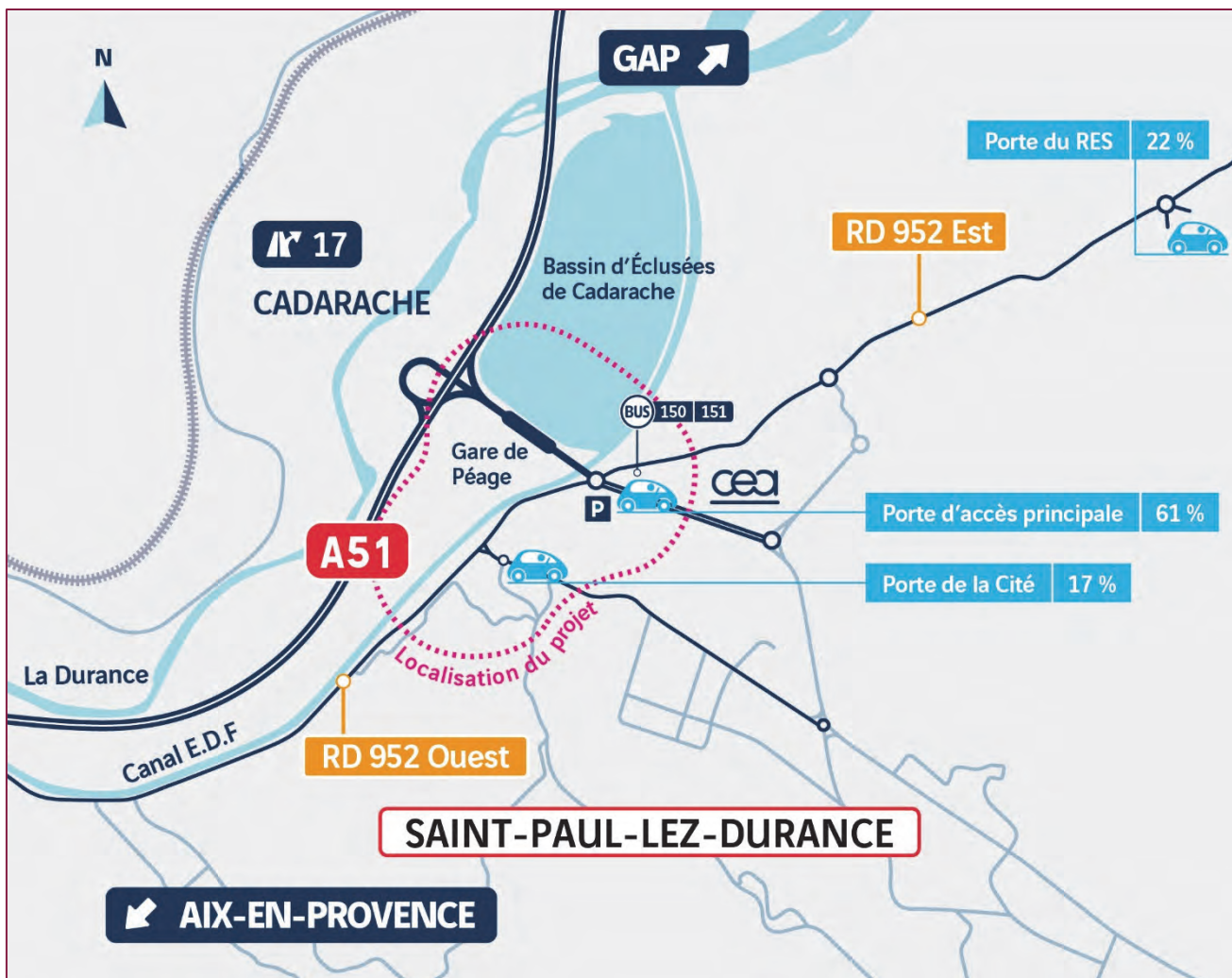
En moyenne chaque matin, entre 7h et 10h, 12 000 véhicules circulent dans le secteur.

Parmi eux, plus de 3 000 véhicules accèdent au site de Cadarache via l'échangeur n°17 et le carrefour giratoire de raccordement au réseau départemental (RD 952) situé immédiatement devant l'entrée principale du CEA.

Des files d'attentes importantes sont régulièrement observées sur les bretelles de sortie de l'autoroute, dans les deux sens de circulation, engendrant des remontées de files sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute A51, provocatrices de situations accidentogènes. De même, des congestions conséquentes sont observées sur la RD 952 en provenance du sud-ouest et dans une moindre mesure, en provenance du nord-est.

Chaque matin ces congestions imposent aux automobilistes un allongement conséquent de leur temps de parcours. Pour ceux qui souhaitent accéder aux 3 portes d'accès au CEA (Porte Principale, Porte RES et Porte de la Cité) mais aussi pour tous ceux qui circulent dans le secteur.





L'échangeur de Cadarache (n°17) dessert les 3 portes d'accès au CEA.  
 Les pourcentages indiquent la répartition de la fréquentation des accès.

D'autres alternatives d'accès au site de Cadarache existent :

- un réseau de bus propre au CEA avec 30 lignes desservant Manosque, Pertuis, Aix-en-Provence, Marseille, Éguilles, Fuveau, Lambesc, Meyrargues, Venelles, Barjols, Rians, Gréoux-les-Bains, Oraison, Villeneuve, Volx, Pierrevert, Corbières, Sainte-Tulle, Lauris, Cadenet, Villelaure, la Motte-d'Aigues, Mirabeau, Bouc-Bel-Air, Luynes, Peyrolles, Saint-Paul-lez-Durance, Vinon-sur-Verdon dont 22 navettes empruntent l'autoroute A51 ;
- 2 lignes de bus du réseau Aix-Marseille Métropole qui empruntent la RD 952 ainsi que l'autoroute A51 ;
- 2 lignes LER (Lignes Express Régionales).

En 2009, afin d'améliorer la situation, le CEA a créé un « tourne-à-gauche » situé sur la RD 952 facilitant l'accès à la Porte de la Cité. En complément, la direction a décidé d'autoriser aussi l'accès à l'entreprise par les portes RES et de la Cité entre 7h45 et 8h45, une heure durant laquelle plus de 400 véhicules par ¼ d'heure entrent sur le site.

Sur la période 2009/2015, ces améliorations ont permis de constater un report de trafic de 15% vers ces deux portes d'accès secondaires. Parallèlement, une hausse de 15% de la fréquentation du CEA était enregistrée.

**Malgré ces différentes possibilités, les dysfonctionnements restent très importants le matin et les perspectives de développement du site devraient entraîner une croissance annuelle de 6,85% pour les véhicules légers entre 2015 et 2025.**



## > ENJEUX

L'augmentation des effectifs CEA/ITER programmée pour les prochaines années, les perspectives d'implantation de nouvelles entreprises sur les communes voisines ainsi que l'évolution de la croissance démographique (+ 730 habitants par an d'ici 2030) vont, de fait, aggraver la situation.

