



Aix en Provence  
LA VILLE

COMMUNE D'AIX EN PROVENCE  
*Direction Générale des Services Techniques*  
*Direction Adjointe des Services Techniques Infrastructures*  
*Département Études et Travaux d'Infrastructures*  
*Direction Études d'Infrastructures*

## **RUE ST THOMAS DE VILLENEUVE**

**ETUDE CAS PAR CAS (art R 122.2 du CE)**

### **NOTE DE PRESENTATION**

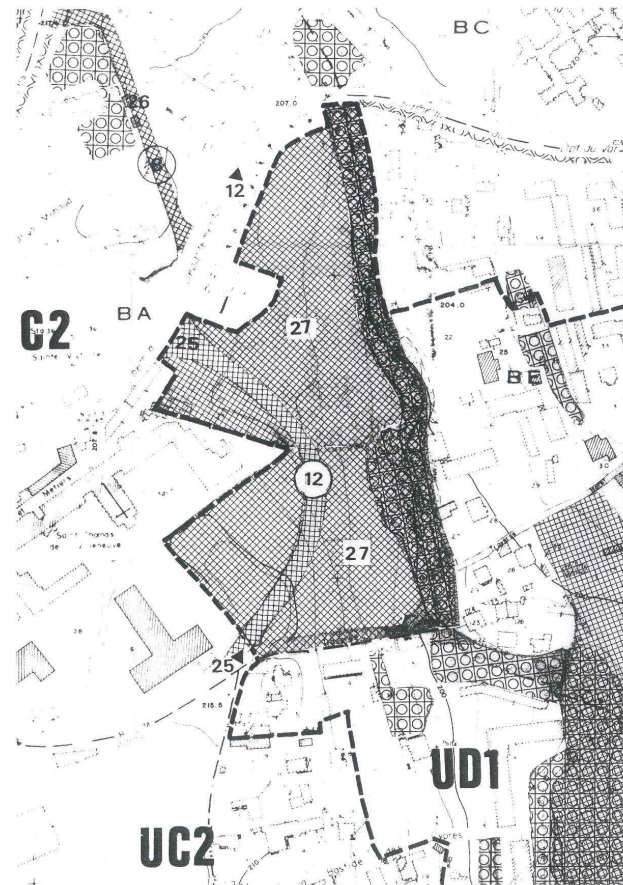


## SOMMAIRE

<b>HISTORIQUE, PREAMBULE :</b> .....	3
<b>1) SITUATION, LE SITE</b> .....	5
<b>2) LE PROJET DE VOIE.</b> .....	6
-Le plan de circulation des quartiers Est dans une politique de déplacements ville/CPA cohérente: .....	6
-le plan général des aménagements et la voirie projetée dans le secteur St Thomas .....	7
<b>-Les terrains dans l'état antérieur (mai 2008)</b> .....	8
<b>-L'état actuel</b> .....	8
<b>3) LE PROGRAMME DE TRAVAUX.</b> .....	10
<b>4) IMPACTS DU PROJET SUR LE MILIEU:</b> .....	11
Impacts hydrauliques : .....	11
Impacts acoustiques : .....	11
Impacts sur le milieu naturel : .....	11
Impacts Paysagers : .....	11
Impacts sur la pollution de l'air : .....	12
Les emprises foncières : .....	12
<b>5) ANNEXES :</b> .....	13
Etude hydraulique, Mediae, mars 2011 et Déc 2012. ....	13
Etude acoustique CIA, aout 2013.....	13
Etude ATMO PACA. ....	13
DCM de modification du POS du 17/12/1992 et du 21/06/2004.....	13
DCM du 23/05/2011 tirant le bilan de la concertation sur le schéma de déplacements des quartiers Est ..	13
Etude de valorisation de l'ancien lavoir. ....	13

## HISTORIQUE, PREAMBULE :

Au POS d'Aix-en-Provence approuvé en 1984 figurait dans le secteur de St Thomas de Villeneuve des emplacements réservés(ER) au bénéfice de la commune pour une voie de liaison de 12m d'emprise entre l'Avenue Fontenaille et l'Avenue Aurientis/RICM (ER voirie n°25) ainsi que pour des espaces verts (ER Equipements n° 27). Cette voie représentait un « reliquat » jugé nécessaire et conservé après enquête publique du POS, de ce qui avait été appelé le Boulevard Est et très contesté à l'époque, et donc abandonné dans son principe.

