



MAIRIE
DE
LA CADIÈRE-D'AZUR

La Cadière-d'Azur, le 15 JUL. 2010

Le Maire de La Cadière d'Azur

A

Monsieur Le Commissaire enquêteur

Elargissement de l'A50 à 2 fois 3 voies Observations de la commune de La Cadière d'Azur

1- Le contexte communal

Le territoire communal de La Cadière d'Azur, de par sa forme, est très particulièrement impacté par le passage de l'A50. Les nuisances générées par cet axe de transport concernent quasiment tous les quartiers de la commune et tout particulièrement les quartiers nord (et surtout nord-ouest), le village et le secteur sud-est de la commune.

Ce nouveau projet va indéniablement porter, à nouveau, atteinte à la qualité de vie de notre commune qui, rappelons-le, est reconnue et appréciée pour son environnement et son patrimoine. Le village de La Cadière a d'ailleurs été classé village de caractère du Var.

Ce projet d'élargissement, bien que situé dans l'emprise du domaine public autoroutier, ne va pas sans porter préjudice à la qualité de vie de notre commune. Mon inquiétude va grandissante lorsque, à la lecture du volumineux dossier mis à disposition du public, je m'aperçois que les simulations faites en termes de trafic font état d'un **doublement de la circulation sur cet axe, à l'horizon 2030 !!**

Face à ce constant inquiétant, je suis particulièrement vigilant sur les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances environnementales.

2 - Des remarques d'ordre général sur le dossier

- **Un dossier complexe très difficilement lisible pour le public.** La complexité du dossier et son volume le rend **hermétique**. Certes, le résumé non technique réglementaire de l'étude d'impact permet une vision globale des impacts sur l'environnement. A noter l'effort louable de réalisation d'un CD rom didactique. Toutefois, l'étude manque d'explications de base sur la justification, la présentation du projet et de l'échéancier de réalisation. Par ailleurs, je demande la **tenue d'une réunion publique** à laquelle serait conviée la population concernée directement ou indirectement par le projet.
- **Une justification du projet assez succincte essentiellement basée sur la saturation en termes du trafic.** Le traitement de ce trafic croissant en amont et en aval du tronçon élargi, au niveau des gares de péage de La Ciotat et Bandol, n'est pas abordé alors que des phénomènes d'embouteillages bien connus s'y produisent à la fin des week-ends notamment !!! Par ailleurs, le maître d'ouvrage met souvent en avant dans son dossier l'argument selon lequel la mise en place de la 3^{ème} voie était prévue dès l'origine (les ouvrages ont été déjà dimensionnés pour accueillir la troisième voie). Il est regrettable qu'à l'heure du développement durable, les objectifs des années 70 ne

soient pas remis en question et que d'autres alternatives ne soient pas étudiées. Ce projet va ainsi dans le sens d'une intensification de la circulation automobile et va donc à l'encontre de la recherche d'autres modes de déplacement plus doux ou de la mise en place du covoiturage par exemple permettant de limiter le trafic et par conséquent les nuisances. Les communes dans le cadre de la révision des Plans Locaux d'Urbanisme doivent réfléchir à la mise en place de solutions alternatives de déplacement. Or, ce projet ne s'inscrit pas du tout dans cette démarche.