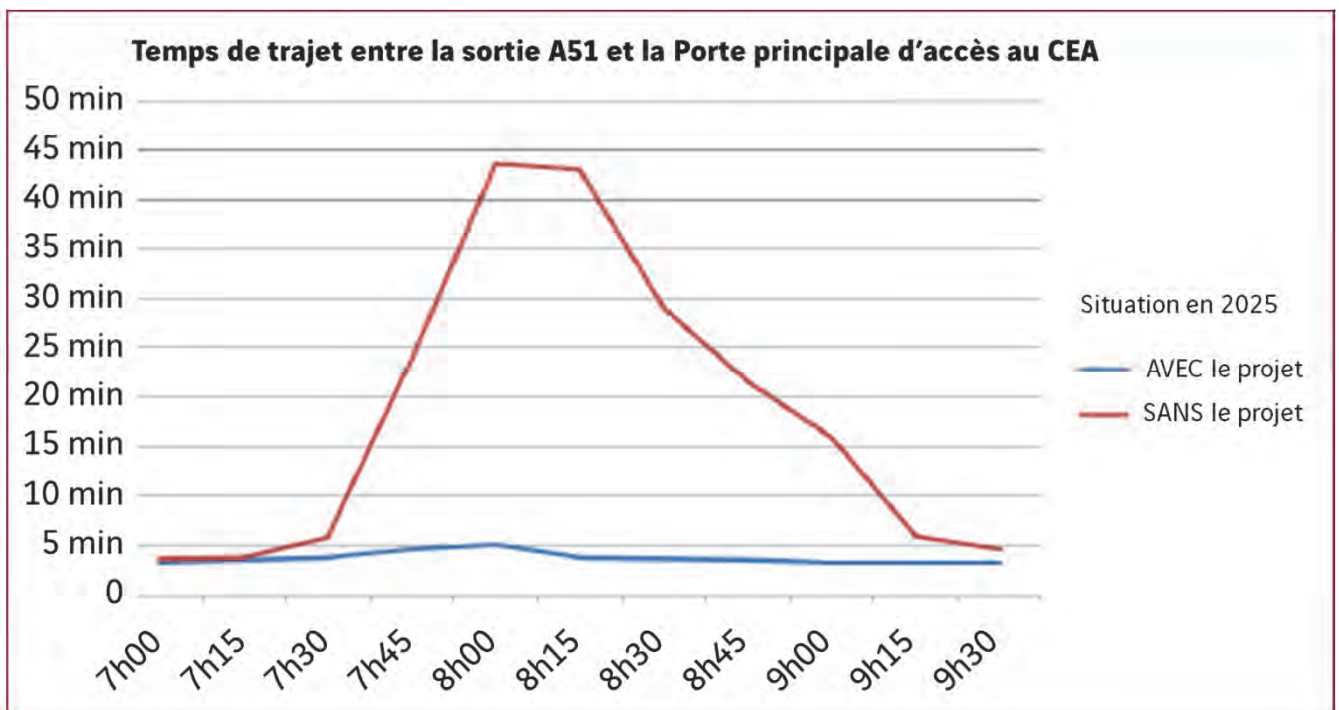
En sortie de l'échangeur n°17, le trafic attendu en 2025 est ainsi de 1 600 véhicules par heure, soit 40% de plus que la capacité actuelle de la gare de péage, configurée pour accueillir 1 140 véhicules par heure.

Les temps de parcours, déjà conséquents, vont considérablement s'allonger.

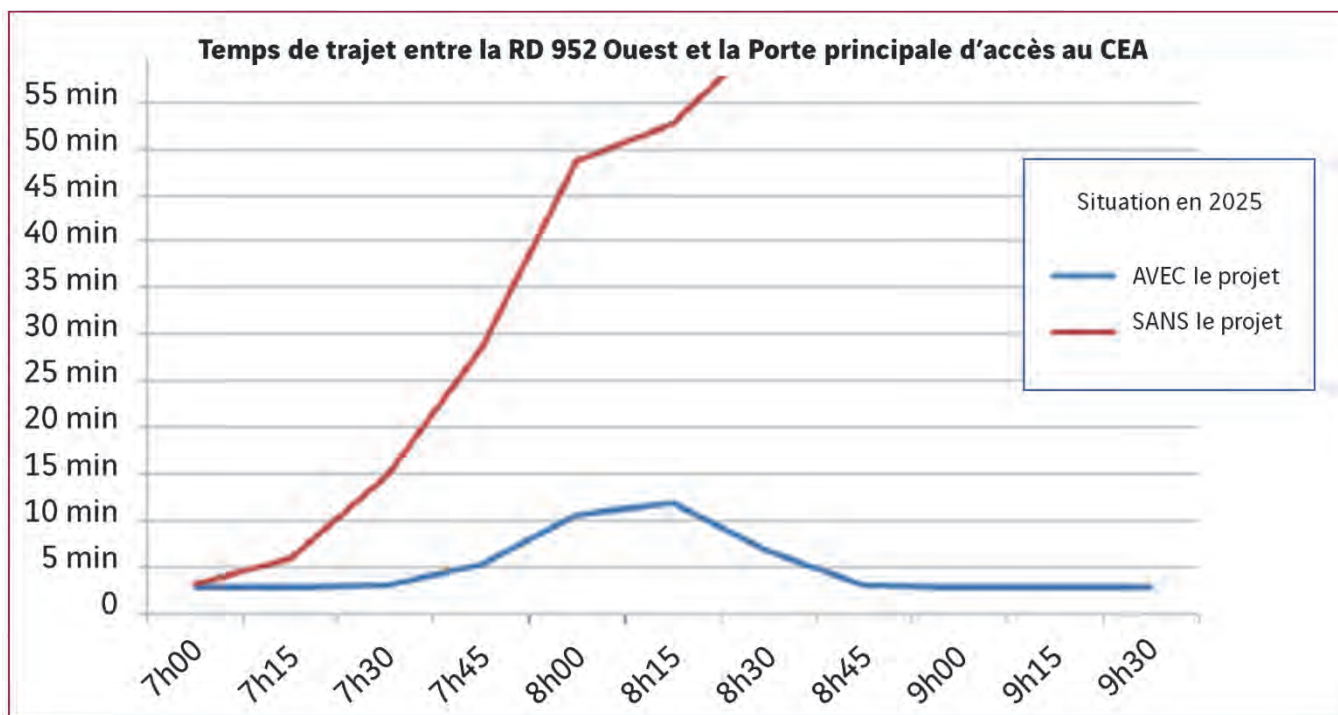
Les études de trafic réalisées ont permis de simuler, en intégrant les évolutions du territoire, la durée des trajets en 2025 pour **la situation sans le projet** et de les comparer **à la situation avec le projet**.

