

## EXPOSENT

### 1- Objet de L'opération

L'opération consiste à élargir à 2 fois 3 voies l'autoroute A50, entre La Ciotat et Bandol, afin d'augmenter sa capacité en vue de fluidifier le trafic et de renforcer la sécurité. Elle permettra d'éviter l'engorgement du trafic, d'améliorer la sécurité pour l'usager, la protection des eaux superficielles et souterraines, le traitement des eaux pluviales ainsi que le niveau de protection acoustique, enfin de renforcer l'insertion paysagère de l'ouvrage.

#### **Principales caractéristiques**

Le projet consiste en l'élargissement par l'extérieur, mais sur la plate-forme existante, de la 2 fois 2 voies actuelle à 2 fois 3 voies (création d'une troisième voie de 3,50 m de large, dans chaque sens de circulation), sans modification de l'implantation du terre plein central. L'opération sera réalisée dans les emprises du domaine public autoroutier concédé à ESCOTA, sur une distance de 21km du point routier (PR) 35.100 au PR 56.300, entre la barrière de péage de La Ciotat et celle de Bandol.

La plate-forme et les ouvrages inférieurs et supérieurs ont été réalisés dès la création de la section (1974-1975) pour accueillir une troisième voie. Les travaux d'ouvrages d'art seront donc très limités.

Les bretelles des quatre diffuseurs et du couple d'aires de service de cette section ne sont pas concernés par l'aménagement. Au droit de ces diffuseurs et aires de service, les travaux de terrassements et de chaussée seront limités, dans l'espace, à la reprise des attaches des bretelles.

#### **Aménagements pour la protection de l'environnement**

Cette opération intègre les aménagements de protection de l'environnement dans le respect des réglementations en vigueur et dans le respect des objectifs proposés par le maître d'ouvrage, principalement :

- aménagements paysagers,
- protection des eaux souterraines et superficielles,
- protections acoustiques,
- traitement de deux passages inférieurs pour prendre en compte le passage de la faune.

#### **Aménagements pour la sécurité**

Le projet intègre également les aménagements visant à répondre à des objectifs de sécurité :

- création de refuges pour postes d'appel d'urgence,
- création d'une largeur de bande d'arrêt d'urgence de 3 m,
- protections anti-pénétration de la voie ferrée Paris/Nice,
- équipements anti-incendie,
- équipements anti-éblouissement.

#### **Mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de La Cadière d'Azur et de Sanary-sur-Mer**

Le projet est entièrement inclus dans les emprises du domaine public autoroutier concédé à la société ESCOTA. Toutefois le projet n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme des communes de La Cadière d'Azur et Sanary-sur-Mer car il traverse, sur leur territoire, des espaces boisés classé (EBC). Par ailleurs, le règlement des zones traversées sur la commune de Sanary-sur-Mer ne permet pas la réalisation des aménagements.

La mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Sanary-sur-mer a été réalisée par délibération du conseil municipal du 29 septembre 2010.

La mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de La Cadière d'azur a été réalisée par arrêté du préfet du Var du - 6 DEC. 2010

## 2 - Motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération

### **Un axe de communication majeur**

L'autoroute A50 est un axe de communication majeur. Elle a pour objectif de relier Marseille à Toulon, mais également de permettre la liaison entre ces deux pôles et les communes voisines, comme Aubagne, La Ciotat ou Bandol. Il s'agit donc d'une autoroute à dominante inter-urbaine, le transit méditerranéen passant prioritairement par l'autoroute A8-E80 dans l'arrière pays. Elle supporte toutefois des trafics de plus grande distance tels que Marseille/Nice ou Toulon/Lyon. Le trafic global, particulièrement dense, a justifié la construction de l'autoroute A50 à 2 fois 3 voies sur l'essentiel du tracé. La section La Ciotat – Bandol est restée un tronçon à 2 fois 2 voies entre Aubagne et Toulon, soit un maillon de 21 km sur un linéaire de 51 kilomètres.

Comme l'a établi le dossier synoptique du nombre de voies, approuvé par décision ministérielle, du 23 décembre 2005, l'élargissement à 2 fois 3 voies de la section « La Ciotat – Bandol » de l'autoroute A50 se justifie, à lui seul, par l'importance des trafics et les conditions de sécurité.

### **Importance des trafics**

En 2006, le trafic moyen annuel sur la section « La Ciotat-Bandol » de l'autoroute A50 est de 42 950 véhicules par jour. Sur les cinq dernières années, l'évolution du trafic a été de 2,1 % par an en moyenne et, entre 2002 et 2006, le trafic a augmenté de 8,7 %. L'hypothèse d'évolution future des trafics se situe à 2,5 % par an jusqu'en 2015 et de 1,25 % par an jusqu'en 2025.