- **Absence de plans explicatifs précisant l'emprise exacte de la troisième voie** au sein de l'emprise autoroutière afin d'apprécier les impacts notamment sur le bâti riverain (hormis un plan dans l'étude paysagère). Le dossier se borne à dire et redire que les travaux se situent dans l'emprise du DPAC... mais ce n'est pas suffisant. La présentation du projet à partir de la photographie aérienne est intéressante mais l'échelle (1/5000°) n'est pas assez précise. Dans les Paluns, à Thouron ou à La Serre, par exemple, où certaines habitations sont très proches de l'autoroute, il aurait été très intéressant voire même nécessaire de fournir un plan précis avec l'emprise des deux voies créées afin d'évaluer la distance qui séparera la troisième voie de ces habitations. Quant au profil en travers fourni, il a une simple valeur didactique et devrait être complété par des profils établis sur des secteurs précis repérés sur la photographie aérienne (profils à réaliser au niveau de secteurs où le bâti existant est proche).
- **Des études qui datent maintenant** : les études réalisées présentent des informations qui n'ont pas été actualisées. A titre d'exemple, les informations démographiques ne font pas état du dernier (2006) recensement de la population. Les éléments concernant les documents supra communaux (SCOT) n'ont pas été actualisés et datent de 2003 !!!....., les relevés acoustiques datent de février 2006 ... !
- **Une méthodologie d'étude non justifiée**. Dans l'étude d'impact, à la page 21, sont définies différentes aires d'étude en fonction du thème analysé. Aucune justification du choix du périmètre d'étude n'est effectuée. Cette absence est fortement contestable notamment pour les aspects acoustiques pour lesquels le maître d'ouvrage a retenu l'aire d'étude intermédiaire (soit une bande d'une emprise totale de 500 mètres) alors que les nuisances sont ressenties bien au-delà, dans les vallons urbanisés du nord ouest ou depuis le village perché, par exemple).
- **Aucune mesure compensatoire n'est prévue**. A la page 2 de l'étude d'impact, il est détaillé le contenu de cette dernière. Elle doit notamment présenter « les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour si possible supprimer, réduire et éventuellement compenser les conséquences dommageables du projet ». Aucune réflexion n'a été menée sur la recherche de mesures compensatoires. Les impacts sur la santé et l'acoustique notamment sont très importants ; les mesures proposées sont partielles et non suffisantes. Je demande qu'elles soient :
 - renforcées et équitables sur le territoire traversé,
 - complétées par des mesures compensatoires. Je tiens quand même à préciser que les menaces sur la santé de la population ne peuvent être compensées compte tenu de leur caractère gravissime !!. Aucune mesure ne peut compenser de tels risques. Un administré a inscrit dans le registre d'enquête la proposition de réaliser une transversale pour piétons et deux roues pour permettre de faciliter les échanges

entre le nord et le sud au niveau des Luquettes ; l'autoroute ayant favorisé un cloisonnement de notre territoire. Ce type de mesure doit faire l'objet d'une réflexion tout comme la participation d'Escota au co-voiturage.

3 – L'acoustique

Parmi les impacts générés par ce projet, **les nuisances acoustiques occupent une place toute particulière**. Une population importante de notre commune souffre déjà des nuisances générées par la circulation sur l'A50 et se plaint d'une aggravation constante de la situation. Il aurait d'ailleurs été intéressant d'évaluer le nombre de personnes exposées.

Sont concernés directement par ces nuisances :

- des zones pavillonnaires au nord ouest de la commune,
- de l'habitat isolé dans les zones agricoles traversées (habitat lié ou non à l'activité agricole),
- le village et son environnement immédiat aussi bien au nord qu'au sud du piton rocheux sur lequel il est adossé.

L'analyse de l'étude acoustique fait ressortir des problèmes d'ordre général :

- les campagnes de mesures de bruit ont été effectuées du 16 au 19 février 2006. Le trafic maximal d'été, le plus significatif, n'a pas été enregistré. **J'estime qu'une campagne de mesures doit être réalisée en période de pointe, en été.**
- **Les conditions météorologiques** de ces journées ne sont pas précisées, étant entendu que par temps de vent d'est ou mistral notamment les nuisances acoustiques sont amplifiées. Une campagne de mesures aurait dû être effectuée pendant des épisodes venteux. Des niveaux sonores beaucoup plus importants que ceux figurant sur l'étude acoustique ont été enregistrés par des riverains par temps de mistral (93,95 dB(A) au quartier de la Barbarie) !
- **Il aurait été intéressant et plus lisible de représenter les unités cadastrales** sur le fond de plan cartographique utilisé pour l'étude acoustique. Les riverains auraient plus de facilité à repérer leur unité foncière. A noter que les fonds de plans fournis manquent d'éléments toponymiques.
- L'étude semble ne pas avoir pris en compte le fait que le **tronçon Les Lecques – Le Castellet soit gratuit** (ce qui, d'ailleurs, est appréciable pour nos habitants). Est-ce que les trafics futurs ne seront pas encore plus importants sur ce tronçon compte tenu de sa gratuité et de l'augmentation de la population de la commune et des communes voisines ?