Il en résulte des gains de temps significatifs pour les trajets réalisés depuis la sortie de l'autoroute A51 ou depuis la RD 952 Ouest et les accès au CEA par la Porte principale ou la Porte de la Cité.

**Par exemple, en 2025, le gain de temps pour accéder la Porte Principale à 8h15 sera de quasiment 40 minutes depuis la sortie A51 et de près d'1 heure depuis la RD 952 Ouest, à 8h30.**



Source : étude de trafic.



Source : étude de trafic.

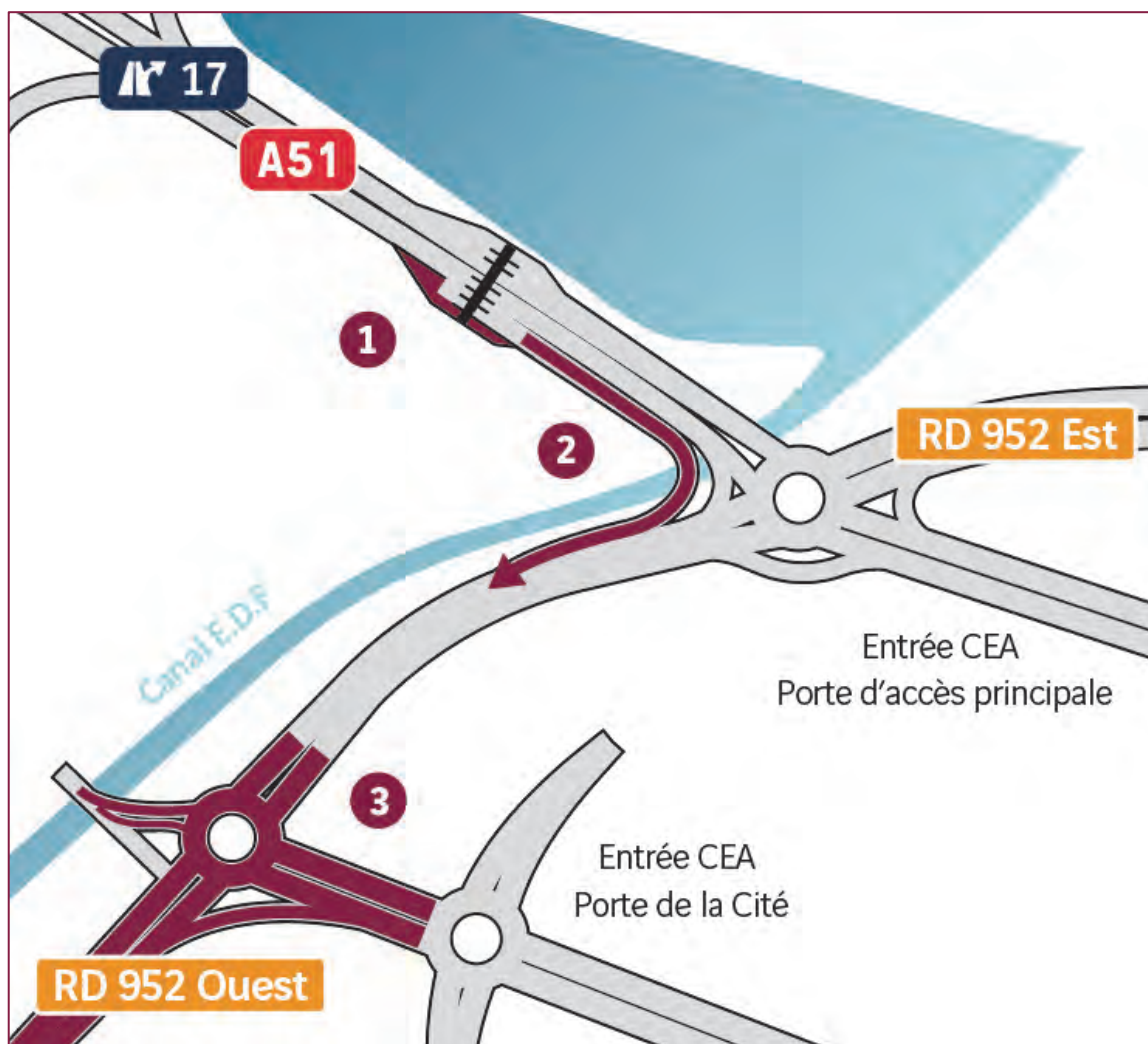
**L'aménagement de l'échangeur n°17 va résoudre les dysfonctionnements actuels et prévenir l'aggravation prévisible.**

L'enjeu est d'améliorer les mobilités du quotidien en diminuant significativement le temps de parcours et en renforçant la sécurité des automobilistes par la réduction de situations accidentogènes provoquées par les congestions.

## > DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet d'amélioration de l'échangeur n°17 comprend plusieurs aménagements :

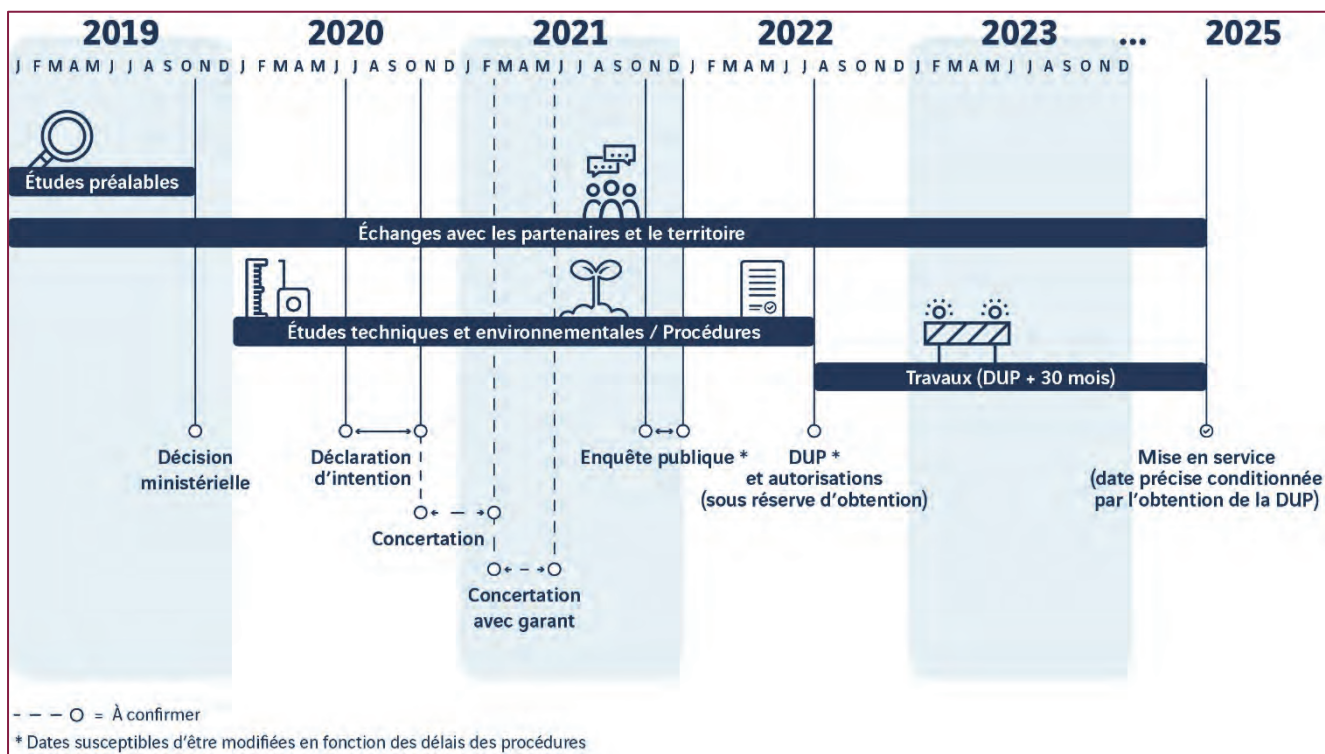
- 1** La construction d'une nouvelle voie de péage en sortie d'autoroute  
→ pour augmenter la capacité d'accueil de la gare actuelle et permettre un écoulement plus fluide du trafic ;
- 2** La réalisation d'une voie de liaison directe entre la sortie de la gare de péage et la RD 952 Ouest  
→ pour permettre aux automobilistes de rejoindre la Porte de la Cité ou l'Ouest en évitant d'emprunter le giratoire d'accès à l'entrée principale du CEA ;
- 3** La création d'un giratoire sur la RD 952 à la place de l'actuel tourne-à-gauche, avec une liaison directe entre la RD 952 Ouest et la Porte de la Cité  
→ pour faciliter la décongestion du trafic sur la RD 952.