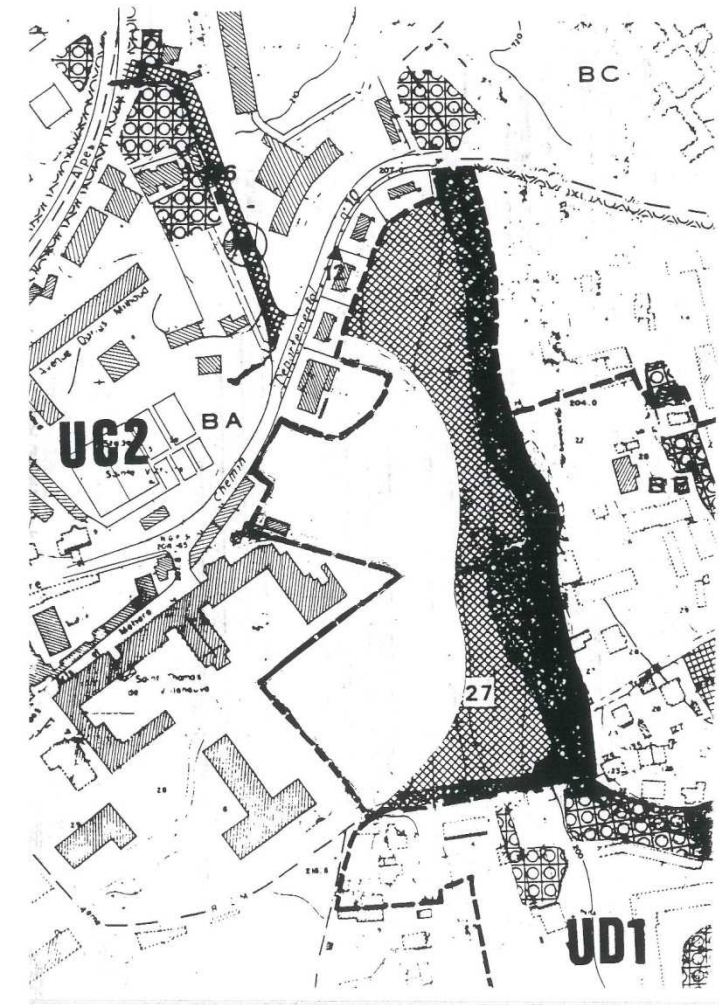


(POS approuvé en 1984, extrait planche 11)

En 1992, afin de libérer du foncier pour une opération d'aménagement de la maison de retraite St Thomas, une procédure de modification du POS a été menée visant à la réduction des emprises de ces ER. Conformément à la réglementation applicable à cette date, la réduction d'un ER au bénéfice de la commune ne nécessitait pas d'enquête publique. Le Conseil Municipal a ainsi approuvé le POS modifié lors de sa séance du 17/12/1992 qui a porté sur la réduction des emprises réservés et la fusion en un seul ER (n°27) pour « espaces verts, parking, voie ».

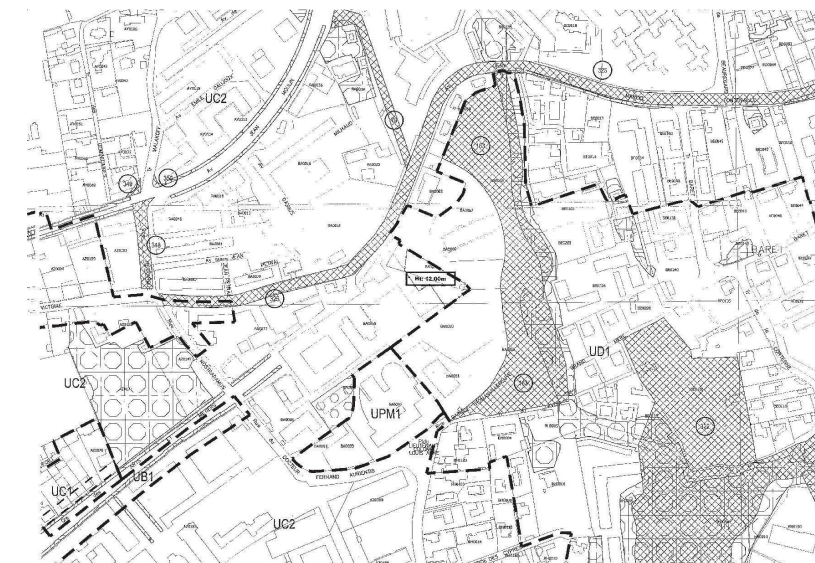
Parallèlement, et lors de la même séance, la commune a accepté la proposition de cession gratuite du foncier correspondant afin de réaliser au plus tôt le parking projeté.

La commune est ainsi devenue propriétaire du foncier (acte passé en 1994) et a ensuite réalisé le parking avec sa voie d'accès depuis l'Ave Fontenaille.



Extrait planche 11, POS modifié 1992.

Une autre procédure de modification a été menée en 2004, destinée à inscrire les conditions réglementaires pour permettre une extension de la maison de retraite, et sur la polyclinique du Parc Rambot, en permettre l'extension et réaliser un parking. Cette procédure a fait l'objet d'une enquête publique qui a donné lieu à un avis favorable du Commissaire-Enquêteur. Elle a été approuvée par le Conseil Municipal le 21/06/2004. Elle n'a pas touché à l'emprise ni à l'objet de l'ER voisin.



Extrait du POS en vigueur (inchangé sur le secteur depuis 2004)

Ce secteur a donc vu la réalisation de l'extension de la maison de retraite, la construction d'un bâtiment d'habitation collectif, et d'une MAPAD par le CCAS d'Aix, avec sa voie d'accès.  
C'est en 2005, à l'occasion des travaux de construction du parking Rambot qu'un parking provisoire a été réalisé à proximité, desservi par la voie préexistante de desserte de la MAPAD.

Lors de la réfection de l'Ave Aurientis qui a suivi en 2008, il a été nécessaire de réaliser la jonction entre les voies d'accès aux parkings, afin d'assurer des conditions de desserte correcte pendant les travaux et de garantir la sécurité des cheminements piétons et des personnels sur le chantier.

Cette opération de travaux, d'un montant inférieur à 1,9M€, n'avait pas fait l'objet d'étude d'impact conformément aux dispositions du code de l'environnement applicables à l'époque.

Depuis et dans le cadre de la réorganisation du plan de circulation des quartiers Est qui a fait l'objet d'une large concertation pendant la période 2008/2010, cette liaison, désormais dénommée rue St Thomas de Villeneuve et réalisée de façon succincte, a été identifiée comme un élément indispensable de ce plan.

La commune souhaite aujourd'hui réaliser les aménagements complémentaires pour lui conférer des caractéristiques pérennes et présenter des conditions de sécurité optimales et garantir une intégration dans le site à l'image des autres opérations de requalification effectuées dans le quartier.

