



GRIMALDI ET ASSOCIÉS

Olivier GRIMALDI

Avocat Associé
Droit Public et Privé des Affaires

Christel SCHWING

Avocat Associé
Droit du Cadre de Vie

Thomas CALLEN

Avocat Associé
Droit Public et Droit Pénal Spécial

Axel DAURAT

Avocat Associé
Fusion & Acquisition – Corporate

Louis DUBECQ

Avocat Associé
Droit du Cadre de Vie

Marion PITON

Avocat Counsel
Droit de la Fonction Publique
Droit Sanitaire et Social

Anaïs PAOLONI

Avocat
Droit Social
Dommages Corporels

Yorik NDONG MBENG

Avocat
Droit des Sociétés
Droit Commercial

Sara BOUAKFA

Avocat
Droit du Cadre de Vie

Julien SANTARELLI

Avocat
Droit Pénal / Droit Pénal Spécial

Ibrahim ADJI

Avocat
Droit des Contrats Publics et Privés

Lise CASANELLI d'ISTRIA

Juriste

RESEAU G.S.C.D. Avocats

Alexandre ALBIN

Avocat au Barreau de Paris

Amandine CAPITANI

Avocat au Barreau de Lille

René-Pierre CLAUZADE

Avocat au Barreau de Marseille

Marcel MORITZ

Avocat au Barreau de Lille

13 rue Francis Davso

13001 Marseille

4ème et 5ème étage

À proximité de la préfecture de Région

28 Avenue de Friedland

75008 PARIS

Tél : 00 33 4 91 90 41 72

Fax : 00 33 4 91 91 60 28

accueil@grimaldi-associes.fr

RCS MARSEILLE 520595505

MONSIEUR LE PREFET DE REGION

Direction régionale de
l'environnement, de
l'aménagement et du logement
Service Connaissance,
Aménagement Durable et
Évaluation

16, rue Zattara CS 70248
13331 - Marseille cedex 3

À MARSEILLE, le 31 juillet
2025

RAR N° 1 A 217 224 3837 7

Réf. : Affaire : SCCV SAN BAQUIS - CONTESTATION ARRETE EI

N/Réf. : 23.03216/CS

Monsieur le Préfet de Région,

Dans le dossier cité en marge, j'interviens aux intérêts de la SCCV SAN BAQUIS, société civile de construction vente au capital de 1 000€, inscrite au RCS d'AIX EN PROVENCE sous le numéro 908297484, dont le siège est sis LE DOMAINE DE LA GRATIANE - 1 RUE FREDERIC CHOPIN - 13320 BOUC BEL AIR, prise en la personne de son représentant, qui entend vous adresser le présent recours gracieux contre l'arrêté n° AE – 002730/KK P du 12/6/2025 portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R 122-3-1 du Code de l'environnement et au termes duquel vous avez estimé que :

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement, le dossier de demande d'autorisation du projet mixte de construction de bâtiments de logements et de bâtiments d'activités situé sur la commune de Bouc-Bel-Air (13) doit comporter une évaluation environnementale dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du Code de l'environnement.

Les raisons qui motivent le présent recours sont exposées *infra*.

I SUR LA LEGALITE INTERNE

Pour soumettre le projet de la Cliente à autorisation environnementale, l'arrêté en litige précise :

Considérant cependant l'absence :

- d'information sur la bonne articulation du projet avec les recommandations de l'OAP Santé et bien-être au quotidien du PLUi sus-indiqué
- d'information sur les mesures prises pour protéger les futures populations occupantes exposées par le projet aux risques sanitaires associés aux axes routiers (bruit, qualité de l'air) ;
- d'évaluation des incidences de la réalisation de nouvelle liaison structurante entre la RD8n et la RD60, opération qui fait partie intégrante du projet présenté ;
- de prise en compte des effets cumulés et combinés du projet avec ceux d'autres projets connus de construction de bâtiments de logements et locaux d'activités sur la commune (notamment ceux soumis à évaluation environnementale par décisions susvisées), en particulier au regard de l'évolution du trafic sur des axes déjà très fréquentés tels la RD8n et des nuisances associées en matière de bruit et de qualité de l'air ;
- de prise en compte d'un nouveau demi-échangeur sur l'A51 afin de fluidifier les flux sur la RD8n et de soulager l'échangeur des Trois Pigeons planifiés par l'OAP « BOU-OAP10 – San Baquis Est » ;

Considérant les impacts potentiels du projet sur l'environnement qui concernent :

- la santé humaine ;
- les effets cumulés et combinés du projet avec ceux d'autres projets connus sur la commune ;

Sans évoquer le fait que ma Cliente estime que les pièces communiquées au titre de sa demande revêtent un caractère suffisant au regard des exigences du Code de l'environnement nonobstant l'analyse opérée dans le cadre de la décision en litige, il sera relevé que, en tout état de cause, celle-ci a fait diligenter des études complémentaires, jointes aux présentes, à savoir :

EN PREMIER LIEU, une étude de trafic.