En ce qui concerne les mesures envisagées en faveur de l'environnement, sont prévues des mesures de protection à la source et des traitements complémentaires en façades (récepteur). Certes, le maître d'ouvrage affiche une volonté d'aller plus loin que le cadre réglementaire (traitement des façades des constructions antérieures à décembre 2000), ce qui est tout à fait appréciable à condition qu'aucune habitation ne soit oubliée... Toutefois des problèmes importants subsistent dans l'énoncé des mesures prévues :

- **une iniquité entre les quartiers** : quelques quartiers bénéficient de traitements acoustiques alors que d'autres non. Aucune justification de ce choix n'apparaît dans l'étude alors que les cartes d'isophones font état d'une aggravation de la nuisance sur tous les secteurs.

- A titre d'exemple, les quartiers situés **au nord de l'échangeur des Lecques** (secteur 10 de l'étude acoustique : Les Vaussiers, La Barbarie...) ne bénéficient pas d'un mur de protection acoustique alors que ceux situés au sud seront protégés. Le bruit canalisé au sud risque alors de se propager au nord, dans un secteur fortement urbanisé. Ce phénomène risque d'être amplifié par la topographie des lieux (vallons).
- **Le secteur 11 (la Peyguière)** fortement urbanisé ne bénéficie d'aucune protection. Un mur anti bruit est demandé.
- **A noter au niveau du secteur 14**, la présence du **Camping La Malissonne** dont l'ambiance sonore va être très affectée par le projet, à en croire les cartes d'isophones. Cet établissement actuellement en zone rouge (60- 65 dB(A)) va se trouver en zone violette (> 65 dB(A)). Cet impact n'a absolument pas été étudié ni en termes acoustiques ni en termes d'activités touristiques (la page 236 de l'étude d'impact mentionne : « concernant le patrimoine architectural, le tourisme et les loisirs, le projet n'a pas d'impact particulier » !!!)
- **Des secteurs entiers ne font l'objet d'aucun traitement acoustique** à la source (12 à 22 hormis le secteur 20) alors qu'ils subissent déjà de fortes nuisances et sachant que le projet va encore accroître l'impact de 5 décibels. Des habitations isolées en zone agricole ou des sièges d'exploitations agricoles (quartier des Paluns- secteur 15 ou quartiers de Thouron et la Noblesse- secteurs 17-18-19 par exemple) ne font l'objet d'aucune protection à la source. Des traitements complémentaires en façades sont prévus mais ne sont pas suffisants ; les nuisances générées sur l'espace extérieur ne sont pas traitées.
- **Au niveau du secteur 19**, un écran vertical absorbant est prévu côté est de l'autoroute (commune du Castellet). Rien n'est prévu à l'ouest, sur la commune de La Cadière bien que des constructions anciennes soient implantées en bordure de l'autoroute ; la réflexion du bruit va amplifier les nuisances à l'ouest de l'axe autoroutier. La mise en place d'une protection acoustique est demandée.
- **Aucun traitement du bruit de fond généré par l'A50.**
 - Le village surplombant l'autoroute est fortement impacté par le passage de l'autoroute qui le contourne. Les nuisances se font autant ressentir sur le belvédère nord qu'au niveau des quartiers sud. Aucun traitement n'avait été effectué lors de la construction de l'autoroute et rien n'est prévu pour diminuer les nuisances sonores au niveau du tapis roulant à la lecture de l'étude d'impact et des mesures envisagées. Les caractéristiques du tapis d'enrobé ne sont pas décrites alors que la commune avait manifesté lors de la réunion des personnes publiques associées sa demande d'un tapis d'enrobé spécifique permettant une diminution des nuisances sonores. Toutefois, à la page 5 de l'étude acoustique il est mentionné la mise en place « d'un revêtement de chaussée peu bruyant ». Pour quoi cette mesure n'a-t-elle pas été reprise dans l'étude d'impact ?
 - Les secteurs fortement urbanisés des quartiers nord (La Bégude, La Colette, le sud des Luquettes...) situés, pour certains à 500 mètres de l'A50, ne font l'objet d'aucun traitement. Outre, la mise en place d'un enrobé spécifique

régulièrement entretenu, la mise en place de merlons acoustiques doit être étudiée.

- **Des aménagements insuffisants :** l'écran vertical absorbant n° 4 prévu au sud présente une longueur de 400 mètres. Il s'interrompt alors que la zone est encore urbanisée à l'est (sur les communes de La Cadière et St Cyr). Il serait fortement souhaitable de le prolonger jusqu'au PR 44.7 afin de casser le bruit par vent d'est. Par ailleurs, les caractéristiques des écrans verticaux absorbants mis en place ne sont pas suffisamment détaillées. Il est demandé la mise en place d'écrans technologiquement performants. Aucune caractéristique d'absorption de ces écrans n'est décrite. Il est demandé la mise en place d'écrans performants tant au niveau sonore qu'au niveau de l'absorption des polluants. Par ailleurs, le traitement architectural de ces murs côté riverain, murs parfois perçus depuis le domaine public (depuis le chemin de St Antoine par exemple) n'est pas expliqué.