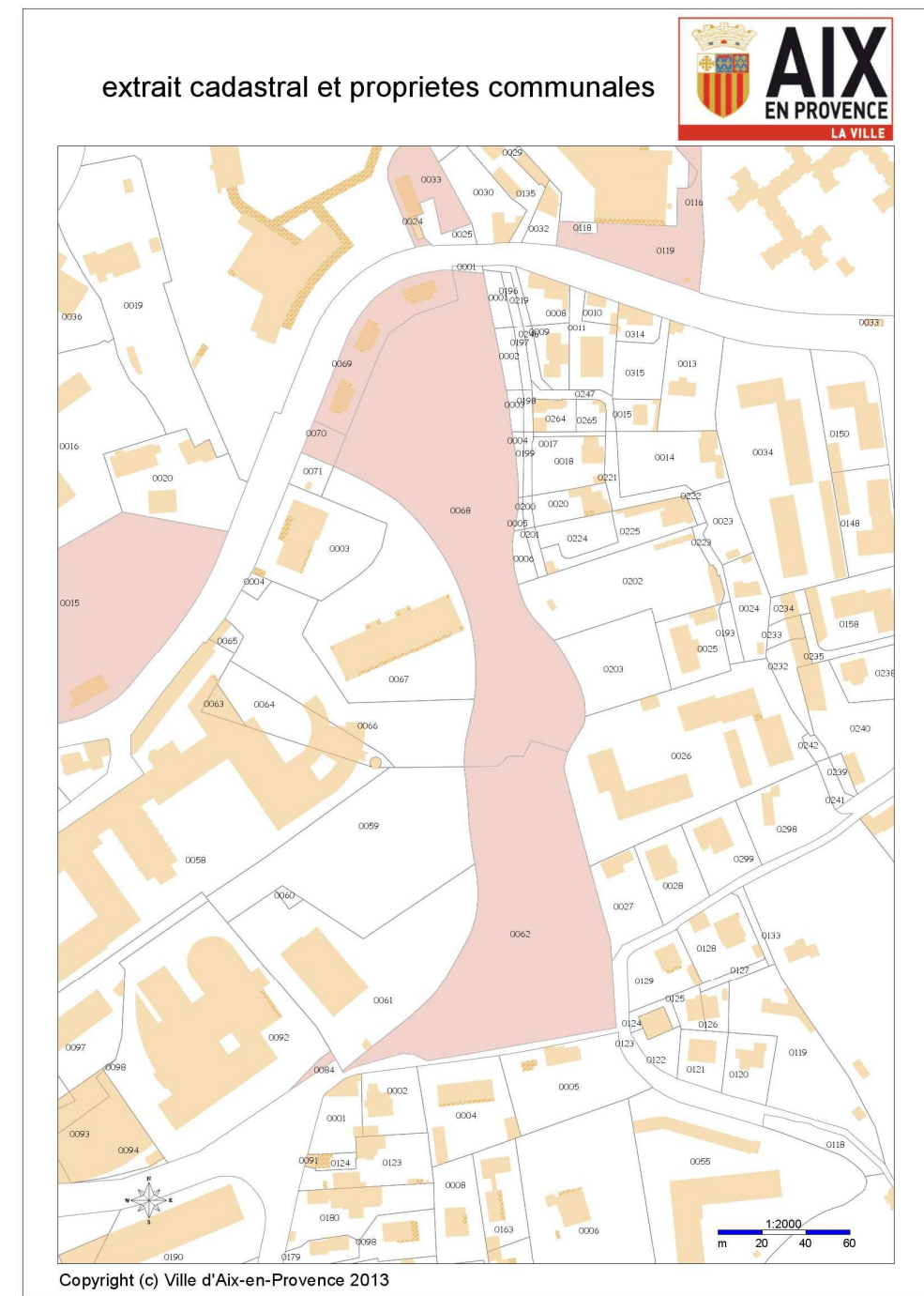
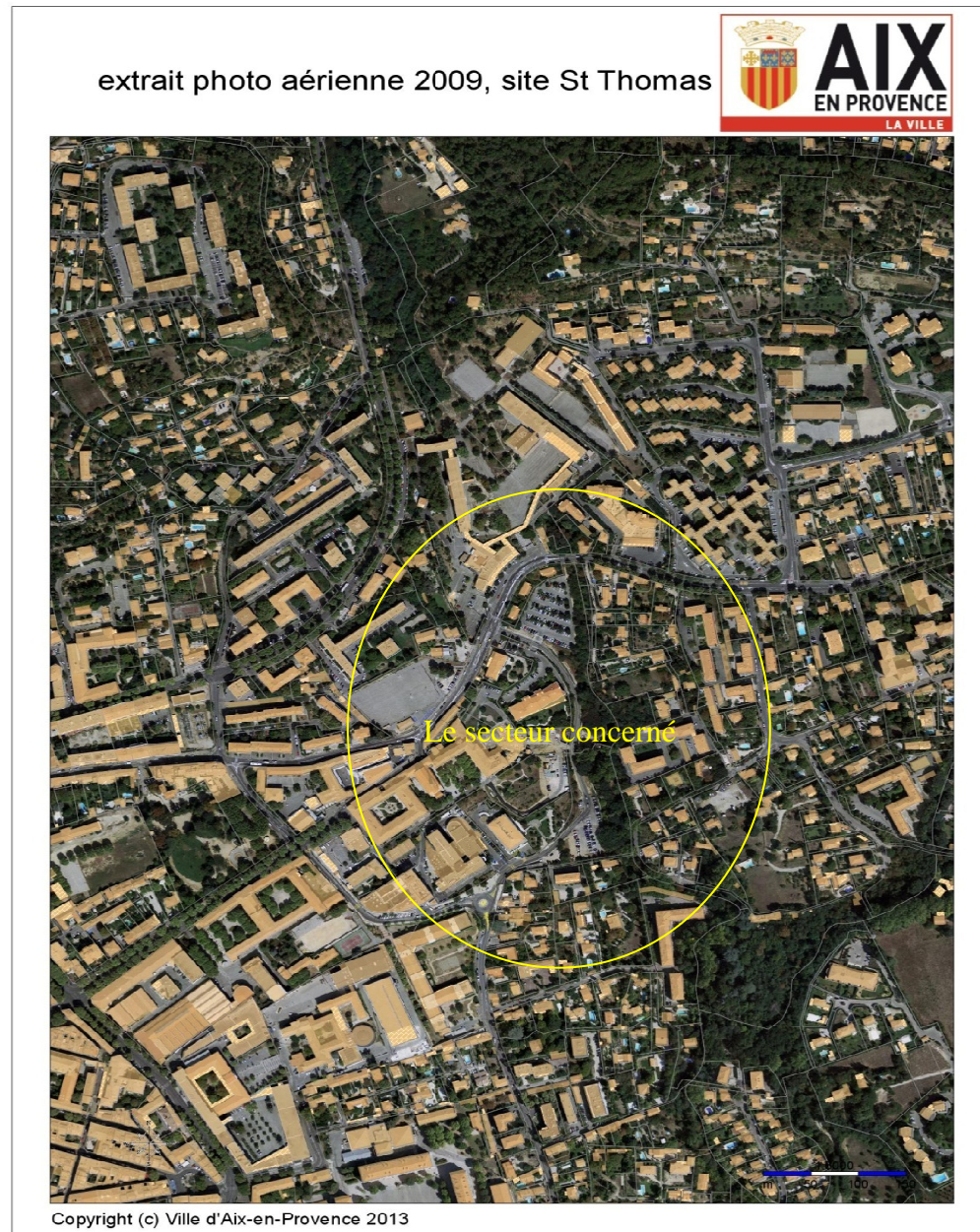
Au regard de la réglementation applicable relative à l'environnement et de sa récente évolution issue de Grenelle 2, cette opération ressort désormais de l'examen « cas par cas » auprès de l'autorité environnementale (art R122,2 du code de l'Environnement, route inférieure à 3km), qui, en fonction des éléments relatifs au projet, décidera de le soumettre à étude d'impact ou pas.