A cette fin, l'étude, après avoir opéré un diagnostic des mobilités qui se fonde, d'une part, sur les trafics journaliers et horaires, conditions de circulation en Heures de Pointe et, d'autre part, la desserte en Transports en Commun et l'accessibilité en modes actifs, a procédé à une évaluation des déplacements générés par le projet SAN BAQUIS (p. 23 et suivantes) dont il ressort que :

Le projet porté par SAM Immobilier devrait générer un trafic moyen de près de 1 330 véhicules/jour entrant + sortant du site.

Aux heures de pointe du matin et du soir, le flux deux sens généré est évalué à près de 200 véhicules/heure entrant et sortant du site.

Sur cette base, l'analyse des impacts circulatoires ont pu être réalisés (p. 29 et suivantes) à l'aune des éléments suivants :

- Principes de distribution des flux générés par le projet
- Evaluation des Trafics Moyens Journaliers Annuels (T.M.J.A.) en situation actuelle, à l'horizon de Mise en Service du projet et à l'horizon + 20 ans
- Projection des Trafics Moyens Journaliers Annuels
- Evolution des Trafics Moyens Journaliers Annuels
- Evolution des trafics en Heures de Pointe sur le réseau viaire de desserte du projet (volumes deux sens)

Vous noterez que l'étude appréhende le sujet circulaire concernant :

- Giratoire RD8n – chemin/Route de Gardure – Liaison RD60 Route de Calas : Fonctionnement circulaire en Heures de Pointe à l'horizon 2028 (avec projet San Baquis)
- Giratoire RD60 – Barreau de liaison avec la RD8n : Fonctionnement circulaire en Heures de Pointe à l'horizon 2028 (avec projet San Baquis)

EN DEUXIEME LIEU, une Etude relative à la qualité de l'air et l'articulation avec les recommandations du PLUi en matière de santé publique dont il ressort :

D'UNE PART, concernant l'articulation avec les recommandations du PLUi :

- Aucun établissement sensible n'est prévu dans le cadre du projet San Baquis

- Le premier bâtiment du projet est situé à une centaine de mètres de l'autoroute A51 et est séparé de celle-ci par une zone tampon de parkings végétalisés.

D'AUTRE PART, des mesures ERC sont prévues, à savoir :

Phase conception :

- Agir sur la ventilation :
 - o En cas de ventilation double flux : Placer les prises d'air sur les façades les moins exposées, si possible en cœur d'îlot et prêter attention à l'emplacement des rejets (à plus de 2 mètres des prises d'air afin d'éviter une recirculation de l'air vicié à l'intérieur - norme européenne EN 13779) et prévoir une filtration efficace ainsi qu'un niveau de maintenance adapté. Cette mesure est en cohérence avec la recommandation suivante de l'OAP : « Localiser les prises d'air extérieur neuf des dispositifs de ventilation sur la façade la moins exposée aux bruits et aux pollutions et sur les parties les plus élevées, dans l'idéal sur les toits des bâtiments. »
 - o En cas de ventilation naturelle : privilégier une configuration avec des appartements traversants afin que l'aération par les façades les moins exposées soit rendue possible.
- Orienter et ouvrir les espaces de vie intérieurs et extérieurs vers les zones les moins exposées au trafic routier (mesure issue de l'OAP) ;
- Prescrire l'utilisation de peintures et matériaux à faible émission de COV et de formaldéhyde.
- Limiter l'implantation d'espèces végétales allergisantes au sein du projet (se reporter aux recommandations de l'OAP pour la liste des espèces à privilégier)

Phase de construction :