4- La qualité de l'air

Les conclusions de l'étude sont particulièrement déroutantes, contradictoires et inquiétantes.

Dans le rapport sur la qualité de l'air (page 42) sont mentionnés à la fois les éléments suivants : « **l'élargissement de l'A50 ne dégraderait pas la situation sanitaire sur l'ensemble de la zone d'étude. Néanmoins,** le projet ne permet pas d'améliorer sensiblement la situation sanitaire et il demeure **des risques d'exposition chronique pour les polluants tels que les particules et le dioxyde d'azote, des risques d'exposition aigue pour l'acroléine ainsi que des risques avérés de cancer du poumon et des fosses nasales** ». Exposer une partie de la population cadiérenne à de tels risques est inacceptable. Face à ce constat alarmant, les mesures proposées sont bien maigres :

- **réduction des émissions polluantes :** cette mesure renvoie sur la réglementation nationale et ne constitue donc aucune mesure de réduction d'impact mise en place par le maître d'ouvrage.
- **limitation de la dispersion des polluants** par la mise en place d'écrans végétaux représentant des pièges à particules. J'émetts d'importantes réserves sur cette mesure pour les raisons suivantes :
 - les zones traversées sont largement concernées par le risque incendie (un Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêt est prescrit depuis octobre 2003 et va vraisemblablement être approuvé par le Préfet du Var après enquête publique, dans les prochains mois). La mise en place d'écrans végétaux doit faire l'objet d'une étude particulière en concertation avec les Services d'Incendie et de Secours afin de ne pas accroître l'exposition au risque feu de forêt (le choix des essences et leur localisation doit être validés par les services compétents). A la lecture de l'étude paysagère, il semble que la plantation d'essences fortement inflammables soit par endroits préconisée (tels les pins ou cyprès...). La conciliation des contraintes de défense incendie (et l'application de l'arrêté préfectoral concernant le débroussaillage obligatoire dans le Var) et des aspects liés à la réduction des polluants atmosphériques risque d'être très difficile.

- L'efficacité toute relative de ces écrans passera par un entretien régulier, ce qui, par le passé, n'a pas toujours été démontré. Les efforts que la société ESCOTA entreprendra pour le maintien de l'efficacité de ces filtres doivent être démontrés. A la page 238 de l'étude d'impact, la mention de l'existence du Cahier des Charges des Dépendances Vertes n'est absolument pas suffisante. Je présume que ce cahier des charges existe depuis plusieurs années, il n'a pas prouvé son efficacité.

- **Des actions de suivi et surveillance et d'information** : ces mesures sont nécessaires, mais existent déjà pour la plupart ... mais ne vont pas réduire les impacts sur la santé des riverains !!
- **Réduction ou la préservation de la matière grise** : cette mesure préconise de rendre inconstructible la bande de 100 mètres de l'autoroute. Cette mesure n'en est pas une puisque l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme est déjà appliqué. Et quelles sont donc les solutions pour les habitations antérieures à l'A50 et situées dans cette bande...cette population est-elle condamnée ??? Ici, encore, se pose la question de la nécessité de ce projet face à de tels enjeux ?

5- Le risque feu de forêt

Il a déjà été abordé dans la partie précédente et ne doit pas être négligé. J'estime qu'une véritable concertation doit être menée avec la Direction Départementale des Services d'Incendie et de Secours sur le projet paysager. Le renforcement des mesures en faveur de la prévention incendie doit aussi être effectué notamment au droit des zones urbanisées (PR 44 et 45), secteur nord (mise en place de murs ayant aussi un rôle de barrière empêchant la propagation d'un incendie).

6 – Le cadre de vie et l'activité touristique

Plus généralement, le projet impactera une nouvelle fois le cadre de vie de notre commune rurale et notre village pittoresque.

Je tiens à préciser au passage que cet aspect a été très peu analysé dans le cadre de l'étude d'impact. L'état initial de l'environnement est très succinct à ce sujet. La préservation du paysage s'est bornée à traiter des points noirs ponctuels, traitement certes nécessaire, et qui devra être pérennisé grâce à un entretien régulier afin de limiter les impacts visuels pour les riverains.