## 1) SITUATION, LE SITE

Le projet de voie se situe dans les quartiers Est d'Aix en Provence, il est destiné à assurer la jonction entre l'Ave Fontenaille (RD10, Rte de Vauvenargues), et la rue Aurientis.

Il s'agit d'un secteur urbain composé de bâtiments d'habitation (petits collectifs, individuels notamment à l'est), et qui comporte plusieurs équipements d'intérêt collectifs importants (polyclinique du parc Rambot et MAPAD au sud, maison de retraite St Thomas de Villeneuve collège du Sacré Coeur à l'est, lycée Cézanne au nord, ainsi que l'Ecole Supérieure des Arts et Métiers au sud-ouest),



Le secteur comporte par ailleurs un élément de patrimoine intéressant, l'ancien lavoir de l'époque du couvent St Thomas, qui a fait l'objet d'une étude de remise en valeur, mais dont la valorisation n'est pas programmée à ce jour. Il n'a pas été repéré au titre des éléments de patrimoine dans le projet de PLU arrêté par le Conseil Municipal en juillet 2014, il est vrai qu'il présente aujourd'hui un état de vétusté et de délabrement avancé.

Ce secteur est traversé par le ruisseau des Pinchinats, qui fait sa jonction avec le ruisseau Baret un peu en aval, devenant ensuite la Torse, et qui est totalement couvert en amont dans la traversée du lycée Cézanne.



## 2) LE PROJET DE VOIE.

-Le plan de circulation des quartiers Est dans une politique de déplacements ville/CPA cohérente:

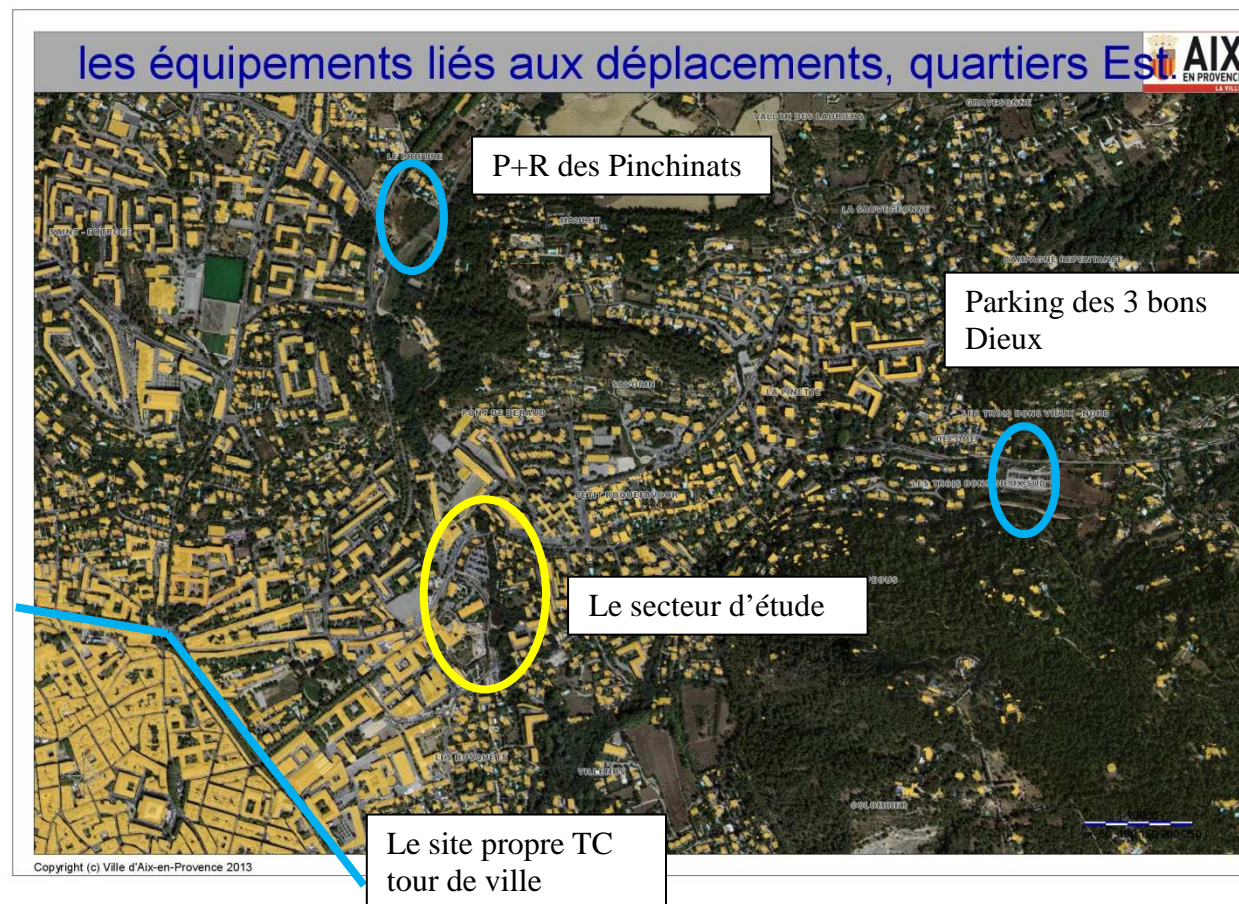
La commune a mené dans la période 2008/2010 un processus d'études et de concertation afin de réorganiser la circulation et les déplacements dans les quartiers Est. En effet, ce secteur présentait de nombreux dysfonctionnements en matière de déplacements avec la saturation des carrefours, un réseau de voies étroites, peu maillé, des traitements non conformes à la circulation des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)... qui imposent de le faire évoluer afin de développer les alternatives modales de déplacements en donnant de la place pour les transports en commun, les vélos, les piétons.....