- Absence de rejet dans l'air
 - o arroser les pistes par temps sec et venteux
 - o humidifier le stockage ou pulvériser des additifs pour limiter les envols par temps sec ;
 - o mettre en place des bâches sur des résidus à l'air libre pouvant émettre des poussières ;
 - o confiner les stockages de produits pulvérulents, mettre en place un dispositif de capotage et d'aspiration de produits pulvérulents ;
 - o respecter les normes d'émission en vigueur ;
 - o limiter l'utilisation de groupes électrogènes
 - o éviter de laisser tourner les moteurs des engins de chantier et autres véhicules en inactivité.
- Suivre la mise en œuvre ou la faire suivre par un AMO Santé et Qualité de l'air :
 - o respect des bonnes pratiques chantier
 - o respect des temps de séchage et surveillance de l'humidité
 - o attention portée à la qualité des remblais, gestion des déchets
 - o surventilation des pièces à l'issue des activités émettrices (peinture par exemple)
 - o respect des prescriptions d'utilisation de matériaux et peintures peu émissifs afin de favoriser la qualité de l'air intérieur

Vous trouverez ci-joint l'engagement du porteur de projet de mettre en œuvre les mesures ci-dessus décrites.

EN TROISIEME LIEU, un Rapport acoustique qui après avoir rappelé le contexte acoustique réglementaire et appréhendé l'état sonore initial 2020, a déterminé l'état sonore projet 2028 vis-à-vis de l'autoroute A51 et des routes secondaires pour opérer une comparaison utile.

Tirant les conséquences des éléments susdéterminés, l'étude précise donc :

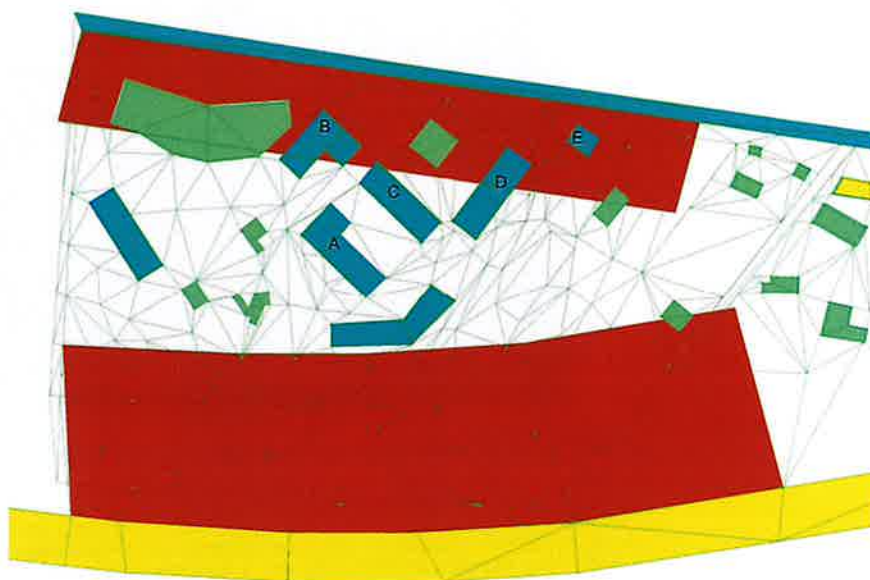
Le projet se situe dans une zone affectée par le bruit, d'un côté l'A51 et de l'autre la RD8N.

Le PLUI d'Aix a rédigé un guide d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) où figure un volet Bruit, dans le cadre de la Santé et du Bien Etre au Quotidien.

Liste des recommandations :

1. LIMITER L'IMPLANTATION DE CONSTRUCTION DANS LES SECTEURS IMPACTÉS PAR LE TRAFIC ROUTIER

Ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles dans les zones dites "fortement impactées" (périmètre rouge), soit une bande de 100m de large pour les voies de catégorie 1(A51) et 50m pour les voies de catégorie 3 :

