

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**UN BREF APERCU DE LA RÈGLEMENTATION ATTACHÉE À L'INSTRUCTION
DES PROJETS RELATIFS AUX AUTOROUTES CONCÉDÉES
AIRES ANNEXES DES AUTOROUTES EN SERVICE**

●
Le cas de l'Autoroute A8 dans les Alpes Maritimes

Claude BRULÉ

Ingénieur divisionnaire des Travaux Publics de l'État
Administrateur du GIR Maralpin délégué auprès des administrations centrales

L'enquête publique avant travaux avec étude d'impact organisée à Mougins (Alpes-Maritimes), du 12 octobre au 12 novembre 2009, et portant sur un projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières sud de l'Autoroute A8 concédée à ESCOTA, a retenu l'attention du GIR Maralpin qui a déposé dans les délais impartis ses observations formulées dans un document intitulé "*Observations et propositions*"

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdEnqPublA8PIMouginsObservGir911.pdf>]

Cependant les difficultés de consultation d'un dossier de 249 pages (dont les Autorités n'ont consenti à confier un exemplaire qu'après clôture de l'enquête), n'avaient pas permis d'examiner aussi attentivement qu'il eut fallu un projet appelant des réserves d'autant plus sérieuses qu'il ne constitue qu'une part dérisoire d'un projet plus vaste d'aménagements devant s'échelonner sur la totalité de la section autoroutière de l'A8, d'Aix à la frontière italienne.

C'est dans cette perspective et aux fins de s'assurer de la validité des observations formulées jusqu'ici, qu'a été dressée la présente revue des textes réglementaires portant sur les travaux relatifs aux autoroutes concédées.

On lira dans les *commentaires* qui concluent ce document que la lecture et l'interprétation de ces textes appellent des observations et propositions qui s'ajoutent à ceux formulés lors de l'enquête publique.

LA RÉFÉRENCE RÈGLEMENTAIRE

La construction et l'aménagement des autoroutes concédées a fait l'objet de la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987 et de la directive du 27 octobre 1987 du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports - Direction des routes - relative aux modalités d'aménagement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées.

LA DIRECTIVE DU 27 OCTOBRE 1987

La directive précise en son chapitre 2.1, les modalités attachées aux opérations d'aménagement d'autoroutes en service concernant l'augmentation du nombre des voies de circulation ou la création, le réaménagement ou l'extension des échangeurs, des barrières de péage, des aires annexes et, en son chapitre 2.2, les autres opérations d'aménagement.

Le paragraphe 2.2 sus-indiqué traite des opérations de nature ponctuelle qui ne peuvent pas être rattachées aux catégories d'opérations traitées au paragraphe 2.1 ci-dessus. C'est le cas, par exemple, d'opérations de rectification de virages, de franchissements nouveaux de l'autoroute, de confortements ou de réparations délicates, d'œuvres d'art monumentales, de protections anti-bruit, ou encore de dispositifs importants d'aide à l'exploitation ou à la régulation du trafic.

La réalisation d'aires de stockage de véhicules PL le long de l'autoroute A8 entre dans la catégorie décrite ci-dessus.

Le paragraphe 2.2 stipule :

2.2.1. La demande de principe

« La société concessionnaire constitue un dossier de demande de principe comportant tous éléments utiles à la bonne compréhension de l'opération, de ses caractéristiques principales ainsi qu'une estimation sommaire. Ce dossier est adressé à la direction des routes (R/AR-OP) avec copie à R/CA, à l'IGS, aux D.D.E, au S.E.T.R.A et au C.E.T.E. La D.S.C.R est également destinataire si l'opération intéresse son domaine de compétence.

R/CA, après avoir en tant que de besoin consulté les services nécessaires et notamment la D.S.C.R, si le dossier est de son domaine de compétence, adresse un avis à la direction des routes qui approuve le principe de l'opération, précise ses caractéristiques générales et fixe son estimation prévisionnelle.

Les délais normaux d'instruction et d'approbation sont précisés en annexe 7.