Il s'agissait aussi de rationaliser et apaiser la circulation des véhicules, améliorer le cadre de vie et sécuriser les espaces publics.

Le schéma retenu s'inscrit dans la politique générale des déplacements mise en œuvre depuis plusieurs années sur Aix et le Pays d'Aix et qui vise à développer et rendre plus attractif l'usage des transports en commun (amélioration de la performance par des sites propres, la fréquence...), le report sur les modes actifs (schéma vélo, aménagements cyclables, trottoirs confortables...), la réduction de la place de la voiture en ville (organisation du stationnement et adaptation de l'offre, aménagements de parc relais.....) afin d'améliorer la qualité de vie et réduire les nuisances liées à l'usage excessif de l'automobile.

Les quartiers Est sont concernés à leurs abords par cette politique avec la réalisation du couloir bus sur les boulevards dits du « tour de ville », du parc relais des Pinchinats et du parking des 3 Bons Dieu.

La poursuite de cette politique s'est donc faite avec l'étude de nombreuses variantes d'aménagement qui ont été testées, puis présentées à la population et aux CIQ, pour aboutir aux termes du processus de concertation publique au schéma suivant qui a été retenu par la commune, (cf DCM 2011.558 du 23/05/2011) et qui intègre une voie supplémentaire, à savoir la rue St Thomas dont l'existence est impérative pour que le schéma à terme puisse fonctionner dans des conditions correctes.



### Schéma de circulation Tous Modes



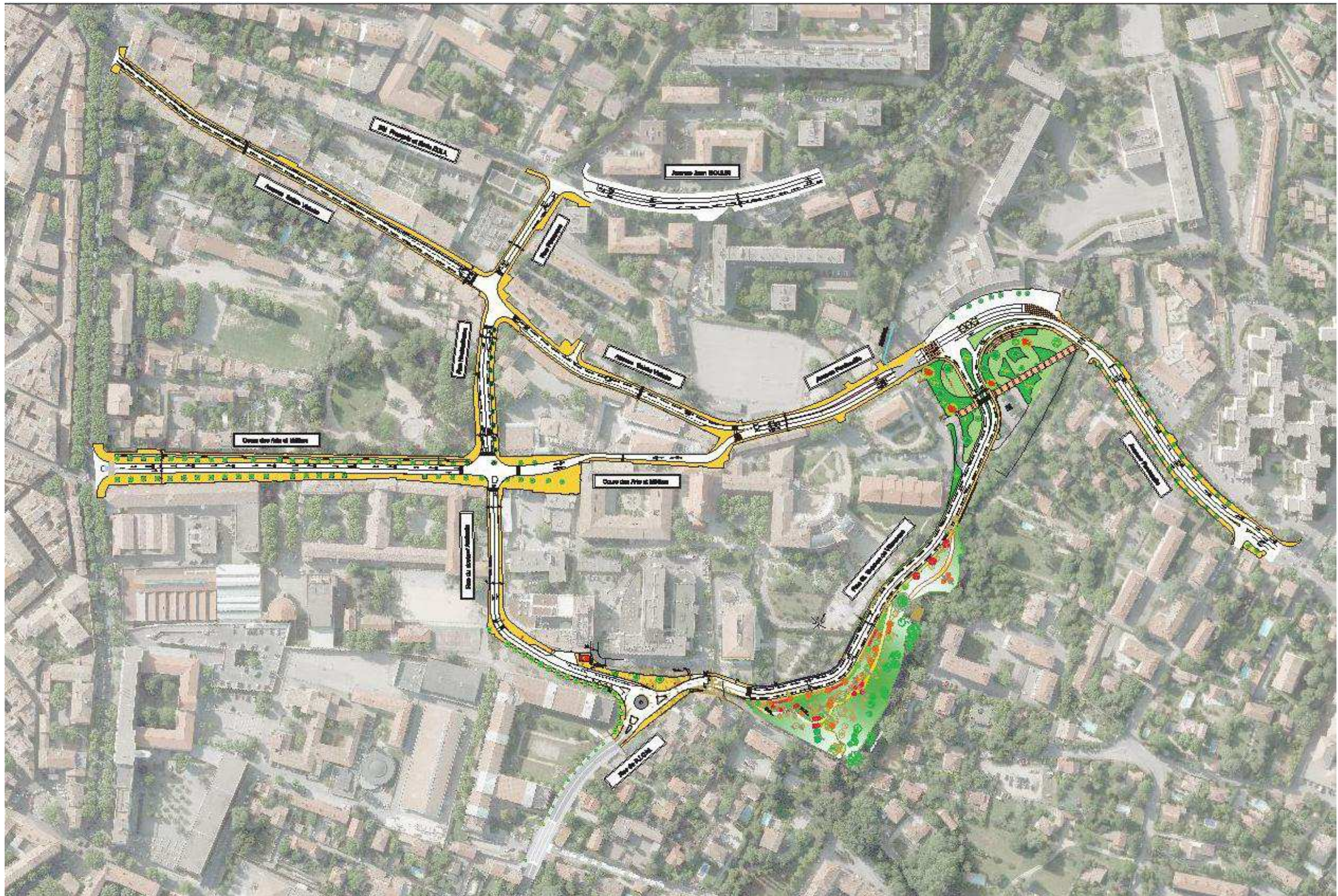
En effet, il a été impératif de créer la voie de maillage de St Thomas entre l'Ave Fontenaille et la rue du RICM/Aurientis comme prévu au POS pour :