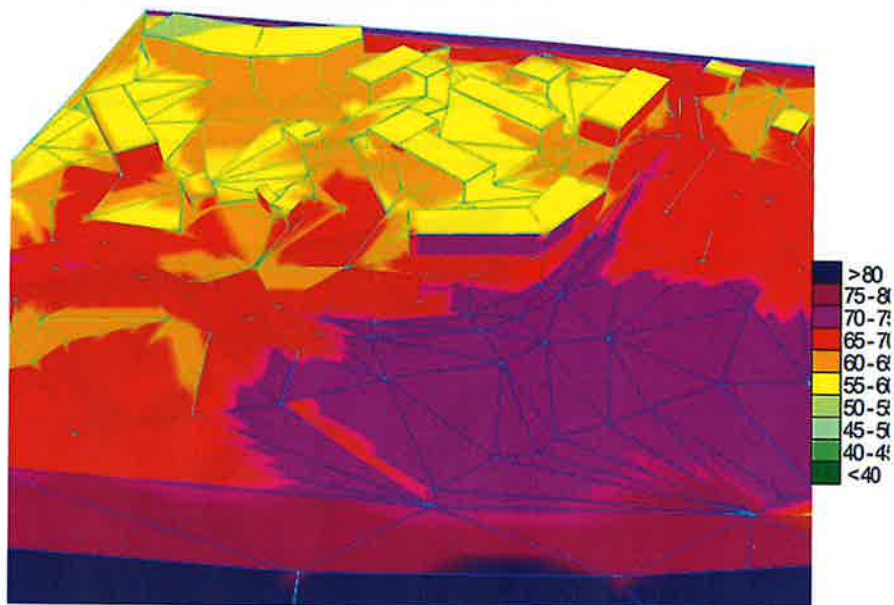


Cette exigence est respectée pour la zone de bruit de l'A51. La zone « rouge » (50m) du bruit de la RD8n affecte 3 bâtiments :

- Le bâtiment B : il bénéficie d'un effet partiel de protection au bruit par le centre commercial, son orientation est ainsi optimisée pour limiter l'exposition au bruit sur les façades
- Le bâtiment D : orientation du bâtiment pour limiter l'exposition directe aux pignons, les grandes façades sont en exposition latérale
- Le bâtiment E : considéré comme moins sensible au bruit (bâtiment d'activités)

La bande centrale de la parcelle est inévitablement située dans la zone « bleue » définie par l'OAP (50m supplémentaire pour l'A51, 100 m supplémentaire pour la RD8N, soit des zones périphériques impactées par le bruit de 150 m de large pour une parcelle qui fait environ 250 m de large. Les zones « bleues » des 2 voies de transport se superposent.

2. PROTÉGER AU MIEUX LES OCCUPANTS DES BÂTIMENTS DU BRUIT



Une analyse complémentaire du plan masse permet de répondre à cette recommandation :

L'hôtel est le seul bâtiment où le niveau d'exposition en façade dépasse 70 dB(A) : bâtiment habituellement traité pour ventilation mécanique sans prise d'air naturelle en façade et fonctionnant fenêtres fermées. La performance d'isolement des façades doit répondre à la réglementation acoustique des hôtels (Arrêté du 25/04/2003 basé sur l'Arrêté du 23/07/2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit).

L'hôtel joue le rôle d'écran de protection du bruit de l'A51 pour le cœur d'îlot des bâtiments A, B et C : ce cœur d'îlot est la zone la moins exposée au bruit de la parcelle (cf cartographie ci-dessus), validant ainsi la réflexion sur le positionnement et l'orientation des bâtiments par rapport à l'exposition au bruit.

De mêmes suites, a été déterminé, pour chaque bâtiment, l'isolement acoustique des façades au regard de l'Arrêté du 23/07/2013.

Vous trouverez ci-joint l'engagement du porteur de projet de mettre en œuvre les mesures relatives à l'isolement acoustique des façades visées dans l'étude acoustique *précitée*.

IN FINE, il sera relevé que, dans les éléments communiqués, ma Cliente a pris le soin de prendre considération les effets cumulés de son projet avec d'autres projets existants ou approuvés conformément à l'Annexe de l'article R122-3-1 du Code de l'environnement.

Sur ce point spécifique, il sera rappelé que la notion de « projet approuvé » s'entend des projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés. Il s'agit donc de projets ayant obtenu une autorisation administrative exécutoire, même si leur réalisation n'a pas encore débuté.

Sont également inclus les projets ayant fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale et d'une consultation du public, ou d'une évaluation environnementale avec avis rendu public de l'autorité environnementale.

Sur ce point, voir : CAA de Bordeaux, 1re chambre, 14 Novembre 2024 – n° 22BX02647 ; CAA de Toulouse, 4e chambre, 10 Juillet 2025 – n° 23TL01205 ; CAA de Douai, 2e chambre, 12 Mars 2025 – n° 22DA02108 ; CAA de Versailles, 2e chambre, 26 Avril 2024 – n° 23VE01170 ; CAA de Douai, 2e chambre, 5 Mars 2025 – n° 22DA01074

Or, à ce stade, il convient de relever que, concernant le demi-échangeur,
- aucune donnée technique sur le demi-échangeur n'a été trouvée
- la création de ce demi-échangeur n'apparaît en tout état de cause pas comme un projet existant ou approuvé au sens du Code de l'environnement et n'a donc pas à être pris en considération au titre de l'analyse des effets cumulés

EN CET ETAT, et à l'aune des études transmises au titre des présentes, ma Cliente entend solliciter :

- d'une part, le retrait de l'arrêté n° AE – 002730/KK P du 12/6/2025, susvisé,
- et, d'autre part, à ce qu'une décision expresse portant non-soumission de son projet à évaluation environnementale en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement soit prise par vos bons soins.