Ces aménagements vont contribuer à améliorer nettement les conditions de circulation subies tous les matins par les conducteurs qui se rendent au CEA mais également à tous ceux, qui, circulant sur les voies de l'autoroute A51, sont gênés par les remontées de file sur les bandes d'arrêt d'urgence provoquées par l'encombrement des bretelles d'accès à la gare de péage et la saturation de la RD 952. En outre, ils bénéficieront aux 12 000 conducteurs qui circulent dans ce secteur pour atteindre leurs destinations quotidiennes.

## > CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX

Le contrat de plan avec l'État 2017-2021 fixe la réalisation de l'aménagement dans un délai de 30 mois après l'obtention de l'arrêté préfectoral autorisant le projet (Déclaration d'Utilité Publique - DUP).



## > COÛT DU PROJET

Le montant de l'opération est estimé à 7,147 millions d'euros HT.



## > 3 | PLAN OU PROGRAMME DONT IL DÉCOULE

Les dysfonctionnements constatés sur l'échangeur n°17 ont conduit les autorités gestionnaires du site de Cadarache et le concessionnaire autoroutier ESCOTA à engager des études prospectives dès le début des années 2000 puis à mener différentes études, en particulier :

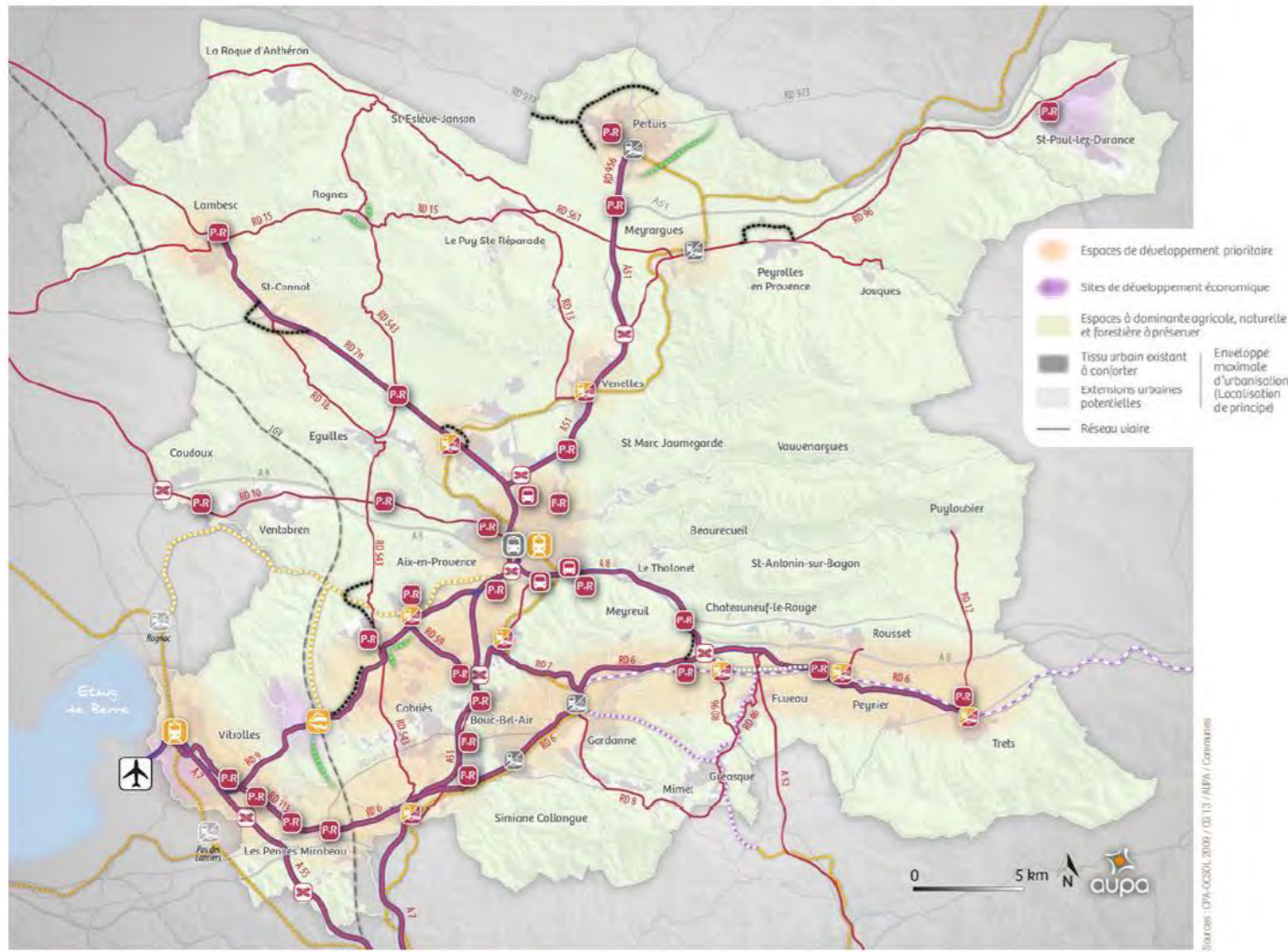
- l'Étude d'opportunité relative à l'amélioration des accès aux sites ITER et CEA de Cadarache et à la création d'un demi-échangeur sur la commune de Corbières (ARTELIA Ville & Transport, septembre 2014) ;
- Le Dossier de Demande de Principe – DDP- (EGIS décembre 2017) sur la base duquel l'État a autorisé ESCOTA à réaliser l'aménagement par Décision Ministérielle en date du 30 octobre 2019 ;
- une évolution apportée au Dossier de Demande de Principe (DDP) initialement approuvé par décision ministérielle sur la base du Dossier de Droit d'évocation (INGEROP Avril 2020) en date du 12 mai 2020.

