

A7 – Complément du Demi-diffuseur de Salon Nord

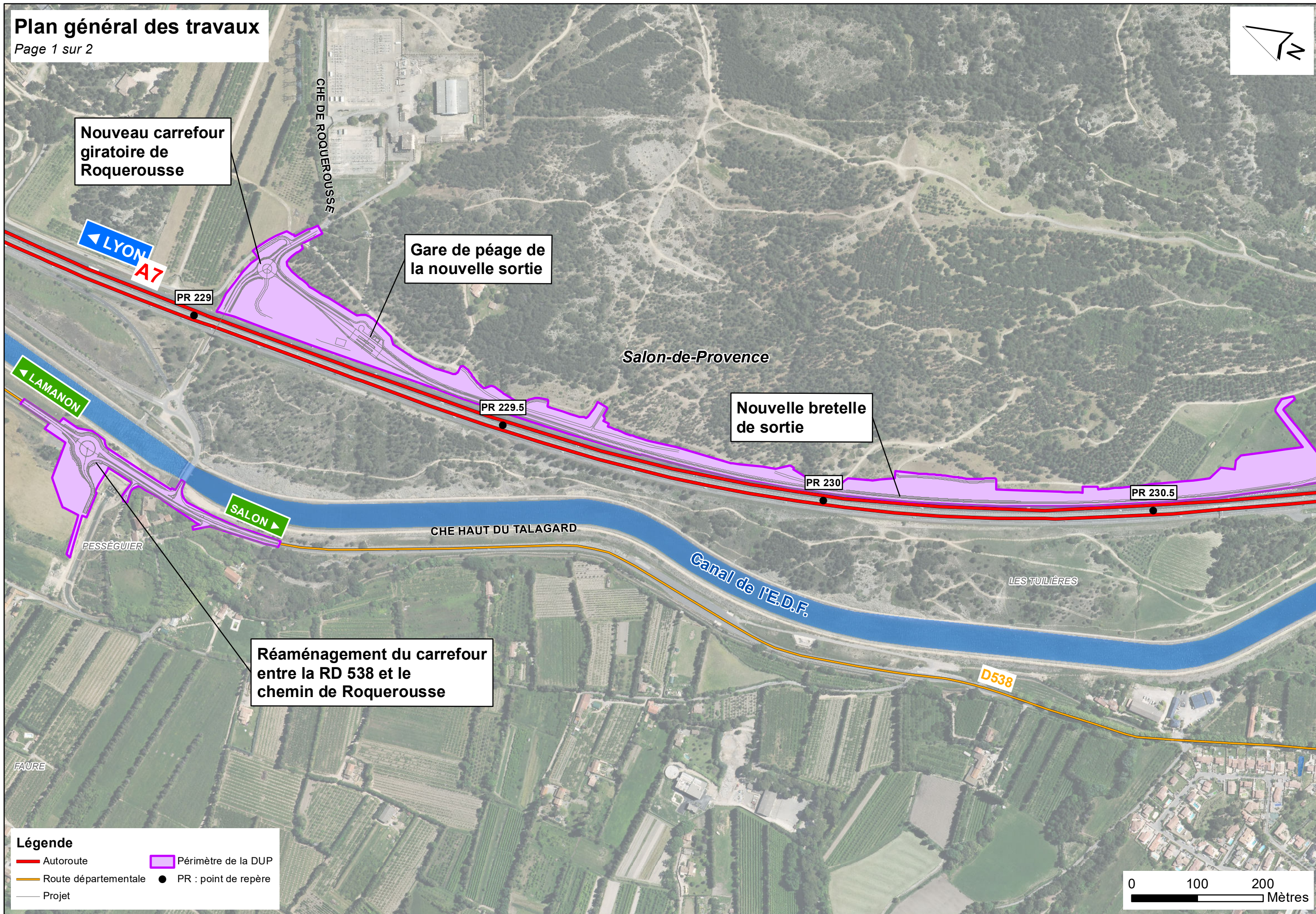
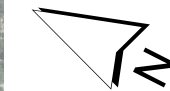
Réponse du MOA suite à l'enquête publique unique



3 - Plan général des travaux & périmètre du projet au format A3

Plan général des travaux

Page 1 sur 2



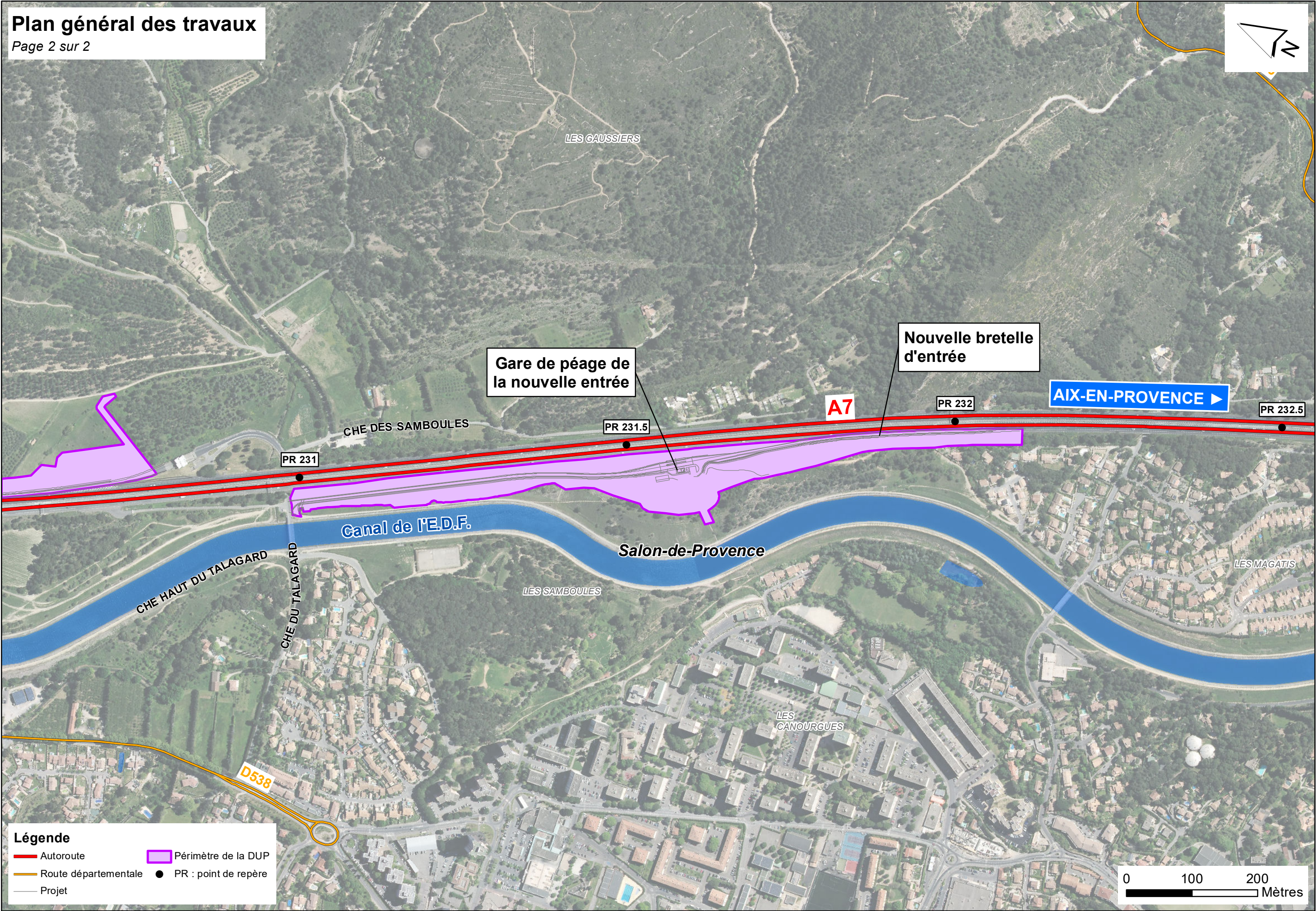
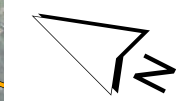
Légende

- Autoroute
- Route départementale
- Projet
- Périmètre de la DUP
- PR : point de repère

0 100 200 Mètres

Plan général des travaux

Page 2 sur 2



Légende

- Autoroute
- Route départementale
- Projet
- Périmètre de la DUP
- PR : point de repère

0 100 200 Mètres

Quatre 1/3 pgs)
Vu pour être annexé
à l'arrêté n° 2023-31
du 21 JUIL. 2023

A7 – Complément du Demi-diffuseur de Salon Nord

Réponse du MOA suite à l'enquête
publique unique



3 - Plan général des travaux & périmètre du projet au format A3

Success 12/12/23
Vu pour être annexé
à l'arrêté n° *2023-31*
du *21* *JUIL.* 2023

A7 – Complément du Demi-diffuseur de Salon Nord

Réponse du MOA suite à l'enquête
publique unique



1 - Motifs et considérations justifiant de l'utilité publique du projet

A7 – Complément du Demi-diffuseur de Salon Nord

Réponse du MOA suite à l'enquête publique unique



1 - Motifs et considérations justifiant de l'utilité publique du projet

1 OBJET DU DOCUMENT

Suite à l'enquête publique relative au projet de création d'un complément au demi-diffuseur n°27 de Salon Nord qui s'est déroulée du 15 novembre au 15 décembre 2022, la procédure de déclaration d'utilité publique s'inscrit dans le respect de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui dispose que « L'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique. ».

Le présent document expose les motifs et considérations justifiant de l'utilité publique du projet. Ces derniers sont basés sur le dossier d'enquête publique et les conclusions motivées du commissaire enquêteur.

2 EFFETS DU PROJET DE COMPLEMENT DU DEMI-DIFFUSEUR DE SALON NORD

Le projet de création d'un complément au demi-diffuseur existant permet l'aménagement d'accès direct à l'autoroute A7 vers et depuis Marseille, au nord de Salon de Provence.