- partager la voirie entre ses différents usages : implantation de couloir bus, de bandes cyclables.....
- élargir les trottoirs pour répondre aux normes PMR et rendre plus confortable et agréable les cheminements piétons.
- permettre d'aménager des espaces paysagers conséquents dans la ville qui participent à l'organisation de la trame verte et bleue et à son renforcement à proximité immédiate du ruisseau des Pinchinats, puis du Baret.
- garantir le passage d'un trafic estimé à 13 300vh/jr à terme.

Cette requalification a donné lieu également à la mise en sens unique de plusieurs voies.



-le plan général des aménagements et la voirie projetée dans le secteur St Thomas





**-Les terrains dans l'état antérieur (mai 2008)**



*le débouché de la voie d'accès au parking nord sur l'Ave Fontenaille*



*le débouché du chemin sur le parking nord*



*le chemin entre le ruisseau des Pinchinats et les propriétés ouest.*



*Le débouché du chemin sur le parking sud et la voie d'accès vers Aurientis*



*les abords de l'ancien lavoir*

**-L'état actuel**

Des aménagements relatifs à la mise en œuvre du plan de circulation sus-visé ont été ou sont en cours de réalisation.

Les voies qui ont déjà été refaites dans le cadre de la mise en œuvre du schéma de déplacements sont :

- Aurientis en 2008/2009.
- Nostradamus en 2009/2010
- Pétrarque en 2010/2011
- Ste Victoire en 2011/2012

En ce qui concerne plus particulièrement le secteur de St Thomas, la partie de voie correspondant à l'accès au parking nord a été déplacée en 2013 avec l'aménagement d'un nouveau carrefour rendu possible par l'acquisition de la parcelle le long de l'Ave Fontenaille et la démolition des 3 constructions vétustes qu'elle supportait. Cet aménagement a intégré également la réalisation d'un parvis pour le lycée en supprimant le parking et en améliorant la fonctionnalité pour les bus, ainsi que la réalisation d'un merlon planté destiné à améliorer le confort acoustique des riverains tout en participant à la mise en valeur du site.

Le tronçon sud a été également mis au profil définitif au débouché sur la rue Aurientis.





*L'Ave Fontenaille en 2012, le débouché de la rue St Thomas, et l'entrée du lycée avec son parking*



*la jonction avec la section provisoire de 2008.*

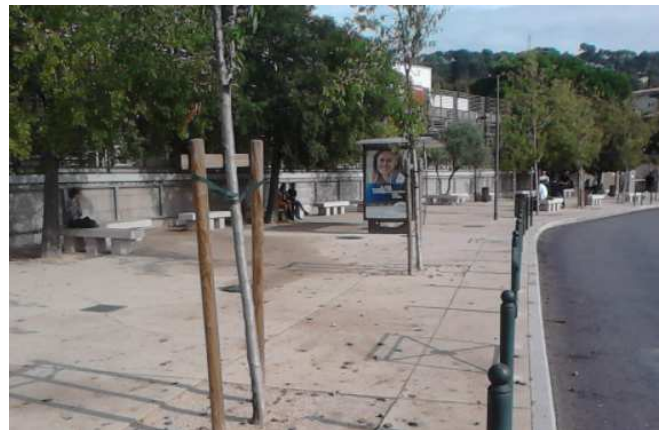
**Etat après travaux 2013 :**



*Le débouché de la rue St Thomas sur l'Ave Fontenaille, avec le merlon et la continuité piétonne en partie ouest.*



*La section provisoire au droit du lavoir*



*le parvis réaménagé du lycée.*



*La fin de section provisoire et la vue état actuel depuis le giratoire Aurientis*