2.2.2. L'avant-projet

L'avant-projet, approuvé et attesté conforme par le président de la société concessionnaire, est adressé par la société concessionnaire à R/CA pour information et à la D.S.C.R si l'opération intéresse son domaine de compétence. La production de l'avant-projet permet à la société de solliciter auprès du commissaire de la République de département l'ouverture de l'enquête publique si celle-ci est nécessaire puis, à l'issue de celle-ci, de démarrer les travaux. »

Remarque

Les services mentionnés dans le texte précédent ont, pour certains d'entre eux, changé d'appellation et sont dépendants de nouveaux ministères [la Direction des routes (DR), en tant que telle, n'existe plus et c'est la Direction des infrastructures de transport de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer qui est compétente en la matière].

L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET SES CONSÉQUENCES

« Une enquête publique doit être organisée dès lors que :

- les terrains nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas déjà disponibles ou ne peuvent faire l'objet d'acquisitions amiables sur la base des estimations du service des Domaines. Il

s'agit alors d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet en application du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Pour les aménagements complémentaires sur autoroutes en service, et sous réserve que l'avis de la commission d'enquête soit favorable, la déclaration d'utilité publique est prise par arrêté préfectoral (ou par arrêté ministériel si plus de deux départements sont concernés).

- les terrains étant disponibles, l'opération dépasse le seuil de 12 millions de francs ⁽¹⁾ et conduit à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants. L'enquête publique est alors organisée en application de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 » (dite loi Bouchardeau).

Dans le cas visé ci-dessus, celui **d'enquête publique avant travaux sans déclaration d'utilité publique** [c'est le cas de l'aire de service des Bréguières Sud], **la société concessionnaire examine les suites à donner aux observations émises lors de l'enquête publique et apporte les réponses nécessaires aux observations et recommandations de la commission d'enquête (ou du commissaire enquêteur).**

Si la société concessionnaire peut se conformer aux observations et recommandations en respectant les dossiers techniques produits sous sa responsabilité ou approuvés, elle propose au commissaire de la République du département de prendre acte des suites qu'elle donnera aux observations ou recommandations.

Dans le cas contraire, non satisfaction des exigences de la commission d'enquête ou encore avis défavorable de la commission d'enquête sur le projet, ou encore remise en cause du principe ou des caractéristiques fondamentales du projet, la société concessionnaire adresse, sous le couvert du commissaire de la République du département qui formule son avis, un rapport circonstancié à la direction des routes (R/AR-OP) proposant soit de passer outre, soit de procéder à l'élaboration d'un nouveau dossier technique [cf. chapitre 4 de la directive du 27 octobre 1987].

LE DOSSIER D'ENQUÊTE

Pour les opérations ne demandant qu'une simple enquête publique ou une déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral, et s'agissant d'opération sur autoroute en service, le dossier d'enquête, élaboré par la société concessionnaire est soumis à R/CA qui procède à son examen au cours d'une réunion avec la société concessionnaire, le C.E.T.E et la D.D.E.

Cette règle ne fait pas obstacle au droit d'évocation¹ par le directeur des routes.

Dans chacun de ces deux cas, le dossier d'enquête définitif fait l'objet d'une diffusion pour information à la D.R (R/AR-OP et R/CA) avant l'ouverture de l'enquête ainsi qu'au C.E.T.E, à la D.D.E² et à la D.R.A.E³.

LES TRANSPORTS DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIES TERRESTRES

L'article R 551-7 du code de l'environnement stipule : « les aires routières de stationnement ouvertes à la circulation publique et au stationnement des véhicules de transport de matières dangereuses dont la capacité totale de stationnement de poids lourds (PL) est supérieure à 150 PL sont soumis à la présente section pour l'application du présent article ».

Les matières dangereuses sont celles définies par l'arrêté du 1^{er} juin 2001 modifié relatif aux transports des matières dangereuses par route dit « arrêté ADR ».