Ainsi, il contribue à améliorer :

- les conditions et la sécurité des déplacements pour les usagers locaux empruntant la traversée du centre-ville de Salon de Provence
- le cadre de vie général des populations du territoire par la réduction de l'exposition aux nuisances (pollutions atmosphériques et acoustiques) et plus globalement des émissions de gaz à effet de serre.

3 JUSTIFICATION DU CARACTERE D'INTERET GENERAL ET D'UTILITE PUBLIQUE

Extraits du dossier d'enquête publique, Pièce A03 – Notice explicative du projet.

Le projet de création du complément de demi-diffuseur de Salon Nord présente d'intérêt général car il optimise une infrastructure de transport existante et fonctionnelle (autoroute A7) pour répondre à la nécessité, sur le territoire, d'offrir aux usagers routiers une alternative efficace à la traversée de l'agglomération de Salon-de-Provence.

Le projet de complément du demi-diffuseur de Salon Nord est financé dans le cadre du plan d'Investissement Autoroutier.

Il est par ailleurs identifié au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du pays salonais sous l'orientation de la politique de transports et de déplacements du document d'Orientation Générale, avec comme objectif de garantir l'accessibilité des autoroutes A7 et A54 afin de réduire la saturation du trafic dans le centre-ville de Salon-de-Provence et sur le diffuseur de Rognac-Berre.

Il est en cohérence avec les projets d'aménagement de la Métropole et de la ville dans le cadre de la mobilité durable (future création d'un parking relais de 150 à 200 places en sortie nord de la ville).

Le projet de création du complément de demi-échangeur de Salon Nord et du carrefour giratoire de Roquerousse sur la RD 538, représente un caractère d'utilité publique justifié, **pour l'intérêt public** :

- **un intérêt pour la santé et la sécurité publiques des populations :**

- en diminuant le nombre de véhicules sur les voiries urbaines et périurbaines de Salon-de-Provence, notamment par le captage du trafic de transit
- en renforçant la fluidité des échanges, notamment par la sécurisation des carrefours du chemin de Roquerousse et du Talagard
- en réduisant les temps de parcours pour les usagers du territoire dans leurs déplacements du quotidien.

- **un intérêt pour l'environnement :**

- en diminuant les polluants de l'air par rapport à une situation sans projet (réduction de la congestion, des distances parcourues, ...) ; la diminution du trafic total de l'ordre de 4 000 véhicules/jour
- en diminuant les nuisances sonores en centre-ville
- en améliorant la mobilité globale grâce à la cohérence avec les projets locaux (parking relais)
- en limitant les impacts au maximum sur le milieu naturel en phase conception
- en compensant par des mesures portant sur l'amélioration d'une zone de 23,5 hectares dont le suivi sera assuré sur une durée de 30 ans
- en assurant une insertion paysagère du projet dans le site.

- **un intérêt social et économique :**

- en augmentant le niveau de service au sein du territoire par:
 - un meilleur écoulement des transports collectifs
 - l'amélioration du fonctionnement des modes doux (cyclistes et piétons)
- en s'inscrivant dans les projets d'échanges au niveau métropolitain (projet inscrit dans les orientations du SCOT)
- en s'inscrivant en cohérence et compatibilité avec les orientations d'aménagements futurs des collectivités locales par :
 - le développement des circulations douces en centre-ville
 - le projet d'un parking relais à proximité du chemin du Talagard
 - le projet d'amélioration de la protection acoustique des riverains du Talagard.

4 CONCLUSIONS

Au regard des éléments présentés dans le dossier d'enquête publique et des conclusions motivées émises par le commissaire enquêteur, les motifs et considérations permettant la justification de l'utilité publique du complément du demi-diffuseur de Salon Nord sont confirmés.

Annexes (17 pages)
à l'arrêté n° 2023.31
du 21 JUL 2023

CORDIER CORDIER

RD538_Aménagement d'un giratoire sur le chemin de Roquerousse sur la commune de Salon de Provence dans le cadre de l'aménagement du demi-diffuseur autoroutier de Salon Nord

DECLARATION DE PROJET Suite à la clôture de l'enquête publique

La présente déclaration de projet relève des dispositions de l'article L126-1 du Code de l'Environnement en application de la loi démocratie de proximité n° 2002-276 du 27 février 2002 qui fait obligation à l'organe délibérant de la collectivité territoriale, responsable d'un projet, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération lorsque ce projet a fait l'objet d'une enquête publique.

Par ailleurs, cette opération susceptible d'affecter l'environnement et soumise à l'article L. 123-2 du code de l'environnement, relève aussi d'une enquête publique au titre du code de l'expropriation. Conformément à l'article L122-1 de ce dernier code, la déclaration d'utilité publique est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement.

La déclaration de projet vaut document de motivation relative à l'opération « RD538 Aménagement d'un giratoire sur le chemin de Roquerousse » dans le cadre de l'aménagement du demi-diffuseur autoroutier de Salon Nord figure en application des dispositions de l'article L126-1 du Code de l'Environnement.

1 - OBJET DE L'OPERATION

Le territoire du Département des Bouches-du-Rhône a nettement évolué depuis les dernières décennies, tant sur le plan économique que démographique.

Sur le territoire de l'agglomération de Salon de Provence, la société des Autoroutes du Sud de la France a décidé de réaliser un complément au demi-diffuseur de Salon-Nord de l'autoroute A7. Cet aménagement a pour objectif de compléter l'accès autoroutier via le chemin du Talagard par la création d'une gare de péage en direction de Marseille. En complément, une autre gare de péage en direction de Lyon au niveau du chemin de Roquerousse sera réalisée pour favoriser les flux sur le secteur Nord de la Ville de Salon de Provence.

Ce projet permettra de diminuer la circulation de transit dans le centre-ville de Salon de Provence, d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, de réduire les temps de parcours et de réduire les nuisances liées aux véhicules.

Afin d'adapter la capacité du carrefour et de sécuriser les futurs échanges avec le réseau routier local, un giratoire sera créé au niveau de l'intersection RD538/chemin de Roquerousse

Au niveau de l'aménagement du giratoire, la RD538 est classée au schéma directeur routier départemental en voie économique de liaison. Le carrefour existant a une configuration accidentogène du fait d'un positionnement en courbe depuis la ville de Salon de Provence et en alignement droit depuis la commune de Lamanon. La présence d'un radar automatisé réduit ponctuellement les vitesses mais il n'a pas permis d'annihiler les accidents graves ou mortels.

Le projet d'aménagement du giratoire sur la RD538 au niveau du chemin de Roquerousse sur la commune de Salon de Provence s'articule avec le projet de création d'un demi-diffuseur autoroutier de l'autoroute A7 dans le cadre d'une convention d'aménagement et de

cofinancement quadripartite entre ASF-Vinci Autoroutes, la Métropole Aix-Marseille-Provence, le Département et la Ville de Salon de Provence signée le 31 octobre 2019.

L'ensemble des études nécessaires à l'obtention de la déclaration d'utilité publique a été mené par la société ASF suite à une convention de pilotage d'études conclut avec le Département le 30 septembre 2021. A l'issue de cette phase, la société ASF et le Département des Bouches-du-Rhône ont choisi d'assurer la Maîtrise d'Ouvrage chacun en ce qui les concerne pour le complément des études nécessaires à la mise en service du demi-diffuseur complémentaire de l'autoroute A7 et du carrefour giratoire de la RD538 chemin de Roquerousse.

2 - JUSTIFICATION DU CARACTERE D'INTERET GENERAL DE L'OPERATION

Les motifs et considérations qui justifient le caractère-d'intérêt général de l'opération tel qu'ils figurent dans l'étude d'impact se présentent de la façon suivante :

-Aspects transports et déplacements

Le projet d'aménagement du carrefour giratoire de la RD538 chemin de Roquerousse permettra de réaliser une connexion entre la future gare de péage autoroutière de l'A7 et le réseau local. Les sorties autoroutières de l'agglomération salonnaise seront rassemblées sur le secteur Nord au niveau de Roquerousse et les entrées autoroutières seront situées sur le secteur Sud au niveau du chemin du Talagard. Ce parti d'aménagement permettra la diminution du trafic en transit du centre-ville et par conséquent la réduction des temps de parcours.

De surcroît, la circulation des transports urbains sera sécurisée et les délais seront mieux respectés.

Cet aménagement permettra ainsi de soulager le centre-ville de Salon de Provence d'une part importante du trafic de transit au bénéfice d'une circulation locale apaisée et sécurisée.

De plus, cette liaison située au Nord de l'agglomération desservira plus efficacement et plus directement les communes situées au Nord de l'agglomération salonnaise.

Les objectifs généraux de cette opération sont donc les suivants :

- compléter la desserte autoroutière de l'agglomération de Salon de Provence.
- diminuer le trafic de transit en centre-ville.
- améliorer la sécurité des usagers et des riverains en centre-ville et en zone péri-urbaine.
- réduire les émissions de polluants de l'air et baisser les nuisances sonores en centre-ville.
- améliorer et sécuriser la connexion autoroutière sur le réseau local par la création du giratoire au niveau de la RD538 et du chemin de Roquerousse.

-Aspects environnementaux

Les inventaires et l'analyse de la faune et de la flore et des habitats naturels du site ont mis en évidence un impact faible sur les espaces identifiées au niveau de la RD538. Par conséquent, un certain nombre d'ajustements du parti d'aménagement a été réalisé au titre des enjeux écologiques réglementaires. Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation seront mises en place dans le cadre du projet afin de préserver l'équilibre écologique du site.

Les normes de qualité de l'air et d'ambiance acoustique sont respectées et ne nécessitent pas de mesures particulières. Le projet n'aura pas d'impact sur la santé humaine des populations riveraines.

D'autre part, des exigences de management de chantier permettront de limiter les impacts négatifs sur l'environnement dans le cadre de la phase travaux.

La conception du projet et les mesures prises pour supprimer et réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux.

-Aspects paysagers

Le périmètre du projet du giratoire de la RD538 n'est concerné par aucun site classé ou inscrit ou périmètre de monument historique. Néanmoins le projet implique une mutation paysagère de ce secteur agricole.