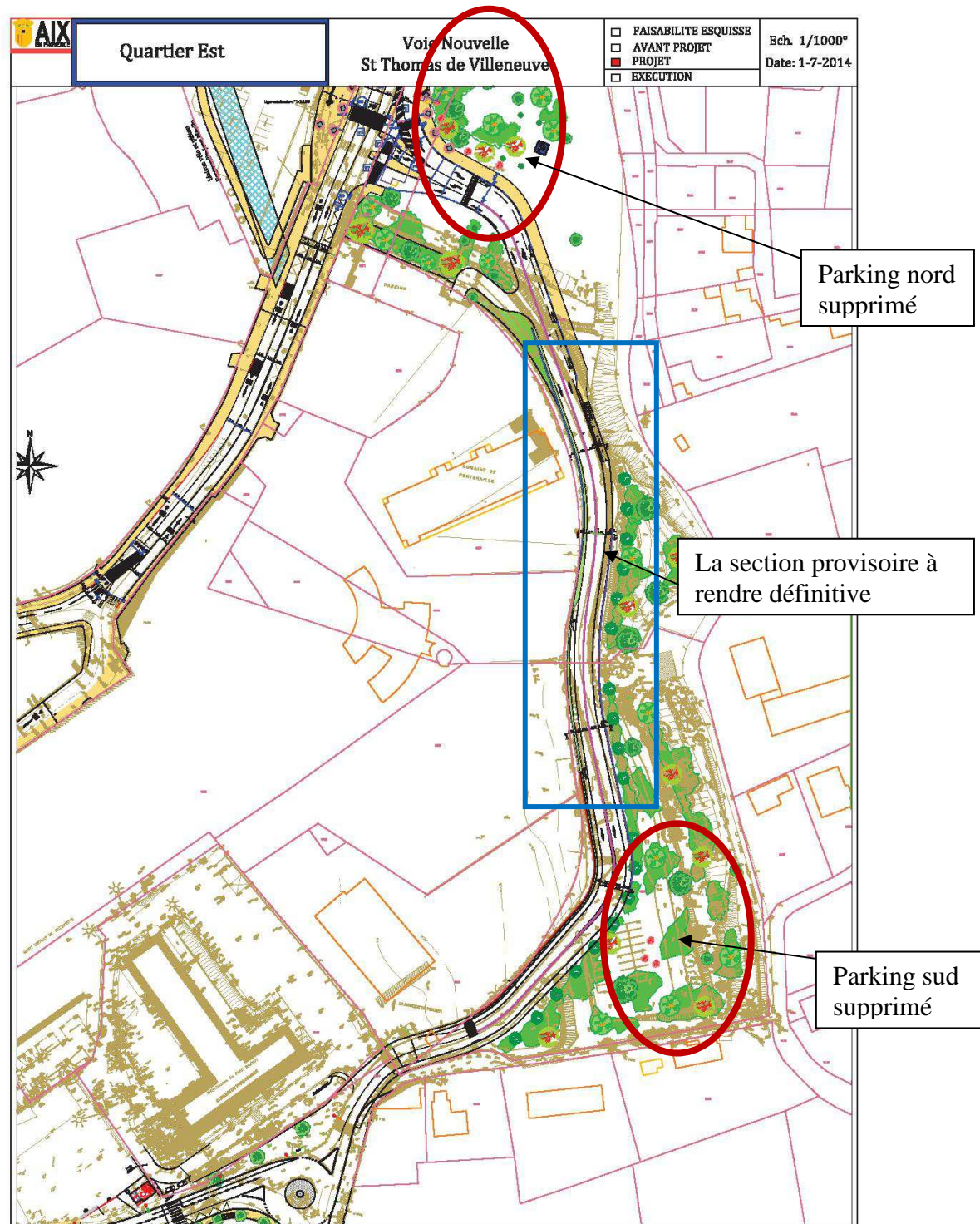


### 3) LE PROGRAMME DE TRAVAUX.

Le projet consiste en l'aménagement pérenne de la partie provisoire qui représente 187ml, la requalification des sections antérieures ayant été réalisées en 2013 (cf supra.),

Les caractéristiques générales de la voie, destinée à être en zone 30, sont les suivantes :

- une chaussée double sens de 6 m de largeur
- une bande cyclable 1,50 m en surlargeur dans les parties montantes nord et sud.
- un trottoir de 2 m côté est



Par ailleurs, des mesures d'accompagnement sont prévues avec la réalisation des protections phoniques à la source et la suppression des 2 parkings destinés à être réaménagés en espaces verts de détente/promenade.

En effet, le projet de voie dans sa version 2008/2010 ne prévoyait que la suppression du parking provisoire sud et son aménagement en espaces verts. La maîtrise foncière de la parcelle de l'Ave Fontenaille, et les demandes issues de la concertation ont permis de revoir le débouché avec l'aménagement du parvis du lycée (cf supra), et de ce fait d'intégrer désormais la suppression du parking nord afin d'en faire un espace vert de respiration face au lycée. (le reliquat de ce parking après travaux 2013 existe cependant encore à ce jour).

Les bords du ruisseau, notamment en partie sud, présentent un aspect peu engageant. Le projet intègre leur aménagement et assurera une continuité conviviale de la promenade.

#### **4) IMPACTS DU PROJET SUR LE MILIEU:**

##### Impacts hydrauliques :

Le projet est voisin du ruisseau des Pinchinats (le cours d'eau prend l'appellation de Torse après sa jonction avec le ruisseau Baret, un peu plus au sud de la zone de projet), dont il faut noter qu'il est totalement couvert dans sa partie amont dans l'emprise du lycée Cézanne.

Le projet a fait l'objet d'une étude hydraulique en mars 2011 par le BE Mediae qui concluait à l'absence de compensation. En effet, l'état détaillé des surfaces imperméabilisées fait état de :

-le parking nord avec sa voie d'accès (réalisé en 1995) représentant 5072 m<sup>2</sup>

-la voie sud (réalisée à l'occasion des opérations MAPAD, extension de la maison de retraite St Thomas, puis travaux sur la polyclinique) représente 1250 m<sup>2</sup>, soit un total de 6322 m<sup>2</sup>.