## > 4 | COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉ PAR LE PROJET

Plusieurs communes sont concernées par le projet, particulièrement par l'amélioration des conditions de circulation au niveau de l'échangeur n°17 et sur la RD 952 :

- à proximité :
  - Saint-Paul-lez-Durance,
  - Sainte-Tulle,
  - Corbières,
  - Jouques,
  - Ginasservis,
  - Rians,
  - Vinon-sur-Verdon,
  - Beaumont-de-Pertuis,
  - Mirabeau,
  - Gréoux-les-Bains,
  - Pierrevet.
  
- Dans un rayon allant de 15 à 35 kms :
  - Manosque, à 15 km,
  - Pertuis à 25 km vers l'Ouest,
  - Aix-en-Provence à 35 km vers le Sud-Ouest.

Carte n°8 : Faciliter tous les déplacements au quotidien



Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des orientations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises transposables directement dans les documents d'urbanisme locaux.

24 SCOT du Pays d'Aix / Approuvé / Décembre 2015 / Document d'orientations et d'objectifs

Participer au développement du réseau ferré du Grand Territoire

- Optimiser la desserte ferroviaire
- Requalifier les axes ferroviaires pour le transport de voyageurs
- Préserver les potentialités de la ligne pour une éventuelle réouverture aux voyageurs
- Étudier la faisabilité du prolongement de la ligne de Marseille à Aix (via Gardanne / Valensole / Vitrolles)
- Conforter les gares "Aix TGV" - "Aix Centre" - "VAMP" comme pôles d'échanges avec une desserte de niveau Grand Territoire
- Proposer un nouveau réseau de transports collectifs routiers mieux adapté à la demande
- Réaffecter les gares de proximité et les pôles d'échanges existants
- Réaliser les gares de proximité et les aménager en pôles d'échanges
- Conforter la gare routière d'Aix-en-Provence comme pôle d'échanges structurant
- Aménager des parkings relais en gare routière
- Aménager/conforter les parkings relais
- Améliorer et compléter le réseau routier structurant (tableau n°7)
- Projets routiers structurants prévus par le département et le schéma directeur routier départemental des Bouches du Rhône (SDR)
- Projets routiers ou locaux de l'étude de faisabilité
- Autres projets routiers arrêtés par le SCOT
- Créer ou aménager des compléments d'échange

Les axes de niveau 1 correspondent à des lignes performantes et structurantes de transports collectifs, urbains ou interurbains, à forte fréquentation avec notamment des cars et bus à haut niveau de service existants ou projetés.

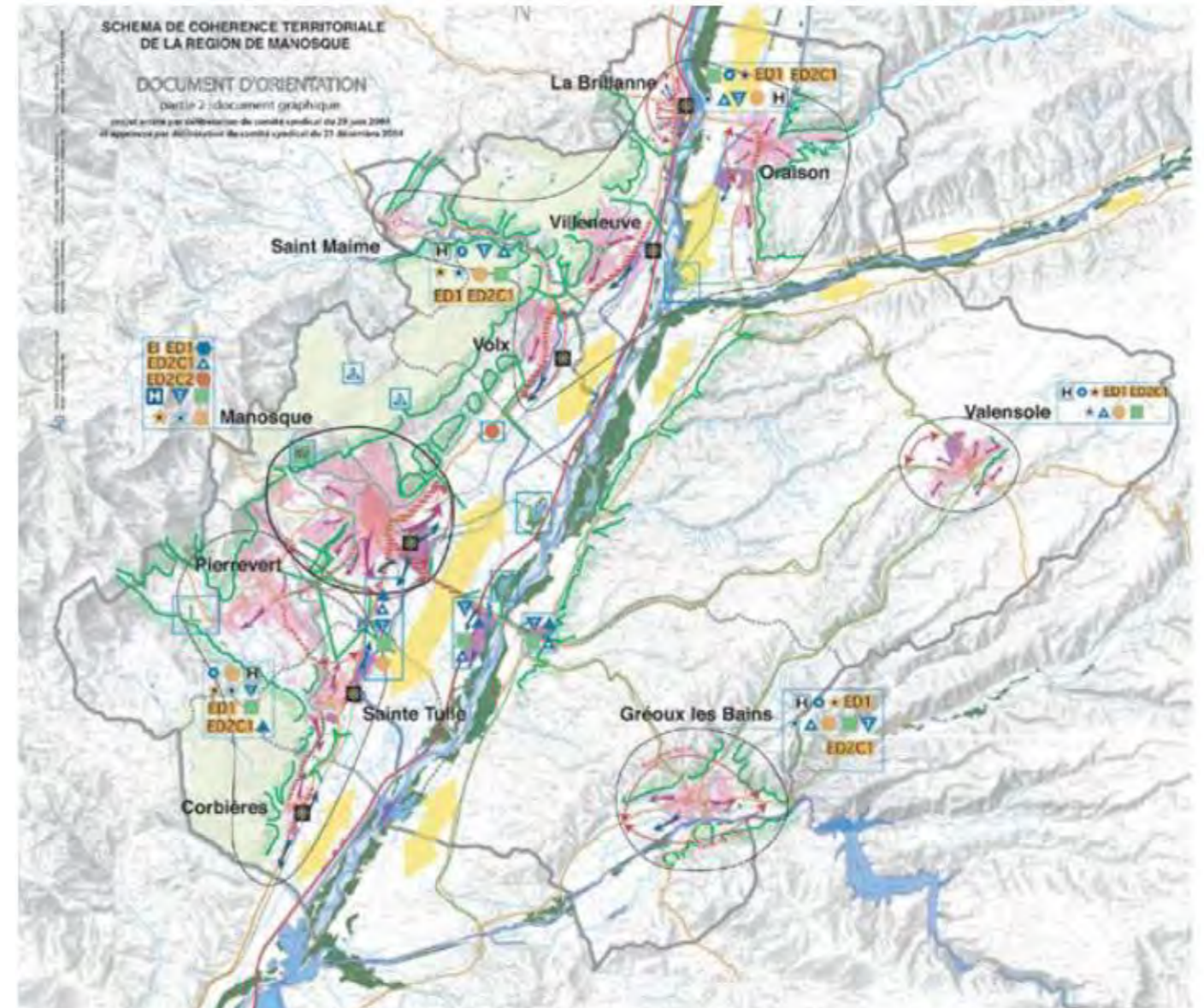
Les axes de niveau 2 identifient ceux correspondant à une desserte plus fine du territoire en transports collectifs qui permet notamment de rabat vers les axes de niveau 1.