Le parti d'aménagement retenu intègre l'insertion paysagère du projet dans le site en s'appuyant sur les mesures déjà proposées en terme de faune et de continuité écologique.

Ce travail sera poursuivi dans la phase de projet puis de travaux.

-Aspects Hydrauliques

Le projet routier s'accompagne de la mise en place d'un réseau hydraulique séparatif et d'aménagements hydrauliques qualitatifs et quantitatifs.

D'une part, les eaux pluviales du giratoire construit sur la RD538 et celles issues de la chaussée de liaison seront collectées par des caniveaux étanches puis renvoyées vers les ouvrages de traitement (dépollution puis infiltration). Ces dispositions techniques ont été validées le 8 mars 2021 par l'hydrogéologue agréée et mandaté par l'ARS. Un bassin de rétention planté permettant le traitement de la pollution chronique, le confinement de la pollution accidentelle et l'écrêtement des débits des eaux de ruissellement sera aménagé. L'infiltration ne sera possible qu'en dehors de la zone de protection rapprochée du captage du canal de Craponne.

D'autre part, un système d'assainissement recueillera les eaux des bassins versants naturels interceptés par le projet et les guidera jusqu'à leurs exutoires initiaux.

Par ailleurs, une attention particulière est prévue pour le rétablissement de l'ensemble des réseaux principaux et secondaires d'irrigation gravitaire du secteur traversé.

- Aspects agricoles :

Le secteur impacté par le projet est un secteur à vocation agricole et dédié aux activités liés à la présence du canal EDF et de la prise d'eau du canal de Craponne.

Le projet a été conçu pour limiter les emprises sur l'espace agricole et rétablir les accès au canal EDF.

3 - NATURE ET MOTIFS DES MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET AU VU DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête préalable à l'utilité publique s'est déroulée du 15 novembre au 15 décembre 2022.

Le commissaire enquêteur, dans ses conclusions transmises le 25 janvier 2023 a émis un avis favorable assorti de recommandations pour la réalisation de cette opération.

Concernant l'aménagement du carrefour giratoire, elles portent sur des mesures négociées avec le principal propriétaire privé impacté par le projet et le suivi des mesures d'expertise sur la vitesse et les effets acoustiques. Les réponses suivantes peuvent être apportées :

Le travail de concertation avec ce particulier privé sera poursuivi pendant les phases d'établissement du projet et de réalisation des travaux de manière à définir précisément les modalités de réalisation des ouvrages de maintien de l'activité de vente temporaire de produits agricoles et des accès aux différentes parcelles. L'objectif majeur est de permettre la poursuite et le développement de cette activité économique sur les terrains agricoles situés à proximité du giratoire.

Le phasage de travaux présenté dans le dossier d'enquête sera précisé et mis en application dès le démarrage des travaux en évitant les périodes de reproduction de la faune répertoriée sur le site. Il sera coordonné avec ASF dans le cadre de l'aménagement global du projet de demi-diffuseur autoroutier.

Enfin, après mise en service de ce nouvel aménagement, une expertise technique des nuisances sonores et de la qualité de l'air effectives, sera mise en œuvre par le Département et comparée aux évaluations calculées en études préliminaires. Cette étude permettra de répondre à l'inquiétude exprimée lors de l'enquête publique par le principal propriétaire privé et d'apporter le cas échéant des mesures correctives complémentaires.

Les avis recueillis pendant l'enquête publique ainsi que l'avis favorable du commissaire enquêteur, assorti de recommandations, en date du 25 janvier 2023, ne conduisent pas à apporter de modification substantielle au projet.

4 - CONCLUSION

Cet aménagement, qui permettra d'assurer le raccordement autoroutier au réseau local permettra de délester le centre-ville de Salon de Provence d'une part importante du trafic de transit et de desservir plus efficacement les communes situées au nord de l'agglomération salonnaise.

Les enjeux et les objectifs de l'opération sont clairement définis et les mesures d'évitement et de réduction (listées dans le document ERC joint, ainsi que toutes autres mesures définies dans les dossiers réglementaires composant l'autorisation environnementale) sont identifiées dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

La conception du projet et les mesures prises pour supprimer et réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux.

Il apparaît donc que le projet :

- améliore la circulation au centre-ville de Salon de Provence,
- participe à la réduction des émissions de polluants de l'air et des nuisances sonores au centre-ville de Salon de Provence,
- permet une desserte efficace des communes situées en partie nord de l'agglomération de Salon de Provence,
- renforce la sécurité des usagers et des riverains,
- réduit au maximum l'impact agricole, paysager et environnemental,
- respecte la faune et la flore et préserve le cadre écologique.

Le coût financier de la réalisation du demi-diffuseur autoroutier est estimé à 20 M€ HT et financé à 24,25% par le Département.

Le coût financier de l'aménagement du giratoire de la RD538/chemin de Roquerousse est estimé à 1,60 M€ et financé à 70% par le Département et 30% par la ville de Salon de Provence.

L'utilité publique du projet est fondée sur une forte attente aussi bien des collectivités locales que des usagers et les effets d'ordre social ou environnemental qu'elle induit ne peuvent être de nature à s'opposer à l'intérêt général.

La Présidente du Conseil Départemental

Martine VASSAL

**RD538_Aménagement d'un giratoire sur le
chemin de Roquerousse dans le cadre de
l'aménagement du demi-diffuseur autoroutier
de Salon Nord**

Commune de Salon de Provence

Mesures destinées à éviter, réduire et compenser
les effets négatifs du projet sur l'environnement et
la santé humaine, et modalités de suivi associées

Article L122-1 et R 122-2 du Code de l'Environnement

Présentation

Le territoire du Département des Bouches-du-Rhône a nettement évolué depuis les dernières décennies, tant sur le plan économique que démographique.

Sur le territoire de l'agglomération de Salon de Provence, la société des Autoroutes du sud de la France a décidé de réaliser un complément au demi-diffuseur de Salon-Nord de l'autoroute A7. Cet aménagement a pour objectif de compléter l'accès autoroutier via le chemin du Talagard par la création d'une gare de péage en direction de Marseille. En complément, une autre gare de péage en direction de Lyon au niveau du chemin de Roquerousse sera réalisée pour favoriser les flux sur le secteur Nord de la Ville de Salon de Provence.

Ce projet permettra de diminuer la circulation de transit dans le centre-ville de Salon de Provence, d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, de réduire les temps de parcours et de réduire les nuisances liées aux véhicules.

Afin d'adapter la capacité du carrefour et de sécuriser les futurs échanges avec le réseau routier local, un giratoire sera créé au niveau de l'intersection RD538/chemin de Roquerousse.

Ce projet permettra de diminuer la circulation de transit dans le centre-ville de Salon de Provence, d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, de réduire les temps de parcours et de réduire les nuisances liées aux véhicules.

Au niveau de l'aménagement du giratoire, la RD538 est classée au schéma directeur routier départemental en voie économique de liaison. Le carrefour existant présente une configuration accidentogène du fait d'un positionnement en courbe depuis la ville de Salon de Provence et en alignement droit depuis la commune de Lamanon. La présence d'un radar automatisé réduit ponctuellement les vitesses mais il n'a pas permis d'annihiler les accidents graves ou mortels.

Le projet d'aménagement du giratoire sur la RD538 au niveau du chemin de Roquerousse sur la commune de Salon de Provence s'articule avec le projet de création d'un demi-diffuseur autoroutier de l'autoroute A7 dans le cadre d'une convention d'aménagement et de cofinancement quadripartite entre ASF-Vinci Autoroutes, la Métropole Aix-Marseille Provence, le Département et la Ville de Salon de Provence signée le 31 octobre 2019.

L'ensemble des études nécessaires à l'obtention de la déclaration d'utilité publique a été mené par la société ASF suite à une convention de pilotage d'études conclut avec le Département le 30 septembre 2021. A l'issue de cette phase, la société ASF et le Département des Bouches-du-Rhône ont choisi d'assurer la Maîtrise d'Ouvrage chacun en ce qui les concerne pour le complément des études nécessaires à la mise en service du demi-diffuseur complémentaire de l'autoroute A7 et du carrefour giratoire de la RD538 chemin de Roquerousse.

Conformément à l'article R. 122-14-I du Code de l'environnement, cette annexe présente les mesures prévues par le maître d'ouvrage et destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement, réduire les effets n'ayant pu être évités et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits, ainsi que leurs modalités de suivi.

Ce document reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête publique et qui a reçu un avis favorable et motivé de l'Autorité Environnementale

Les objectifs généraux du projet sont :

- améliorer la circulation au centre-ville de Salon de Provence,
- participer à la réduction des émissions de polluants de l'air et des nuisances sonores au centre-ville de Salon de Provence,
- permettre une desserte efficace des communes situées en partie nord de l'agglomération de Salon de Provence,
- renforcer la sécurité des usagers,
- réduire au maximum l'impact agricole, paysager et environnemental,
- respecter la faune et la flore et préserver le cadre écologique.