¹ droit de s'emparer de toute l'affaire et de statuer

² devenue DDEA (Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture)

³ ex Direction régionale de l'architecture et de l'aménagement, désormais incluse dans la DREAL

L'ÉTUDE DE DANGERS

Ce dispositif réglementaire est indépendant de l'enquête publique et est initié par la société concessionnaire. Il lui appartient, au plus tard 6 mois avant le démarrage des travaux, de dresser l'étude de dangers attachée au projet et de l'adresser au Préfet de département qui en confiera l'instruction à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (D.R.E.A.L).

L'arrêté du 18 décembre 2009 relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transports où stationnent, sont chargés ou déchargés des engins de transport contenant des matières dangereuses, organise l'élaboration des études de dangers requises par cette réglementation. Cet arrêté a été publié au Journal Officiel de la République Française n°0298 du 24 décembre 2009 (page 222 06 - texte n°8).

LÉGISLATIONS ET RÉGLEMENTATIONS APPLICABLES

- **Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement**
- **Loi n°2003-099 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages**
- **Code de l'environnement (notamment les articles L 551-1 et 2 et R 551-5 à R 551-13)**
- **Code de la voirie routière**
- **Arrêté du 02 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports des marchandises dangereuses par voies terrestres dit arrêté TMD**
- **Arrêté du 18 décembre 2009 relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte dans les études de dangers**

COMMENTAIRES

Le projet d'aménagement de l'aire de service des Bréguières Sud comporte la création de 26 places de stationnement pour PL dont 7 en marche avant et 19 en marche arrière (manœuvre à priori source d'accident entre PL sans préjuger de la sensibilité aux chocs des matières transportées par les véhicules) sur la zone de stationnement Ouest et 16 places de stationnement pour PL dont 8 en marche avant et 8 en marche arrière (même constat que ci-dessus) sur la zone de stationnement Est de l'aire de service, soit un total de 42 places de stationnement pour PL au lieu et place des 26 places de stationnement actuelles.

Au regard de la réglementation attachée aux transports de marchandises dangereuses, une étude de dangers ne devrait pas, semble-t-il, être requise. Toutefois, il faut considérer qu'aucune précision n'est donnée par les textes en vigueur quant à la présence de PL effectuant un transport de marchandises dangereuses parmi les 150 PL justifiant le déclenchement d'une étude de dangers.

L'étude d'impact du dossier d'enquête indique seulement, pour l'horizon 2030, un trafic de 6322 véh/j sur l'autoroute A8 (sens France-Italie) sur l'aire de service de Bréguières Sud aménagée dont 1260 PL/j et 5012 VL/j. Elle indique, par ailleurs, au chapitre lié aux pollutions, qu'à la faveur des comptages effectués dans le cadre de l'étude de bruit, en 2007, 400 PL fréquentent journalièrement l'aire des Bréguières Sud comprenant notamment 6,5 % de PL frigorifiques soit 26 véhicules. L'étude d'impact n'apporte aucune autre indication sur l'identification des PL au regard des marchandises transportées, stationnant sur l'aire de service.

Une étude spécifique sur la composition du trafic PL sur l'aire de service mériterait d'être réalisée afin d'apprécier la vulnérabilité des nouvelles dispositions envisagées par la société ESCOTA.

L'étude de dangers, quand elle est requise, ne fait pas l'objet d'une information du public. Toutefois, il est possible d'en faire l'évocation auprès du préfet de département ou, dans le cas extrême, à en demander la communication par intervention auprès de la commission d'accès aux documents administratifs (C.A.D.A).

Enfin, il faut observer que le projet d'extension de l'aire de service des Bréguières Sud est justiciable de l'application de plusieurs législations ou réglementations débouchant sur des procédures indépendantes. Ainsi, il faut souligner la proximité de la station service de carburants exploitée par la société TOTAL par rapport aux aires de stationnement des PL. Cette activité est soumise à la législation relative aux installations classées pour l'environnement (I.C.P.E). La modification de la localisation des aires de stationnement pour PL est susceptible de remettre en cause les autorisations attribuées, à ce jour, par le préfet du département, à la société TOTAL.

[Cl. Brulé, le 22.01.2010]