Des mesures doivent être entreprises pour limiter cet impact comme la mise en place d'un enrobé absorbant. Des mesures compensatoires doivent être aussi étudiées comme la mise en valeur du territoire communal par une signalisation autoroutière adaptée visant à favoriser l'attractivité touristique du village.

Je rappelle que le cas du camping la Malissonne qui doit faire l'objet d'une étude toute particulière de protection acoustique.

7- L'eau

Ce projet va être à l'origine d'une imperméabilisation plus importante des sols (+ 126 820 m²). Face à ce constat, je suis étonné par les propos de l'étude d'impact, en page 24, qui indique : « dans les zones sans enjeu quantitatif particulier, la réalisation du projet ne devra pas augmenter le débit rejeté de plus de 15% par rapport à la situation actuelle ». J'estime déjà que cet impact est non négligeable. J'espère que l'efficacité et l'entretien des bassins d'écrêtement existants permettront de limiter le plus possible les impacts.

Je suis par ailleurs interrogatif sur l'impact de ce projet lors d'un éventuel épisode pluvieux exceptionnel sur les reliefs de la Ste Baume et de son piémont sud situés en amont de l'ouvrage... Les ouvrages routiers et hydrauliques pourront-ils résister d'une part et absorber d'autre part des quantités importantes d'eau ???

Quant aux effets sur la qualité des eaux souterraines, je rappelle que la pollution chronique liée au trafic autoroutier est sans doute à l'origine de la pollution du captage des Paluns, situé tout près. L'eau issue de ce captage est désormais impropre à la consommation.

A la page 34 de l'étude d'impact, il est indiqué que « le puits des Paluns se situe à proximité directe de l'autoroute (20 m) mais n'est plus utilisé pour l'eau potable ». Il aurait été intéressant d'expliquer au public pourquoi il n'est plus utilisé pour l'eau potable !!!

La perforation des caniveaux par la société Escota est sans doute l'une des causes de cette pollution (les polluants allant directement dans la nappe). Ce captage est toujours entretenu par la commune et peut être utilisé en secours en cas d'une rupture d'alimentation de la ressource en eau par le Canal de Provence. La qualité de l'eau de ce captage doit donc être recherchée.

Je rappelle qu'une vigilance doit être portée sur le puits de Thouron situé sur la commune du Castellet au niveau duquel la commune de La Cadière dispose d'un tiers du volume capté. Une protection par mise en place de GBA doit être réalisée.

8 - La végétation et la faune

Les études ont porté essentiellement sur les effets sur les espèces végétales rares et protégées. Certes, la protection de ces espèces est primordiale puisqu'elles participent à la biodiversité de l'écosystème, mais il aurait été intéressant d'étudier les impacts sur l'état de la végétation à moyen et long terme. Cet aspect aurait dû aussi être abordé pour la faune.

9 - La sécurité

Les aspects sécuritaires doivent aussi être pris en compte. Je tiens à préciser quelques problèmes de sécurité au niveau du PR 49 :

- Sens Marseille Toulon : plusieurs accidents entraînant la projection de véhicules sur le chemin communal adjacent à l'autoroute.
- Phénomènes d'éblouissement des véhicules roulant sur la RD 82 située au nord de l'autoroute en raison de la quasi disparition de la haie servant d'écran visuel.

En conclusion, je tiens à préciser que **la réalisation de ce projet m'inquiète tout particulièrement par les risques sanitaires et acoustiques qu'il présente pour la population riveraine**. Les mesures annoncées sont très largement insuffisantes, inéquitables et doivent être complétées. Une véritable concertation avec la population exposée à ces dangers doit être menée. Il ne suffit pas de mentionner que des risques de cancer du poumon menacent déjà la population !!! Ce constat est inacceptable.

Ces problèmes soulèvent la question plus générale de la justification de ce projet qui présente un bilan écologique très négatif.

Un véritable travail sur les mesures réductrices d'impact mais **aussi compensatoires** doit être mené.

J'espère fortement que les observations de la commune seront écoutées par la commission d'enquête ainsi que par le maître d'ouvrage. La santé et le cadre de vie de nos concitoyens est essentielle !

A La Cadière d'Azur, le 15 juillet 2010

Le Maire

René JOURDAN