Mesures d'évitement

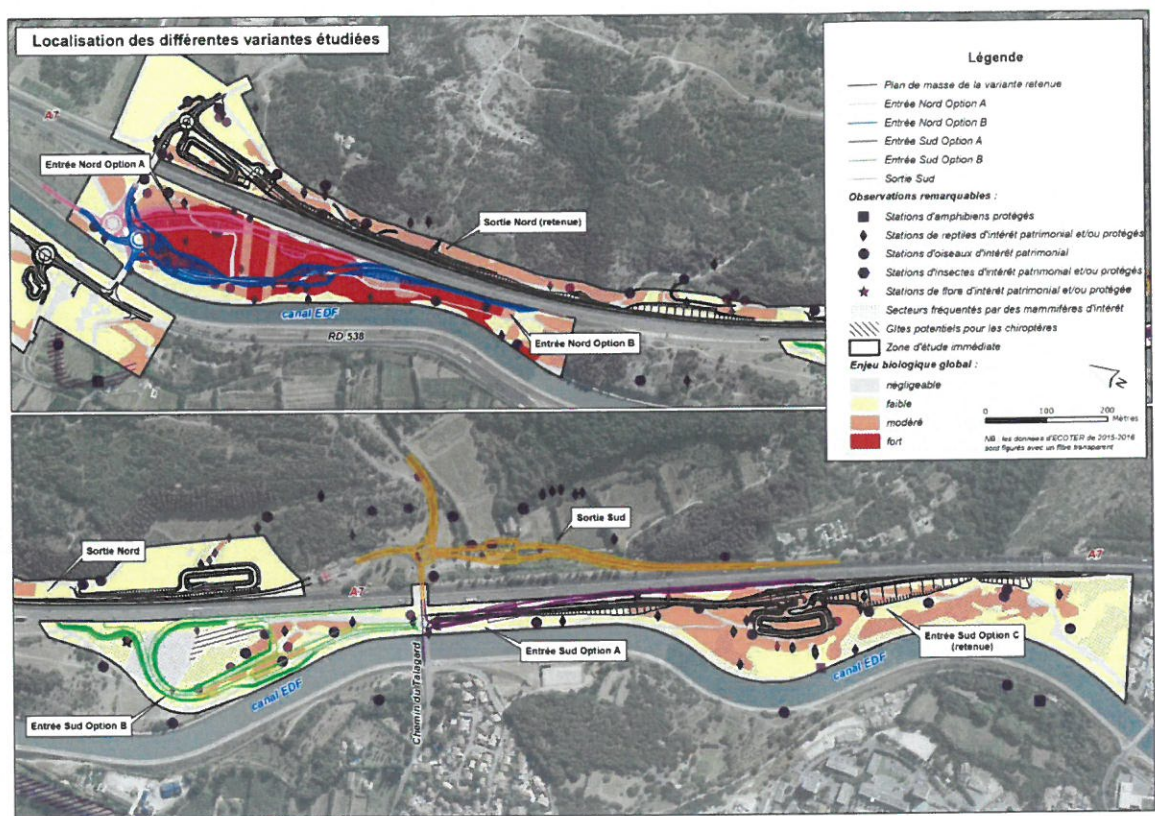
L'intégration d'expertises naturalistes dès les phases amont de conception du projet (premières expertises dès l'élaboration du dossier de demande de principe en 2016) ont permis d'orienter le choix de la variante préférentielle vers une solution de moindre impact. Les résultats des inventaires et les enjeux identifiés au droit des différents scénarios étudiés ont constitué une donnée d'entrée déterminante pour la sélection de la variante préférentielle. Ainsi, les échanges entre le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et les bureaux d'étude naturalistes (ECOTER puis Acer campestre), ont notamment permis d'écarter les solutions d'Entrée Nord – options A et B, localisées sur le secteur à fort enjeu biologique entre l'A7 et le canal EDF au nord du fuseau d'étude.

Ceci permet à l'échelle globale du projet :

- d'éviter totalement un impact sur certains habitats naturels et taxons à fort enjeu dont la présence au sein de l'aire d'étude est identifiée uniquement au droit de ce secteur :
 - les garrigues semi-ouvertes à Genévrier oxycèdre et pelouses à Brome dressé d'intérêt communautaire prioritaire - EUR5210-1 et EUR6220-1* ;
 - l'Orchis de Provence (espèce protégée en PACA) ;
 - le Léopard ocellé et la Fauvette pitchou (ensemble des habitats de reproduction, d'alimentation et de repos évité).
- de réduire les incidences du projet sur des habitats naturels et des habitats d'espèces remarquables dont la répartition au sein de l'aire d'étude recouvre notamment le secteur à fort enjeu évité :
 - Alouette lulu, Chardonneret élégant, Serin cini, Psammodrome d'Edwards, Couleuvre de Montpellier, Écureuil roux, Lapin de Garenne et potentiellement Magicienne dentelée.

En outre, l'abandon de la solution Entrée Sud Option B permet également d'éviter totalement un impact du projet sur les stations de Fumeterre en épi, espèce végétale assez rare et en régression en région PACA.

La variante entrée Sud option A, qui était plus favorable du point de vue des impacts écologiques que la variante retenue (entrée Sud option C), a été écartée parce qu'elle n'était pas fonctionnelle techniquement, la position de la gare de péage entraînant une remontée de file accidentogène.



Localisation des différentes options étudiées.

À la suite de l'analyse des impacts bruts, des solutions techniques alternatives ont été étudiées afin d'optimiser ses emprises et de permettre de limiter l'impact sur les milieux naturels en évitant certains secteurs remarquables. Les adaptations intégrant les enjeux écologiques ont permis de réduire les emprises pour la création du bassin à proximité du giratoire de la RD538 permettant d'éviter partiellement une friche à thérophytes annuelles.

Ces optimisations d'emprises permettent globalement une réduction des surfaces d'habitats naturels impactées pour les habitats suivants :

- Friches à thérophytes annuelles : 4 231 m².

La surface totale des emprises finales des travaux au niveau du giratoire de la RD538 est 1.55 ha contre 2.12 ha initialement projetée.

Mesures de réduction

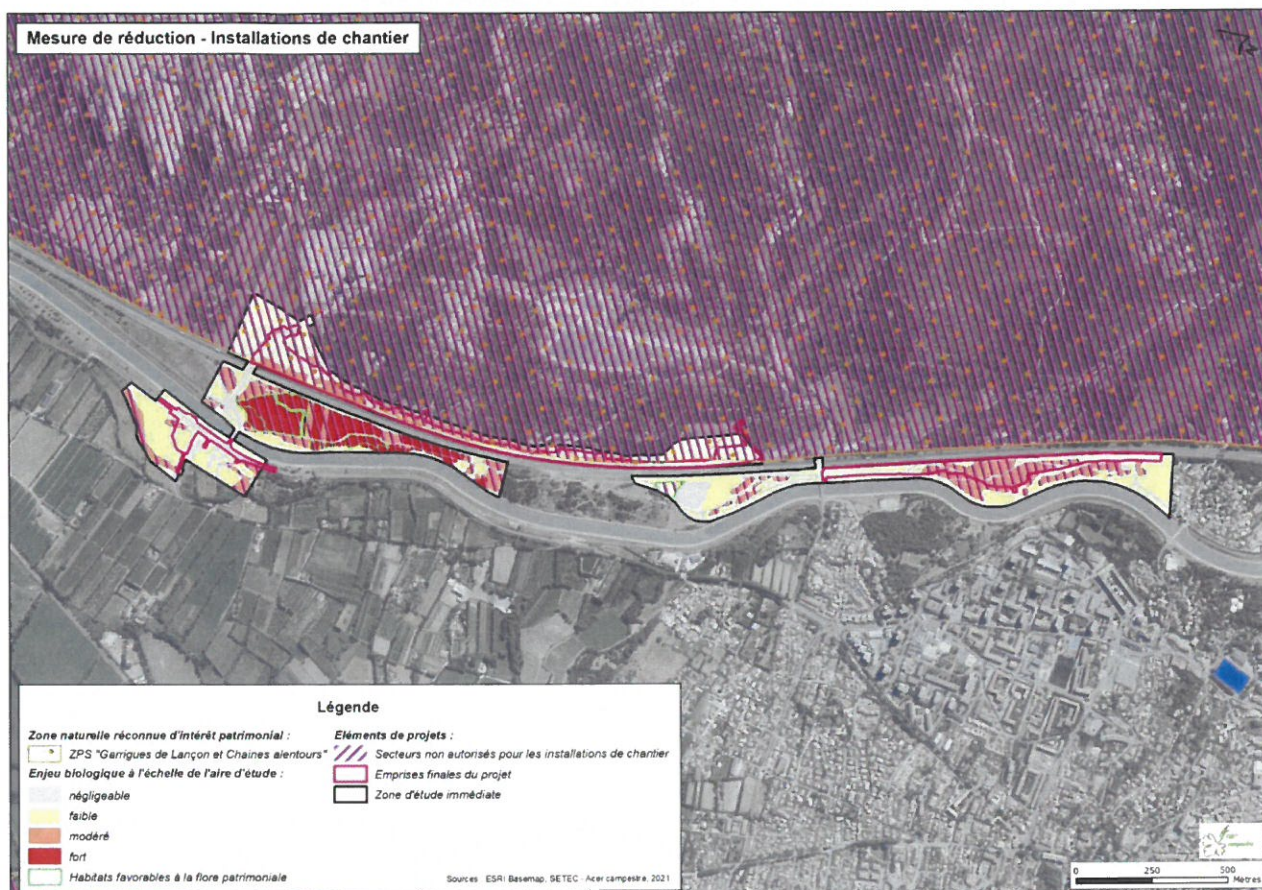
Installation de chantier (ME3/MR3)

Les installations de chantier seront localisées de façon privilégiée au sein des emprises définies pour les travaux. Il s'agit en particulier des aires de stockages et de déchargement des matériaux, des aires de stationnement des engins de chantier et des bases-vie.

Si des installations doivent finalement être localisées à l'extérieur des emprises définies, leur localisation évitera dans tous les cas :

- l'ensemble des secteurs à enjeu biologique fort et modéré identifiés au sein de l'aire d'étude afin de les préserver de toute dégradation.
- l'ensemble des habitats de répartition potentielle de la flore protégée et/ou d'intérêt patrimonial observé sur site (Ophrys de Provence, Fumeterre en épi)

- l'ensemble des milieux intégrés au périmètre Natura 2000 de la ZPS « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour » qui intercepte le projet au niveau de la nouvelle sortie
- les périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable.