De plus, la saturation de cette section à certaines heures de l'année entraîne une rupture dans la fluidité de l'itinéraire global Marseille –Toulon. Dans cette configuration sans élargissement, elle pourrait également entraîner à terme un report du trafic de l'autoroute A50 vers des voies parallèles à l'autoroute (RD 559 et RD 559b) qui traversent des zones urbaines (La Ciotat et Saint-Cyr-sur-Mer notamment) risquant de provoquer une gêne supplémentaires pour les riverains de ces voies.

A l'inverse, l'élargissement de la section « La Ciotat-Bandol » de l'autoroute A50 pourrait provoquer un report du trafic des voies parallèles vers l'autoroute, soulageant dans une certaine mesure la traversée des zones urbaines, léger report qui ne s'apparente pas à un trafic induit.

### **Conditions de sécurité**

Sur la période 2000 à 2005, les statistiques des accidents recensent les événements suivants sur la section « La Ciotat-Bandol » :

- 11 carambolages,
- 12 accidents impliquant des deux roues,
- 33 accidents impliquant des poids lourds,
- une zone d'accumulation d'accidents (zone d'1km avec plus de 30 accidents en 5 ans) située entre Le Castellet et Bandol.

L'augmentation du trafic risque d'accentuer ce résultat en l'absence d'aménagement à 2 fois 3 voies.

### **Economie générale du projet**

Par rapport à d'autres alternatives d'aménagement (rail, autres routes), cet aménagement est celui qui présente le meilleur bilan coûts-avantages pour répondre à la continuité du service public autoroutier : il n'y a pas d'emprise supplémentaire à acquérir et l'assiette de l'infrastructure est déjà réalisée en 2 fois 3 voies. Le projet s'accompagne de nombreuses mesures environnementales prises à titre préventif et correctif tant pour la partie à élargir que pour la partie déjà existante de la section La Ciotat – Bandol.

### **Les résultats de l'enquête publique**

La commission d'enquête a émis un avis favorable sur l'intérêt général de l'opération. Elle a estimé que la réalisation d'une voie supplémentaire ne devrait pas générer une augmentation de pollution atmosphérique et acoustique.

Elle demande, à titre de réserve, la mise en place de mesures de protection renforcées au niveau des nuisances sonores dans la traversée de La Ciotat et de Ceyreste.

Elle recommande, en outre, la mise en place d'une limitation de vitesse à 90 km/h entre les PR 35,8 et 39,6 ainsi qu'une nouvelle campagne de mesures de bruit, conduite à une période de l'année significative de l'intensité du trafic routier.

### **Les réponses du maître d'ouvrage aux résultats de l'enquête publique :**

La réserve émise par la commission d'enquête, peut être levée en raison des mesures prises par le maître d'ouvrage, à savoir :

#### **➤ Sur la détermination des critères du droit à protection contre les nuisances sonores :**

##### **- Sur l'antériorité**

Le Maître d'Ouvrage a pris en compte des références extrêmement favorables aux riverains au niveau du critère d'antériorité de l'habitation, puisque la date retenue est celle du 11 décembre 2000 (date de l'arrêté préfectoral de classement sonore de l'infrastructure dans les Bouches du Rhône) et non celle du 11 novembre 1978 (date de publication de l'arrêté, du 6 octobre 1978, du ministre de l'environnement et du cadre de vie relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur) qui aurait dû être retenue, conformément à la réglementation applicable.

Cette mesure a abouti à la protection de 136 habitations supplémentaires.

##### **- Sur les seuils de bruit**

Au niveau des seuils de bruit, le maître d'ouvrage a également pris en compte le seuil de 60 à 65 décibels (dBA) le jour au lieu des 70 dBA prescrits par la réglementation, sachant que cet aménagement n'est pas significatif au sens de l'article R 571-45 du code l'environnement : c'est à dire que la contribution sonore, à terme, ne sera pas supérieure de plus de 2 dBA, à la contribution sonore, à terme, de l'infrastructure avant la modification.

##### **- Sur l'hypothèse de trafic**

L'hypothèse de trafic retenue permettant de projeter ces seuils à long terme, est celle du trafic à saturation acoustique de l'infrastructure, alors que la réglementation impose seulement la prise en compte du trafic à 20 ans, après mise en service ; cela majore artificiellement le trafic moyen journalier annuel, de l'ordre de 30 000 véhicules / jour.