Pour des questions de lisibilité, la carte ci-contre représente de manière préférentielle les réseaux de déplacements structurants à l'échelle du SCOT notamment n'inclut pas les modes actifs.

Tableau n°6 : Les pôles d'échanges

Localisation	Type	Niveau	Etat	Description
Aix-en-Provence Centre	Gare routière	métropolitain/communautaire	Existant	à conforter
Aix-en-Provence "Krygton"	Gare routière	communautaire/local	Projeté	à aménager
Aix-en-Provence "Malocrida"	Gare routière	communautaire/local	Projeté	à aménager
Aix-en-Provence "Hauts de Brunet"	Gare routière	communautaire/local	Projeté	à aménager
Aix-en-Provence Centre	Gare TER	métropolitain/communautaire	Existant	à conforter
Aix-en-Provence La Calade	Halte TER	métropolitain/communautaire	Projeté	à aménager
Aix-en-Provence Luynes	Halte TER	métropolitain/communautaire	Projeté	à aménager
Aix-en-Provence Plan d'Arlène	Halte TER	métropolitain/communautaire	Projeté	à aménager
Aix-en-Provence TGV	Gare TGV	métropolitain	Existant	à conforter
Gardanne	Gare TER	communautaire/local	Existant	à conforter
Fuveau - La Berque	Gare TER	local/proximité	Projeté	à aménager
Meyrargues	Gare TER	local/proximité	Existant	à conforter
Pertuis	Gare TER	local/proximité	Existant	à conforter
Plan-de-Campagne	Halte TER	métropolitain/communautaire	Projeté	à aménager
Roussat	Gare TER	local/proximité	Projeté	à aménager
Simiane-Collongue	Gare TER	métropolitain/communautaire	Existant	à conforter
Trets	Gare TER	local/proximité	Projeté	à aménager
Venelles	Gare TER	métropolitain/communautaire	Projeté	à aménager
Vitrolles "VAMP"	Gare TER	métropolitain/communautaire	Existant	à conforter

Source: CPA-CCSL 2009 / CD 13 / ABR / Communes



**PRINCIPE DE STRUCTURATION DU TERRITOIRE**

- Centre Aggloméré
- Péri-urbanisation
- Zones d'activités
- Zone de nature et de silence

**PROTECTIONS DES ESPACES NATURELS**

- Ensembles naturels à conserver
- Ripisylves et zones humides à protéger
- Principe de continuité de la plaine agricole de la Durance

**PRINCIPES D'EXTENSION MAÎTRISÉE DE L'URBANISATION**

- Secteur d'extension urbaine
- Secteur d'extension économique
- Coupeure d'urbanisation

**DEPLACEMENTS**

- Infrastructures routières nouvelles à créer
- Infrastructures routières à requalifier
- Développement des liaisons ferrées avec mise en place d'un réseau de rabattement routier (TC, Automobile, Piétons, 2 roues)
- Principe de maillage 2 roues et piétons
- Réseau routier courant entretien, sécurisation
- Autoroute

**ÉQUIPEMENTS**

- Équipements non spatialisés (intégration au tissu urbain)
- Équipements spatialisés
- Établissements tertiaires
- Industrie, Géostock, Géosol, Géométhane
- Artisanat
- Maison de la Biodiversité, Activités agro-alimentaires
- Établissement Social "Porte-Accueil"
- Commerce Grande Distribution (Hypermarchés)
- Commerce de proximité (superettes, supermarchés)
- Services administratifs généraux
- Services administratifs antennes locales
- Pôle de santé régional
- Équipements de santé et paramédicaux secondaires
- Équipements sportifs
- Pôle d'enseignement international
- Enseignement premier degré (ED1)
- Enseignement deuxième degré, cycle 1 (ED2C1)
- Enseignement deuxième degré, cycle 2 (ED2C2)
- Équipements culturels
- Équipements de loisirs et de tourisme à renforcer

## > 5 | APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Afin de garantir la meilleure insertion possible du projet dans son environnement et une préservation sans faille des milieux naturels, les études environnementales ont été confiées à des spécialistes. Il en ressort que les enjeux de conservation portent essentiellement sur la faune et la flore (voir chapitre « Enjeux environnementaux »).

Le diagnostic écologique a été réalisé selon une approche paysagère et écosystémique.

### > AIRE D'ÉTUDE

La zone d'étude est définie sur l'emprise du projet et sa périphérie (25 hectares).





## > MILIEU HYDRAULIQUE

La zone d'étude se situe en rive gauche de la Durance qui borde l'échangeur n°17 à l'ouest, en aval de son confluent avec le Verdon. Les eaux réunies de ces deux rivières alimentent, par l'intermédiaire d'un canal de dérivation, cinq usines hydroélectriques avant de se déverser dans l'étang de Berre. Le barrage de Cadarache, dont le volume utile est de 600 000 m<sup>3</sup>, constitue le premier ouvrage de cette chaîne d'aménagements industriels de la basse Durance. Le Canal EDF prend naissance au niveau du barrage de Cadarache et traverse l'aire d'étude à l'ouest du giratoire de raccordement de l'échangeur n°17 à la RD 952.

Le ruisseau du ravin de la Bête, en provenance de la forêt de Cadarache, traverse la RD 952 et le Canal de la Durance, par un ouvrage hydraulique enterré. Il se dirige selon une orientation Est-Ouest en contrebas de la bretelle d'autoroute pour se rejeter dans la Durance à l'aval de la gare de péage de l'échangeur n°17.

Une station d'épuration communale est également implantée en aval immédiat du canal et de la gare de péage de l'échangeur autoroutier.



## > ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

### La présence d'habitats naturels à enjeu

Une forêt alluviale méditerranéenne à Peupliers est présente au sud de l'échangeur. Cet habitat naturel d'intérêt communautaire est dans la zone de projet et présente un enjeu régional assez fort.

### La faune et la flore

Des investigations écologiques ont été demandées à un bureau d'études en environnement AMETEN afin de mesurer les impacts relatifs à la réalisation du projet sur l'environnement. AMETEN a réalisé des prospections à plusieurs reprises en 2019.

Les résultats de cette étude ont permis d'identifier deux espèces à forts enjeux de conservation, le Lézard ocellé, une espèce protégée ainsi que l'Ophrys de Provence, une espèce floristique protégée à l'échelle régionale (voir cartes en annexe).