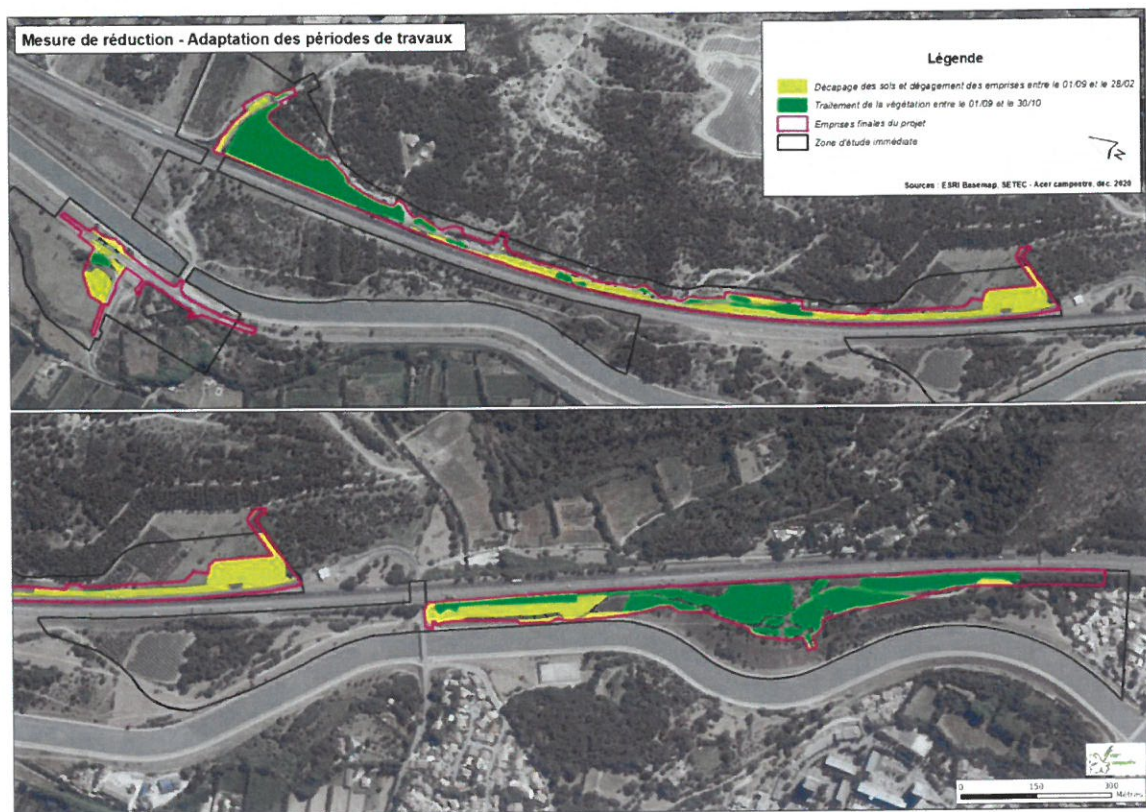


Adaptation des périodes de réalisation des travaux (MR1)

Les opérations de traitement de la végétation (défrichement et débroussaillage des pinèdes, du matorral, des garrigues buissonnantes et des fourrés et landes à Genêts) devront être conduites en dehors des périodes de forte sensibilité pour la faune. Elles seront menées entre le 01/09 et le 30/10, permettant d'éviter la période de reproduction des oiseaux, des reptiles et des chiroptères (printemps-été), la période de reproduction et de mise bas de l'Ecureuil roux (décembre à août), et la période d'hivernage des chiroptères et des reptiles (hiver - période de léthargie).

Les travaux de décapages et de dégagement des emprises du carrefour giratoire seront quant à eux réalisés entre le 01/09 et le 28/02 au droit des milieux ouverts montrant une sensibilité particulière pour la faune afin d'éviter la période de reproduction des oiseaux et des reptiles (période de sensibilité maximale).

Ces dispositions permettront de limiter fortement le risque de dérangement et d'écrasement de la faune (oiseau au nid, œufs, juvéniles, etc.).



Mise en défens des secteurs sensibles à proximité du chantier (MR2)

Afin de préserver les milieux naturels à enjeu localisés à proximité des travaux des divagations des engins et du personnel de chantier, ceux-ci seront mis en défens à l'aide de grillages avertisseurs ou de chainettes bicolores métalliques (limites d'emprises à l'interface avec les milieux sensibles).

La mise en défens sera mise en œuvre dès le démarrage du chantier, en amont des travaux de terrassement et de modelage du sol. Un panneauage pourra accompagner ce dispositif afin de mieux sensibiliser le personnel de chantier.

Cette mesure devra être maintenue en place durant toute la durée des travaux. Un contrôle régulier du dispositif sera conduit dans le cadre du suivi écologique du chantier (respect des implantations et fonctionnalité des mises en défens).

Mise en place de clôtures imperméables à la faune à proximité du giratoire de la RD538 (MR3)

Cette mesure a pour vocation de limiter le risque de colonisation des emprises travaux par la petite faune, en particulier les amphibiens et les reptiles. Elle sera mise en œuvre uniquement au droit des travaux liés au giratoire de la RD538 où un fossé temporaire favorable à ces animaux est observé à proximité du projet.

Ces clôtures spécifiques seront constituées d'une bâche ou d'un tissu synthétique fixée au sol à l'aide de piquets et enterrée sur une vingtaine de centimètres afin d'empêcher les animaux fouisseurs de passer en dessous. Un bas-volet devra être formé sur la partie supérieure de la bâche et orienté vers le bas sur la face extérieure du dispositif depuis la zone de chantier (angle de 45° à 60°) afin d'empêcher les animaux de pénétrer au sein des emprises. Le dispositif devra présenter une hauteur verticale de 50 cm minimum pour la partie aérienne.

La mise en place de ce dispositif sera réalisée pendant la phase de préparation des travaux et sa bonne réalisation sera validée par un écologue. Les barrières devront rester en place toute la durée des travaux et être fonctionnelles a minima sur la période de février à juin (forte sensibilité pour les amphibiens).

Un contrôle régulier sera effectué afin de garantir l'imperméabilité et la fonctionnalité du dispositif et de réparer la clôture si nécessaire

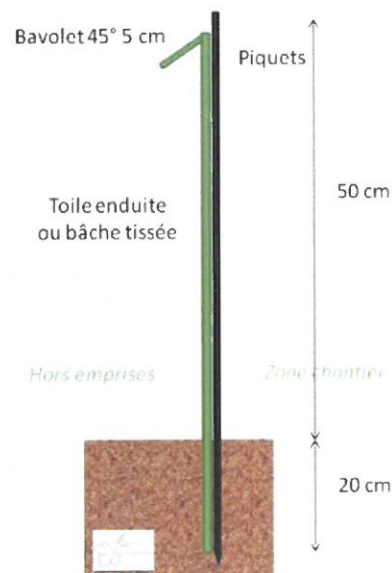
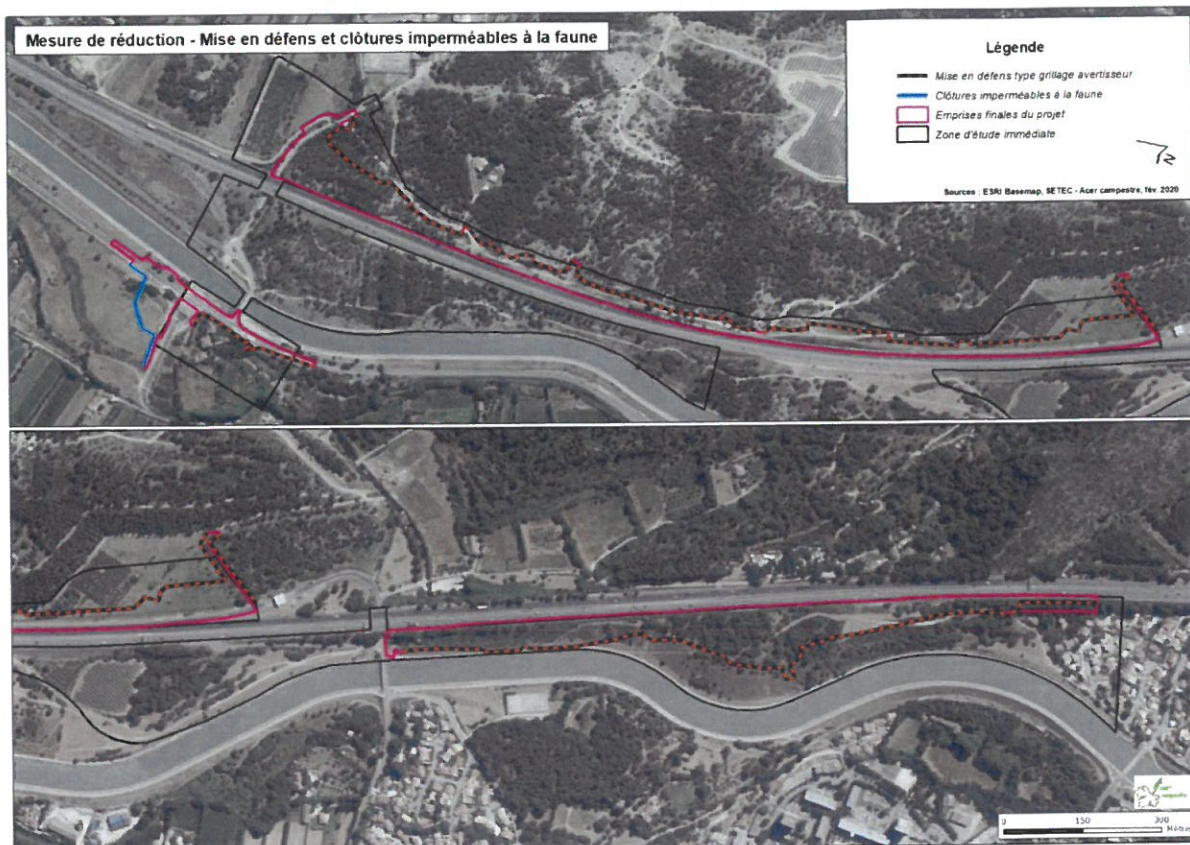


Illustration 138. Exemple de clôture spécifiques pour les batraciens



Management environnemental du chantier (MR4)

Afin de réduire au maximum l'emprise du chantier sur les milieux, un plan de circulation des engins devra être établi en prenant en compte les sensibilités des différents milieux avant le lancement des travaux. Les emprises devront se limiter au strict nécessaire et les interventions depuis la chaussée devront être privilégiées dans la mesure du possible (accès depuis l'extérieur limités). L'artificialisation et l'empierrement des sols sur les emprises occupées de façon temporaire devront être limités au maximum (bases vie, aire de stockage des matériaux, pistes temporaires...). Un géotextile pourra être disposé sous les empierrements pour faciliter la remise en état de ces secteurs à la fin des travaux. Toutes les emprises temporaires devront être déposées en fin d'utilisation et ces espaces devront être renaturés en cas de constat de dégradation du milieu.