De fait, le critère retenu majore la contribution sonore d'au moins 2 décibels (dBA).

Les habitants de Ceyreste et de La Ciotat bénéficient déjà à ce stade de dispositifs renforcés contre le bruit.

➤ Sur les protections acoustiques à la source :

Trois kilomètres de murs seront réalisés dans la traversée de Ceyreste et de La Ciotat, en nature d'écrans acoustiques, dont des murs de protection spécifique entre la voie ferrée et l'autoroute.

En plus de ce qui a été retenu dans le dossier, un dispositif supplémentaire sur une longueur de 500 mètres et 1,5 mètre de hauteur, en nature de Lisse en Béton Adhérent (LBA), sera réalisé du PR 37,6 au PR 38,1.

Cette LBA, qui est un dispositif de sécurité, réduira également la contribution sonore de l'infrastructure, dans une zone qui n'est pas à protéger.

➤ Sur le revêtement de chaussée :

Enfin le revêtement de chaussée mis en place sur la totalité de l'élargissement induira une atténuation globale de la contribution sonore.

Par conséquent, dans la traversée de La Ciotat et de Ceyreste, ces dispositifs permettront la protection de 354 maisons d'habitation, dont 100 ne sont pas éligibles au droit à protection.

Il ressort des mesures prises, décrites ci-dessus, que les riverains de l'élargissement de la section La Ciotat – Bandol, y compris ceux de la traversée de La Ciotat et de Ceyreste, bénéficient de mesures de protection renforcées.

**Les recommandations de la commission d'enquête ont été examinées par ESCOTA :**

➤ Sur la limitation de vitesse :

ESCOTA considère que le gain acoustique serait très limité (moins de 2 décibels).

➤ Sur la nouvelle campagne de mesures de bruit :

Il est précisé que les mesures de bruit réalisées n'ont pas servi à dimensionner les ouvrages de protection mais seulement à s'assurer de la cohérence du modèle utilisé pour calculer les niveaux de bruit correspondant aux trafics moyens journaliers annuels projetés à long terme.

Pour répondre à la demande de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a lancé postérieurement à l'enquête, un audit de l'étude acoustique par un expert agréé par les tribunaux.

Cet audit, appuyé sur de nouvelles mesures de bruit réalisées en septembre 2010, au niveau de certains riverains concernés, confirme les résultats de l'étude acoustique jointe au dossier d'enquête, en soulignant que quelle que soit la période de l'année où sont effectuées les mesures de bruit, les résultats sont identiques.

**Sur proposition du secrétaire général de la préfecture du Var ;**

**Sur proposition du secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône ;**

### ARRETEMENT

**Article 1 :** Le projet d'élargissement à 2 fois 3 voies de l'autoroute A50, entre La Ciotat et Bandol, est déclaré d'intérêt général.

**Article 2 :** Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs des préfectures du Var et des Bouches-du-Rhône.

Il sera, en outre, affiché pendant une durée d'un mois, dans chacune des communes concernées : La Ciotat, Ceyreste, Saint-Cyr-sur-Mer, La Cadière d'Azur, Le Castellet, Sanary-sur-Mer et Bandol.

Mention de cet affichage sera insérée dans un journal diffusé dans les départements du Var et des Bouches-du-Rhône.

Le présent arrêté et le dossier comportant notamment une étude d'impact pourront être consultés :

- à la préfecture de Toulon, au bureau du développement durable,
- à la préfecture des Bouches-du-Rhône, au bureau des installations classées pour la protection de l'environnement.

**Article 3 :** Le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif compétent, dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement des mesures de publicité.

**Article 4 :** Le secrétaire général de la préfecture du Var,  
le secrétaire général de la préfecture des Bouches du Rhône,  
le représentant de la société ESCOTA,  
le maire de La Cadière d'azur,  
le maire de La Ciotat,  
le maire de Ceyreste,  
le maire de Saint-Cyr-sur-Mer,  
le maire du Castellet,  
le maire de Sanary-sur-Mer,  
le maire de Bandol,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont une copie sera adressée :

au président du tribunal administratif de Toulon,  
au président du tribunal administratif de Marseille,  
au directeur départemental des territoires et de la mer du Var,  
au directeur départemental des territoires et de la mer des Bouches du Rhône,  
au directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement PACA,  
aux membres de la commission d'enquête.

Toulon, le 14 DEC. 2010

Pour le Préfet  
et par délégation  
Le Secrétaire Général

Olivier de MAZIERES

Marseille, le 14 DEC. 2010

Pour le Préfet  
Le Secrétaire Général

Jean-Paul CELET