(le parking sud provisoire de 2014m<sup>2</sup> réalisé en 2005 et le tronçon de jonction provisoire pour 2744m<sup>2</sup> réalisée en juin 2008, ont été ajoutés par Mediae dans son étude au titre des surfaces « étanches », soit le total de 11080 m<sup>2</sup>, elles ne sont pas comptabilisées dans le décompte ci-après)

Le projet de voie recalibrée représente 6077 m<sup>2</sup> au total ; -y compris la partie de voie sud (1250m<sup>2</sup> supra) et de parking nord, soit une diminution des surfaces imperméabilisées au regard de la situation « légale » et pérenne de 245 m<sup>2</sup>. (6322-6077)

Cette étude a été complétée par l'impact sur les aléas en décembre 2012. Cette dernière a conclu à l'absence d'impacts sur la zone inondable.

Par ailleurs, le réseau pluvial est constitué par une canalisation béton de 600mm, et le rejet dans le milieu est assuré par un exutoire qui existe depuis 1995 et qui a été refait en 2013.

Dans ce contexte, le projet n'est pas soumis à dossier « loi sur l'eau », cf conclusions de la réunion ville/DDTM13/BE Mediae de sept 2012.

Conformément aux dispositions du SAGE de l'Arc en vigueur depuis mars 2014 suite à sa révision, le projet n'étant pas soumis au régime IOTA, il n'y a pas lieu de prévoir d'installation de prétraitement avant rejet.

Il faut noter en effet, au regard des retours d'expérience sur les systèmes de type déboureur/déshuileur depuis de nombreuses années, qu'ils occasionnent en fait des pics de pollution lors de grosses pluies, plus dommageables que s'ils n'existaient pas avec une diffusion des polluants plus espacée.

##### Impacts acoustiques :

Le projet a fait l'objet d'une étude acoustique (BE Conseil Ingénierie Acoustique, août 2013) qui conduit à prévoir des protections à la source (protection anti bruit) et sur les façades de certains bâtiments existants. Les murs anti bruit sont prévus dans le projet, il appartiendra à la commune d'engager les conditions pour effectuer les travaux sur les constructions impactées à protéger.

##### Impacts sur le milieu naturel :

Il faut noter que l'état antérieur à la réalisation de la section provisoire n'a pas été inventorié puisque la réglementation applicable en 2008 ne prévoyait une étude d'impact que pour les travaux d'un montant supérieur à 1,9 M€. Or la section provisoire a représenté un montant de 75 000€, il faut d'ailleurs noter que le projet de voirie envisagé est estimé, en valeur 2014, à 510 000€. Si la décision de réaliser la voie en

« définitif » avait été prise en 2008, le projet n'aurait clairement pas été soumis à étude d'impact.

Ce site n'est répertorié dans aucun inventaire et ne fait l'objet d'aucune protection au titre de l'environnement.

Celles-ci (natura 2000, ZICO, ZNIEFF) sur le territoire aixois concernent le secteur de l'Arbois situé à plus de 13 km et, plus proches, celles qui portent sur le massif du Concors Ste Victoire, (site classé, ZNIEFF) avec la colline de Keyrié en ZNIEFF de type 2 mais dont les limites sont encore situées à plus d'un km du projet, et en sont séparées par une zone déjà urbanisée. Le projet n'a donc pas d'incidence sur ces espaces.

Aussi au regard de l'état actuel du site, le projet reste dans des emprises déjà artificialisées et n'a donc aucun impact majeur sur le milieu naturel, qu'il s'agisse de la ripisylve, de la faune ou de la flore.

Il faut noter enfin que le projet respecte l'ensemble des prescriptions inscrites au projet de PLU arrêté par le Conseil Municipal le 31/07/2014 et relatives à la protection des espaces naturels (EBC, boisements protégés...), patrimoniaux, paysages, et à la TVB.

##### Impacts Paysagers :

Au titre des paysages, le projet de par sa largeur réduite (9.50 m), et son profil en long parfaitement collé au terrain naturel, n'apporte aucun dommage au paysage actuel.

Les mesures annexes telles que l'aménagement en espaces verts des 2 parkings existants contribueront par ailleurs à améliorer l'aspect des espaces périphériques.



*Simulation maquette projet version 2010 (avec parking nord).*





*Simulation projet version 2010*

Impacts sur la pollution de l'air :

Dans le cadre des études sur le schéma de circulation des quartiers Est, une étude d'impact a été confiée à ATMO PACA.(cf annexe)

Celle-ci en concluait qu'à l'échelle du quartier, 1% de la population concernée serait moins exposée au NO2, et près de 3 % au PM10.

Il va de soi que le projet va apporter des pollutions qui n'existaient pas dans la proximité immédiate de son implantation, mais que la mise en œuvre du schéma de circulation sera globalement bénéfique au-delà., notamment dans les voies Nostradamus, Ste Victoire, Cr des Arts.....

La rue St Thomas est bordée de végétaux dont on sait qu'ils piègent très bien les particules fines (PM10) dans la proximité immédiate et en limitent donc la diffusion.

Les emprises foncières :

L'ensemble des travaux se situe dans du foncier communal. La rue St Thomas de Villeneuve, objet de la présente notice, est actuellement implantée sur des parcelles, cadastrées BA 0062, 0068 et 0070, appartenant à la commune, de même que la parcelle BA0069.

L'emprise totale de 9,50 m sur le linéaire est destinée à être incorporée dans le domaine public routier communal par le Conseil Municipal après enquête publique de classement.





**5) ANNEXES :**

Etude hydraulique, Mediae, mars 2011 et Déc 2012.

Etude acoustique CIA, aout 2013.

Etude ATMO PACA.

DCM de modification du POS du 17/12/1992 et du 21/06/2004.

DCM du 23/05/2011 tirant le bilan de la concertation sur le schéma de déplacements des quartiers  
Est

Etude de valorisation de l'ancien lavoir.