En ce qui concerne les pollutions, des mesures devront être mises en place pour les prévenir au maximum. Des kits anti-pollution devront être présents sur le chantier afin de réagir le plus rapidement possible en cas de pollution accidentelle. Un contrôle régulier de l'entretien des engins et du respect des normes anti-pollution devra être mis en œuvre.

Concernant la gestion des déchets, les équipes de chantier devront être sensibilisées et tous les déchets liés au chantier devront être emportés et traités dans des conteneurs adéquats (interdiction du dépôt de déchets au sol). Si besoin, des sessions de ramassage des déchets devront être conduites de façon régulière sur l'ensemble des emprises du chantier.

Un protocole de limitation des poussières devra par ailleurs être mis en œuvre afin de limiter les incidences indirectes des travaux sur les milieux naturels et la pollution de l'air (arrosage préventif des pistes de circulation par temps sec et venteux par exemple).

Les équipes chantiers devront être sensibilisées aux enjeux écologiques observables sur le secteur et à l'intérêt des mesures prises en faveur des milieux.

Limitation de la propagation des espèces végétales envahissantes (MR5)

Dans un premier temps, un traitement des Erables négundo présents à proximité des emprises chantier le long de la piste à l'est de l'autoroute devra être conduit afin de limiter le développement de foyers de dissémination. Les sujets observés sur site sont des arbustes de petites tailles, l'opération d'éradication consistera donc à l'arrachage / abattage et au dessouchage des arbres, avec évacuation en décharge habilitée des rémanents.

Par ailleurs, les engins pénétrant sur le chantier devront être nettoyés de toute terre étrangère du site.

Les matériaux acheminés sur le chantier devront être sains et issus de carrières. Toute utilisation de produits recyclés ou réutilisés sera interdite (bitumes et bétons recyclés, terres de remblais, etc.).

Le cas échéant, les terres végétales remaniées et entreposées sur place devront faire l'objet d'un ensemencement avec un mélange thermophile adapté couvrant afin de limiter l'émergence des espèces envahissantes (par exemple : *Bromus erectus* (50%) puis *Festuca ovina*, *Anthyllis vulneraria*, *Daucus carotta*, *Linum bienne*, *Leucanthemum vulgare*, *Sanguisorba minor*, *Thymus praecox*).

Pendant toute la durée des travaux, une surveillance de l'émergence des espèces envahissantes devra être mise en œuvre. Le cas échéant, un traitement spécifique des nouveaux foyers devra être conduit sur avis de l'écologue.

La mise en œuvre opérationnelle de la mesure s'opèrera par :

- des spécifications très strictes reprenant les préconisations définies ci-dessus dans les contrats des entreprises de travaux ;
- des mesures coercitives fortes en cas de non-respect ;
- la désignation de coordinateur environnement (AMO) pour s'assurer du bon respect de cette mesure et de la traçabilité des matériaux.

Adaptation et limitation de l'éclairage en phase exploitation (MR9)

L'objectif est ici de ne pas apporter de perturbations supplémentaires liés à l'éclairage artificiel par rapport à la situation existante.

En phase chantier, les travaux se dérouleront exclusivement de jour pour la réalisation du giratoire de la RD538.

En phase exploitation, il n'y aura pas d'éclairage sur le secteur



Illustration 139. Impact de l'éclairage public sur la faune (© 2002 The University of Texas McDonald Observatory)

estimation budgétaire : en phase de travaux, ce coût est intégré dans les travaux d'aménagements paysagers du projet. Pour la phase d'exploitation, la mesure n'est pas évaluable en l'état.

Impacts résiduels

Le tableau suivant présente les mesures préconisées et les atteintes résiduelles après mesures pour chaque espèce d'intérêt patrimonial et réglementaire dont l'évaluation des impacts est jugée non nulle.

Bilan des impacts résiduels et des mesures proposées par taxon

Cortèges / Espèces et fonctions des habitats		Typologie primaire d'habitats d'espèces	Sous-catégories d'habitats d'espèces concernées et surfaces	Espèces indicatrices et enjeux liés	Qualité fonctionnelle des habitats d'espèces impactés	Effectifs concernés (estimatif)	Caractérisation des pertes écologiques	
							Pertes estimées	Niveau d'impact résiduel
Avifaune nicheuse des milieux arborés (n = 20) → Aire de repos, d'alimentation et de nidification	Milieux méditerranéens en mosaïque : garrigues semi-ouvertes, arborescentes et buissonnantes, fourrés, bosquets	Milieux en mosaïque : Pinèdes sur pelouses et ourlets à Brachypode – 7 582 m ² Pinèdes sur garrigues semi-ouvertes et pelouses – 9 150 m ² Pinèdes sur maquis arborescent, fourré et lande à genêt – 13 833 m ²	Chardonneret élégant (fort enjeu de conservation) Serin çin (fort enjeu de conservation) Verdier d'Europe (fort enjeu de conservation)	Milieux en mosaïque : Mosaïque de milieux ouverts (pelouses), buissonnants et de bosquets de haut jet (pins principalement) modérément à fortement dégradé et localisé en partie sur talus autoroutier, mais montrant globalement une bonne fonctionnalité pour les oiseaux communs à assez communs (sites de nidification potentielle à proximité de sites d'alimentation) Milieux boisés et arborés : Habitat modérément à très fortement dégradé montrant une fonctionnalité limitée, en particulier pour les espèces sensibles : pinèdes plantées et alignements d'arbres monospécifiques, formations sur talus autoroutier Habitats peu diversifiés et peu structurés / stratifiés limitant les capacités d'accueil pour l'avifaune nicheuse (niches écologiques peu diversifiées) Forte représentativité locale des habitats d'espèces, y compris d'habitats plus qualitatifs	Chardonneret élégant : 3 à 4 couples Serin çin : 4 à 6 couples Verdier d'Europe : 2 à 3 couples	Perte irréversible de 4,24 ha d'habitats d'espèces Diminution modérée de la disponibilité d'habitats de nidification et d'alimentation des oiseaux à l'échelle de la zone impactée Diminution faible à non significative de la connectivité des habitats d'espèces Contribution modérée à faible au déclin des populations locales (en fonction de l'état de conservation et des tendances évolutives des taxons concernés)	Faible à modéré selon les taxons	
	Milieux boisés et arborés	Milieux boisés et arborés : Pinèdes – 11 465 m ² Plantations et alignements d'arbres – 583 m ² TOTAL = 42 388 m ² / 4,24ha						

La prise en compte des mesures de suppression et de réduction des atteintes telles que proposées dans le présent document et le contrôle de leur application assuré durant tout le déroulement du chantier, permettra des atteintes résiduelles modestes du projet.

Les mesures proposées permettent de ramener les niveaux d'impacts résiduels à faibles ou très faibles pour la plupart des espèces sur le secteur du giratoire de la RD538 à Roquerousse.

Mesures compensatoires

Les mesures compensatoires ont pour objet d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects, du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits. Elles sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou à proximité de celui-ci afin de garantir sa fonctionnalité de manière pérenne. Elles doivent permettre de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale des milieux (selon les articles L122-1-1 et suivants et R.122-13 du code de l'environnement).

Au droit de l'aménagement du giratoire de la RD538/chemin de Roquerousse à Salon de Provence, les mesures d'évitement et de réduction ont permis de ramener les niveaux d'impacts résiduels à faibles ou très faibles pour la plupart des espèces.

L'aménagement de ce carrefour ne nécessite donc pas de mesures compensatoires.

Conclusion

Le projet d'aménagement du giratoire de la RD538/chemin de Roquerousse apparaît donc comme une infrastructure raisonnée au regard des enjeux portés et notamment environnementaux.

Il apporte une réponse adéquate dans le respect des mesures d'évitement et de réduction de ses effets sur l'environnement.

L'ensemble des mesures énoncées au titre du projet du giratoire dans l'étude d'impact sera mis en œuvre lors de la réalisation de l'aménagement.

A7 – Complément du Demi-diffuseur de Salon Nord

Réponse du MOA suite à l'enquête publique unique



Mesures ERC

5.8 SYNTHÈSE DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Les mesures environnementales sont synthétisées ci-après sous la forme d'un tableau. Elles sont présentées par thématique, en distinguant la phase travaux de la phase exploitation et en spécifiant le type de mesure (E : Évitement ; R : Réduction ; C : Compensation ; A : Accompagnement).