Les mesures de conservation et de préservation nécessaires seront mises en œuvre (démarche Éviter, Réduire et Compenser : E.R.C.).



*Le Lézard ocellé.*



*L'Ophrys de Provence.*

### **Le franchissement du Canal EDF**

Des précautions particulières devront être mises en œuvre, notamment lors des travaux afin de garantir la qualité des eaux du canal.



*Le Canal EDF.*

### **L'existence de risques naturels**

La zone de projet est soumise au risque de feu de forêt. Ce risque sera notamment à prendre en compte lors de la réalisation des travaux.

La zone de projet est soumise à un risque modéré de mouvement de terrain/séisme. Ce risque est à prendre en compte dans la conception des ouvrages.

Une zone inondable à l'aval de la zone de projet (ravin de la Bête) est également à prendre en compte afin de ne pas aggraver le risque.

## > PATRIMOINE

Aucun site classé ou inscrit au sens des articles L.341-1 à L.341-22 du Code de l'environnement n'est identifié dans le secteur. De même, aucun site patrimonial remarquable n'est concerné par la zone d'étude.

La commune de Saint-Paul-lez-Durance n'est pas concernée par une zone de présomption de site archéologique.

Toutefois, dans le cadre de la réalisation des travaux ITER, différents diagnostics et fouilles archéologiques ont été menés dans le secteur entre 2007 et 2008. Des vestiges archéologiques ont été mis en évidence au nord du giratoire le long de la RD 952 (petite nécropole de sept sépultures).

La DRAC sera consultée par le maître d'ouvrage en amont de la réalisation du projet dans le cadre de la procédure d'archéologie préventive.

Aucun édifice protégé au titre des monuments historiques n'est recensé à proximité de la zone de projet.

Le Château de Cadarache (propriété du C.E.A.), construit au XV<sup>ème</sup> siècle est localisé à environ deux kilomètres au nord de la zone de projet, soit hors du périmètre de protection des monuments historiques. Il est inscrit aux monuments historiques par arrêté du 27 juin 1925.



*Le château de Cadarache.*

## > RISQUES MAJEURS NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

### Risque incendie de forêts

La commune de Saint-Paul-lez-Durance est soumise au risque feu de forêts avec enjeu humain. Les derniers feux conséquents recensés sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance se sont produits en 2004 et 2009.

La zone d'étude est concernée par un aléa subit faible à très fort, voire exceptionnel, au niveau du massif boisé au sud de l'échangeur.

Ainsi, l'échangeur et le giratoire sont bordés par des espaces naturels sensibles à l'aléa feu de forêt selon l'arrêté préfectoral 2011143-0004 du 23 mai 2011, réglementant l'accès et la circulation dans les massifs forestiers. Cet arrêté vise à réduire la vulnérabilité des zones sensibles au feu de forêt. L'accès à ces espaces naturels sensibles est réglementé du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre. La réglementation est fonction du niveau de danger du jour, défini chaque jour la veille pour le lendemain à partir de 18h.

L'emploi du feu y est également réglementé par arrêté préfectoral du 20 décembre 2013 au regard des niveaux de danger feu de forêt.

### Risque sismique

Les risques sismiques de la région sont principalement attribuables à l'activité de la faille de la moyenne Durance. La commune de Saint-Paul-lez-Durance est répertoriée en zone de sismicité 4 (moyen).

### Risque mouvements de terrain

La commune de Saint-Paul-lez-Durance est concernée d'une part par le risque éboulements, chutes de pierres et blocs, lié aux reliefs accentués et à la nature des roches et du sol, principalement dans le sud et l'est du territoire communal, et d'autre part, par le risque de tassements différentiels. Ces risques sont augmentés par le risque sismique.

La commune de Saint-Paul-lez-Durance possède un Plan de Prévention des Risques (PPR) Séisme et Mouvement de terrain approuvé le 9 avril 1996 et annexé au PLU de la commune.

La zone d'étude est localisée en zone bleue du PPR : Risque modéré Séisme (zone B2).

### Retrait gonflement des argiles

La zone d'étude est localisée en zone d'aléa faible.

### Risque inondations

Selon l'Atlas Départemental des Zones Inondables, la zone d'étude est concernée par un risque d'inondation de type inondation de plaine (crue de la Durance).

Toutefois ce risque ne concerne pas directement la zone de projet. En effet, il concerne le ravin de la Bête, localisé au sud de la bretelle.

### **Risque de rupture de barrage**

La commune de Saint-Paul-lez-Durance est à plus de 120 km du barrage de Serre-Ponçon, et à près de 50 km de celui de Sainte-Croix-du-Verdon. Une telle situation a une très faible probabilité d'occurrence.

### **Installations classées pour la protection de l'environnement et risques technologiques**

Le secteur d'étude est localisé à proximité du centre de recherche du Commissariat de l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives (CEA Cadarache).

Le périmètre de projet se situe dans le périmètre d'application du plan particulier d'intervention du CEA de Cadarache (rayon de 3 km) qui s'étend à l'extérieur de l'installation de recherche, pour organiser les moyens de secours en cas de sinistre.

## > 6 | SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES

Les études préliminaires ayant conduit à réaliser le Dossier de Demande de Principe en vue d'obtention de la Décision Ministérielle, incluait une solution géométrique dont les fonctionnalités étaient similaires au projet présenté dans le cadre de la présente déclaration d'intention.

Des études plus approfondies ont permis d'optimiser la géométrie du projet afin de réduire de façon plus significative encore les impacts de l'aménagement sur l'environnement.

Deux évolutions majeures ont ainsi été actées, elles concernent le **parking situé en aval du péage** et le **giratoire d'accès à la Porte de la Cité**.

### > LE PARKING SITUÉ EN AVAL DU PÉAGE

La création de la nouvelle voie en sortie de la gare de péage implique la modification de l'aire de stationnement existante située en sortie de péage.

Les compléments d'études de 2019 prévoyaient le déplacement du parking ce qui nécessitait la création de talus importants, empiétant sur des terrains accueillant une biodiversité à préserver.