5.8.1 SYNTHÈSE DES MESURES EN PHASE TRAVAUX

La phase travaux s'accompagne de la mise en place d'un management environnemental qui comprend notamment :

- ✓ **l'intégration d'une notice environnement à la consultation des entreprises.**
- ✓ **l'obligation de mettre en place par l'entreprise un Plan d'Assurance Environnement (PAE), soumis à la validation du maître d'œuvre notamment pour l'implantation de la base vie et des zones de dépôt.**
- ✓ **la désignation d'un coordinateur environnemental en charge du contrôle et du suivi environnemental du chantier désigné au sein de l'entreprise.**
- ✓ **le contrôle régulier de l'intégrité des sites devant être préservés.**
- ✓ **la gestion, le tri et la mise en place d'un traitement adapté des déchets de chantier.**

Thématique concernée	Mesures
Climat	- Optimisation des emprises du projet pour limiter le déboisement (E) - Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage par temps sec et venteux, la limitation de vitesse des engins sur le chantier (R) ou de traitements spécifiques des pistes de chantier, le bâchage des camions et la réduction des travaux émetteurs de poussière par grand vent (R)
Topographie Géologie	- Réutilisation des matériaux de déblais sur ou hors chantier (E) - Conservation et réutilisation de la terre végétale (E) - Choix d'un tracé limitant les terrassements (E) - Dispositifs géotechniques pour assurer la stabilité des talus (R) - Interdiction du recours au minage (R) - Limitation des pollutions du sol en phase travaux par le biais de consignes strictes données aux entreprises en charge des travaux dans le cadre de la notice de Respect de l'Environnement intégrée à leur marché, qui seront traduites en phase opérationnelle dans le Plan d'Assurance Environnement (PAE) établi par les entreprises (R) - Recyclage des matériaux de chaussée (R) - Végétalisation rapide des talus pour éviter le ravinement (R)
Eaux souterraines	- Interdiction de positionner des installations de chantier dans les périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable - Interdiction du traitement à la chaux à proximité des eaux superficielles (E) - Choix d'un tracé limitant les grands déblais (E) - Mise en place d'un système d'assainissement provisoire dès le démarrage des travaux (fossé provisoire de collecte des eaux de ruissellement) (R) - Limitation des pollutions par le biais de consignes strictes données aux entreprises en charge des travaux (intégrée au marché) sur l'implantation des aires de chantiers et des zones de parking (en dehors des sites sensibles), le stockage des produits polluants, le traitement des eaux usées, les précautions à prendre et les actions de prévention (R)

Thématique concernée	Mesures
Eaux superficielles	- Interdiction de positionner des installations de chantier dans les cours d'eau, notamment le Vabre de Talagard et leurs abords immédiats (E) - Respect des prescriptions de l'arrêté/avis de l'hydrogéologue dans le périmètre de protection de la prise d'eau de Craponne (R) - Adaptation du phasage des travaux pour travailler en période d'étiage et mise en place d'un pompage des écoulements si nécessaire (R) - Limitation des pollutions par le biais de consignes strictes données aux entreprises en charge des travaux (intégrée au marché) sur l'implantation des aires de chantiers et des zones de parking (en dehors des sites sensibles), le stockage des produits polluants, le traitement des eaux usées, les précautions à prendre et les actions de prévention (R) - Mise en place d'un système d'assainissement provisoire dès le démarrage des travaux (fossé provisoire de collecte des eaux de ruissellement) (R) - Respect des dispositions liées à l'arrêté loi sur l'eau relatif au projet
Risques naturels	- Choix judicieux des installations de chantier : pas d'installation de chantier au sein de la zone inondable du Vabre de Talagard (E) - Débroussaillage et déboisement dès le démarrage du chantier et information du personnel opérant pendant les travaux vis-à-vis du risque lié aux départs d'incendies (R) - Chaque engin de chantier sera muni d'un extincteur pour limiter les risques de départ d'incendie (R) - Respect des arrêtés préfectoraux relatifs à l'obligation légale de débroussaillage qui impose notamment un dispositif de prévention et d'extinction en période estivale (R)
Milieu naturel	- Calage général du projet et choix de la variante préférentielle à moindre impact (E) Evitement des secteurs sensibles pour la localisation des installations de chantier (E), notamment le site Natura 2000 « Garrigues de Lançon et Chaînes alentour » et dans les périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable - Optimisation des emprises (E) - Adaptation des périodes de réalisation des travaux(R) - Mise en défens des secteurs sensibles à proximité du chantier(R) - Capture et déplacement des reptiles protégés (R) - Capture et déplacement de la Magicienne dentelée (R) - Management environnemental du chantier (R) - Limitation de la propagation des espèces végétales envahissantes (R) - Gestion ou restauration d'habitats de pinèdes, de matorrals, de garrigues semi-ouvertes et de pelouses favorables aux espèces thermophiles (C) - Création de gîtes ponctuels (C)
Population Urbanisme réglementaire et urbanisation existante	- Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage ou de traitements spécifiques des pistes de chantier, le bâchage des camions et la réduction des travaux émetteurs de poussière par grand vent (R) - Délimitation stricte des emprises (R) - Limitation de la vitesse de circulation (R) - Travaux de nuit limités à ceux imposés par les exigences des gestionnaires de voiries (R)
Agriculture / Sylviculture	- Évitement des installations de chantier sur les terres agricoles (E) - Délimitation stricte des emprises (R) - Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage ou de traitements spécifiques des pistes de chantier, la limitation de vitesse des engins sur le chantier (R), le bâchage des camions et la réduction des travaux émetteurs de poussière par grand vent (R) - Dispositions pour la protection des sols notamment grâce à la mise en place des mesures de protection des eaux du chantier(R)

Thématique concernée	Mesures
Axes de communication et déplacements	- Maintien des circulations et des dessertes locales pendant les travaux en concertation avec le gestionnaire concerné (R) - Analyse des voiries avant travaux et renforcement éventuels des voiries (R) - Mise en place d'une signalisation temporaire pour les itinéraires modifiés ou perturbés (R)
Risques industriels et technologiques / Sites et sol pollués	Sans objet
Qualité de l'air et santé	- Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage ou de traitements spécifiques des pistes de chantier par temps sec et venteux, le bâchage des camions et la réduction des travaux émetteurs de poussière par grand vent (R) - Utilisation d'engins et matériels de chantier conformes aux normes (R)
Ambiance sonore	- Limitation du bruit des travaux en imposant aux entreprises des engins de chantiers respectant les normes acoustiques en vigueur (R) - Limitation des travaux nocturnes (R) - Recherche de dispositifs innovants limitant la gêne du chantier (avertisseurs sonores adaptés, aménagement intelligent du chantier) (R)
Paysage	Nettoyage régulier du chantier et remise en état en fin de travaux (R)
Patrimoine archéologique	Mise en œuvre de la procédure d'archéologie préventive notamment par la réalisation d'un diagnostic archéologique par l'INRAP avant le démarrage du chantier (R)
Monuments historiques sites inscrits/classés et espaces patrimoniaux protégés	Sans objet
Tourisme et loisirs	- Maintien autant que possible des circulations et des dessertes locales en phase travaux (R) - Limitation des poussières issues des travaux par la mise en place de l'arrosage ou de traitements spécifiques des pistes de chantier (R)

Tableau 62. Synthèse des mesures en phase travaux

5.8.2 SYNTHÈSE DES MESURES EN PHASE EXPLOITATION

Les principaux effets du projet en phase exploitation sont présentés dans le tableau suivant. Les mesures environnementales sont présentées par thématique en spécifiant le type de mesure (E : Évitement ; R : Réduction ; C : Compensation ; A : Accompagnement).

Thématique concernée	Mesures
Climat	- Plantations dans les emprises du projet permettant de participer au stockage du CO2 (R) - Signature d'une convention de partenariat "Autoroute Bas Carbone" qui vise à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 (A)
Topographie Géologie	- Réutilisation des matériaux issus des déblais du chantier afin d'éviter le transport de matériaux de carrières (E) - Prise en compte du niveau de sismicité et études géotechniques spécifiques au projet pour la stabilité des nouveaux talus et ouvrages (R)
Eaux souterraines et superficielles	- Choix de la variante Nord évitant les plus grands déblais dans le périmètre de protection de la prise d'eau (E) - Remblaiement d'une bande située à l'Est de l'autoroute, suppression de la dépression topographique actuelle et déplacement de l'entrée de l'ouvrage OH 229.6 (E) - Respect des prescriptions de l'arrêté préfectoral dans le périmètre de protection de la prise d'eau du canal de Craponne (R) - Mise en place d'un système d'assainissement définitif permettant la protection des eaux souterraines et superficielles (traitement qualitatif et écrêtement avant rejet dans le milieu naturel) (R) - Rétablissement de tous les écoulements naturels interceptés par le projet (R) - Mise en place de dispositifs de retenue dans la traversée des périmètres de protection rapprochée de la prise d'eau et au niveau des franchissements des écoulements superficiels (R)
Risques naturels	- Choix de la variante évitant un aménagement du vallon du Talagard dans sa partie amont soumise aux risques de ruissellement d'eau pluviale(E) - Remblaiement d'une bande située à l'Est de l'autoroute, suppression de la dépression topographique actuelle et déplacement de l'entrée de l'ouvrage OH 229.6 (E) - Mise en place de mesures pour éviter l'augmentation des risques d'inondation (bassins d'écrêtement des eaux) (R) - Respect des règles de construction incluant les risques naturels (risque sismiques, mouvements de terrain, aléa climatiques) (R) - Respect de l'obligation de débroussailler à 20m de l'infrastructure (R)
Habitat naturel /Faune /Flore/Corridors écologiques / sites du réseau Natura 2000	- Utilisation de plants et semences locaux pour les aménagements paysagers (R) - Gestion extensive des délaissés autoroutiers et espaces paysagers en phase exploitation(R) - Adaptation et limitation de l'éclairage en phase exploitation aux sites où il est indispensable (gares de péage, plateforme) (R) - Aménagement d'échappatoires pour la petite faune dans les ouvrages hydrauliques les plus adaptés (R)
Population Urbanisme règlementaire et urbanisation existante	- Acquisition des terrains qui se trouvent sous les emprises du projet (C) - Mesures paysagères permettant une intégration des aménagements dans l'environnement (R)

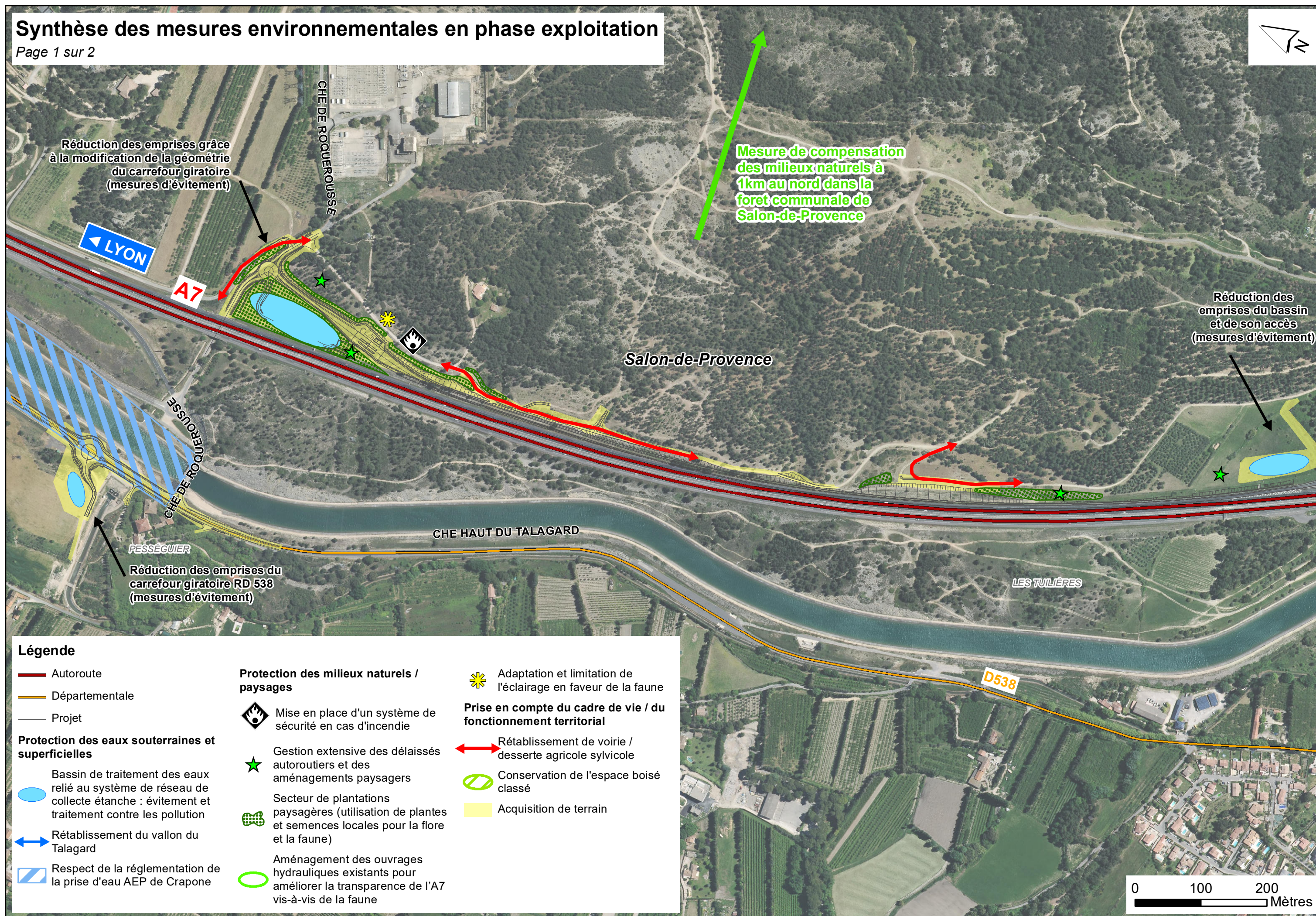
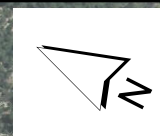
Thématique concernée	Mesures
Agriculture / sylviculture	- Optimisation des emprises du carrefour giratoire de Roquerosse pour éviter les parcelles agricoles (E) - Rétablissement de dessertes agricoles et des réseaux (R) - Rétablissement de tous les axes de communication et accès recoupés (R) - Acquisition des terrains agricoles et sylvicoles (C) - Versement d'une indemnité compensatoire au fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB) d'un montant équivalent au reboisement d'une surface au moins égale à la surface défrichée. (C)
Axes de communication et déplacements	Rétablissement de toutes les voiries et de tous les accès (R)
Qualité de l'air et santé	Maitrise du trafic et réduction de la vitesse en cas de pic de pollution (R)
Ambiance sonore	Le projet engendre une modification significative et des dépassements de seuils de niveaux sonores, le long du chemin du Talagard. Des protections acoustiques sont prévues (écran et isolations de façade) dans le cadre du réaménagement urbain du chemin du Talagard par la Ville de Salon-de-Provence (R).
Paysage	- Travail sur la géomorphologie des déblais (R) - Plantations au niveau des nouvelles gares de péages (R) - Plantations en périphérie des nouveaux bassins de traitement des eaux (R) - Aménagement des carrefours giratoires du chemin de Roquerosse et de la RD538
Patrimoine archéologique	Prescription d'un diagnostic archéologique avant les travaux
Monuments historiques sites inscrits / classés et espaces patrimoniaux protégés	Sans objet
Tourisme et loisirs	Rétablissement des chemins en accord avec les gestionnaires (R)

Tableau 63. Synthèse des mesures en phase exploitation

Les cartes en pages suivantes présentent une synthèse des mesures environnementales proposées dans le cadre du projet.

Illustration 224. Synthèse des mesures environnementales en phase exploitation

Page 1 sur 2



Synthèse des mesures environnementales en phase exploitation

Page 2 sur 2



Réduction des emprises du bassin et de son accès (mesures d'évitement)

Salon-de-Provence

AIX-EN-PROVENCE ►

A7

CHE DES SAMBOULES

CHE HAUT DU TALAGARD
DU TALAGARD

LES SAMBOULES

Réduction des emprises du talus (mesures d'évitement)

LES MAGATIS

Réduction des emprises de la bretelle et du bassin (mesures d'évitement)

LES CANOURGUES

Légende

- Autoroute
- Départementale
- Projet

Protection des eaux souterraines et superficielles

- Bassin de traitement des eaux relié au système de réseau de collecte étanche : évitement et traitement contre les pollution
- ↔ Rétablissement du vallon du Talagard
- ▨ Respect de la réglementation de la prise d'eau AEP de Crapone

Protection des milieux naturels / paysages

- 🔥 Mise en place d'un système de sécurité en cas d'incendie
- ★ Gestion extensive des délaissés autoroutiers et des aménagements paysagers
- 🌿 Secteur de plantations paysagères (utilisation de plantes et semences locales pour la flore et la faune)
- 🌳 Aménagement des ouvrages hydrauliques existants pour améliorer la transparence de l'A7 vis-à-vis de la faune

Prise en compte du cadre de vie / du fonctionnement territorial

- ✳️ Adaptation et limitation de l'éclairage en faveur de la faune
- ↔ Rétablissement de voirie / desserte agricole sylvicole
- 🌿 Conservation de l'espace boisé classé
- 🟡 Acquisition de terrain

0 100 200 Mètres

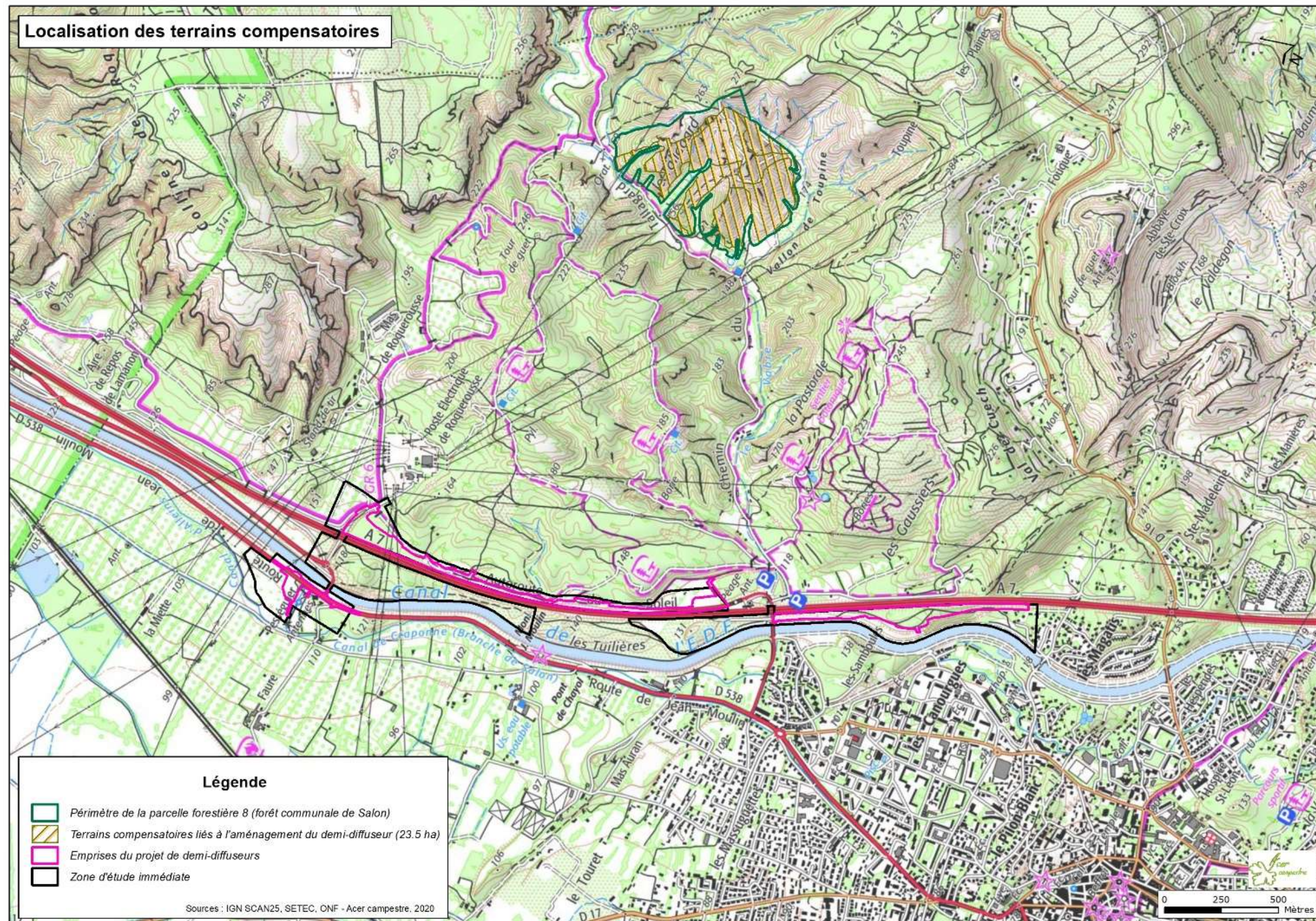


Illustration 163. Localisation du site de compensation par rapport au projet