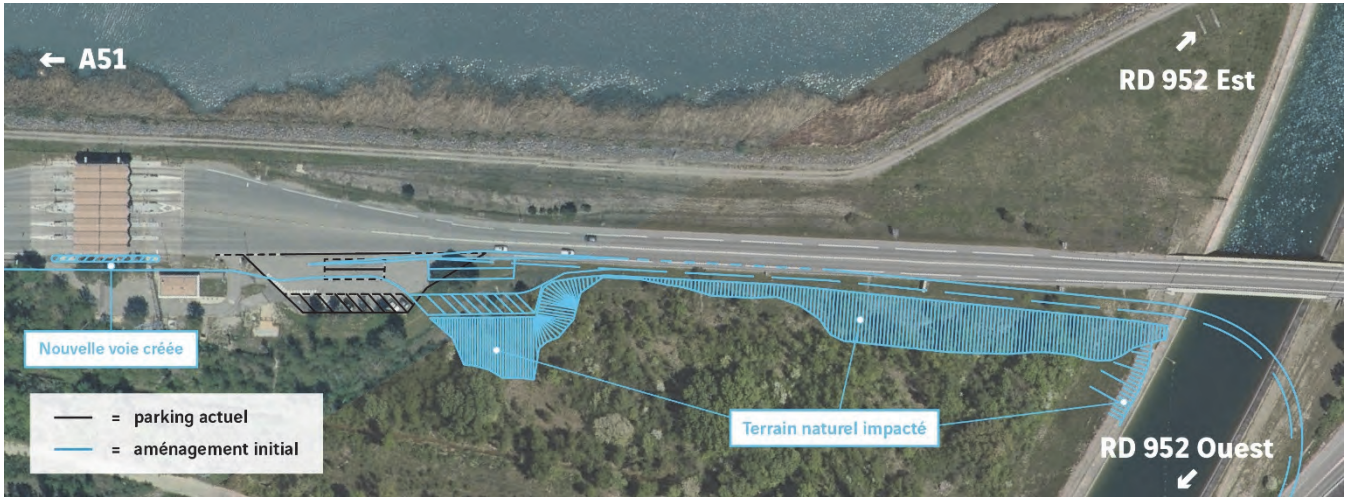
La configuration de la voie d'accès au parking déplacé était de type « accès refuge » et la voie d'entrecroisement située entre la sortie du parking et la nouvelle voie créée était relativement courte.

Considérant que ces points pouvaient être optimisés, ESCOTA a étudié des solutions alternatives visant d'une part à limiter les incidences sur les emprises du terrain naturel et, d'autre part, à renforcer la sécurité des usagers en entrée et en sortie de parking.

La solution retenue et présentée dans le dossier de droit d'évocation validée par décision ministérielle de mai 2020, consiste à rester au maximum dans les emprises autoroutières en privilégiant la reconfiguration du parking existant plutôt que son déplacement en aval.

Par rapport à la solution initiale, l'aménagement envisagé présente plusieurs avantages :

- la préservation du terrain naturel car il n'est plus nécessaire de créer des talus consommateurs d'espaces ;
- un accès plus simple au parking, notamment pour les poids lourds ;
- une voie d'entrecroisement entre la sortie du parking et la nouvelle voie créée plus sécuritaire, avec un allongement de 20 m.



*L'aménagement initial.*



*L'aménagement retenu.*



## > L'ACCÈS À LA PORTE DE LA CITÉ

Ultérieurement aux premières études menées par ESCOTA, le CEA a réalisé un nouveau giratoire d'accès à la Porte de la Cité. Sa localisation à moins d'une centaine de mètres du giratoire a nécessité d'adapter la configuration géométrique du giratoire projeté sur la RD 952 initialement prévue au Dossier de Demande de Principe (DDP).

De plus, les investigations faune et flore menées après les études préliminaires ont révélé la présence d'espèces protégées en particulier le Lézard ocellé et l'Ophrys de Provence.

Des solutions alternatives ont donc été étudiées et la solution retenue, plus compacte, a moins d'incidence sur le milieu naturel, sans remettre en question le fonctionnement global du giratoire.

Les optimisations de la solution initiale ont principalement consisté à :

- 1 décaler le centre du giratoire dans l'axe Est / Ouest de la RD 952 ;
- 2 créer une voirie de raccordement du giratoire de Porte de la Cité sur le giratoire du CEA ;
- 3 raccorder le chemin communal qui enjambe le canal directement sur le giratoire projet ;
- 4 adapter la géométrie de la voie d'évitement du giratoire (« shunt » permettant l'accès direct à la Porte de la Cité).



*L'aménagement envisagé.*



## > 7 | MODALITÉS DÉJÀ ENVISAGÉES, S'IL Y A LIEU, DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

### > **CONCERTATION DÉJÀ RÉALISÉE**

De nombreuses réunions avec les parties prenantes, ont eu lieu permettant d'échanger sur le projet. Le dossier a ainsi fait l'objet d'une première concertation au 1<sup>er</sup> semestre 2016 avec la Préfecture et la DREAL qui ont remis leurs observations en août 2016.

Le projet a ensuite évolué à la demande de la Métropole Aix-Marseille-Provence courant du 2<sup>ème</sup> trimestre 2017. En effet, les parties prenantes ont alors demandé une nouvelle configuration du giratoire de la Porte de la Cité permettant la réalisation de potentiels autres aménagements. Une nouvelle réunion s'est alors tenue en sous-préfecture d'Aix-en-Provence en juin 2017. Cette réunion a conduit à la finalisation du Dossier de Demande de Principe, transmis en décembre 2017 et conduisant ainsi le projet à faire l'objet de nouvelles analyses des différents services de l'État dans le cadre des consultations interministérielles.

Il est à noter que le projet est réalisé en collaboration avec le CEA depuis 2015 et qu'il fait également l'objet d'une étroite collaboration technique avec les services d'EDF et d'ITER.

## **> PROPOSITION DE CONCERTATION DU PUBLIC**

Cette concertation avec les parties prenantes se poursuit avec des réunions d'information sur les dossiers réglementaires en cours de production.

Le Préfet des Bouches-du-Rhône décidera, à l'issue de la procédure de Déclaration d'intention, s'il est nécessaire d'organiser une concertation publique au titre du Code de l'environnement.

Cette concertation serait alors organisée à l'automne 2020 par ESCOTA, à l'initiative du Préfet des Bouches-du-Rhône et comprendrait un dispositif complet permettant l'information et la participation de toutes les personnes concernées par le projet : les élus, les associations, les riverains, les automobilistes, les chambres consulaires...

Compte tenu du contexte de pandémie liée au virus Covid 19 que le pays a traversé cette année, ESCOTA mettra en œuvre les mesures les plus adaptées pour la réalisation de cette concertation.

Les modalités de concertation seraient définies avec les partenaires cofinanceurs de ce projet d'aménagement du territoire et feront l'objet d'un arrêté préfectoral, conformément aux modalités prévues par le Code de l'environnement.

## > 8 | PÉTITIONNAIRE

Mandelieu le, 23 JUIN 2020

Salvador NUÑEZ,  
Directeur Maîtrise d'Ouvrage, réseau Escota

**ESCOTA**  
Direction de la Maîtrise d'Ouvrage  
432, Avenue de Cannes - B.P. 41 -  
06211 MANDELIEU CEDEX  
Tél. : 04.93.48.50.00

**Réseau ESCOTA**  
**Direction de la Maîtrise d'Ouvrage**  
**432 Avenue de Cannes**  
**BP 41**  
**06211 MANDELIEU CEDEX**

[www.a51-echangeur-cadarache.com](http://www.a51-echangeur-cadarache.com)