II SURABONDAMMENT, SUR LA LEGALITE EXTERNE

EN PREMIER LIEU, aux termes de l'Article L212-1 du Code des relations entre le public et l'administration :

Toute décision prise par une administration comporte la signature de son auteur ainsi que la mention, en caractères lisibles, du prénom, du nom et de la qualité de celui-ci.

Toutefois, les décisions fondées sur des motifs en lien avec la prévention d'actes de terrorisme, du trafic de stupéfiants ou des actes d'ingérence sont prises dans des conditions qui préservent l'anonymat de leur signataire. Seule une ampliation de cette décision peut être notifiée à la personne concernée ou communiquée à des tiers, l'original signé, qui seul fait

apparaître les nom, prénom et qualité du signataire, étant conservé par l'administration.

Il apparait que l'acte en litige a été signé par Frédérique CHAZE dont la qualité n'a pas été précisée.

EN SECOND LIEU, l'arrêté entrepris a été signé par Frédérique CHAZE, par délégation de Monsieur le Préfet de Région.

Il ressort des éléments disponibles sur le site de la Préfecture que par arrêté du 30 décembre 2024 portant subdélégation de signature du Préfet et délégation de signature pour le directeur régional aux agents de la DREAL PACA, il a été décidé :

ARRETE :

Article 1er - Délégation de signature est donnée, dans le cadre de leurs attributions, à Mme Zoé MAHE, M. Eric MEVELEC, et Mme Frédérique CHAZE, directrices et directeur adjoints, pour l'ensemble des décisions visées par l'arrêté préfectoral du 30 septembre 2022 pour le département des Bouches-du-Rhône.
En cas d'absence d'un des directeurs adjoints, l'autre directeur adjoint pourra signer dans le domaine de délégation du directeur adjoint absent.

Cet arrêté renvoie donc à un arrêté du 30 septembre 2022 portant délégation de signature à M. Sébastien FOREST.

Si l'instruction des demandes d'autorisations environnementales relève du champ de la délégation de M. FOREST, cette circonstance ne saurait englober la signature des décisions y relatives auxdites autorisations.

En effet, il existe une dichotomie entre instruction, qui correspond à la période d'analyse des demandes, et décision, qui constitue le terme du processus d'instruction, sans l'englober. Sur cette distinction, voir par analogie : CE, 10 / 9 ss-sect. réunies, 16 oct. 1985, n° 62022, Lebon ou CE, 6-5 chr, 4 oct. 2021, n° 441505)

PAR VOIE DE CONSEQUENCE, la délégation dont bénéficie de M. FOREST, et qui sert d'assise à la délégation dont bénéficie de signataire de l'acte entrepris, Frédérique CHAZE, ne recouvrant pas une délégation de signature relative aux autorisations environnementales, l'acte contesté a été signé par un auteur incompétent *rationae materiae*.

Il est bien évident que les éléments relatifs à la légalité externe, ci-dessus évoqués, ne constituent aucunement des circonstances essentielles pour

ma Cliente qui tient à titre principal et spécifique à vous convaincre de ce que son projet a été soumis à évaluation environnementale sans que cette exigence ne soit requise, en particulier à l'aune des pièces communiquées au titre des présentes.

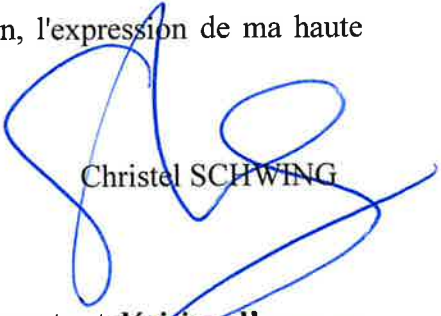
Raison pour laquelle, à l'aune des études transmises au titre des présentes, ma Cliente réitère sa demande, formulée *supra*, qu'il vous plaise :

- d'une part, de procéder au retrait de l'arrêté n° AE – 002730/KK P du 12/6/2025, susvisé,**
- et, d'autre part, de prendre une décision expresse portant non-soumission de son projet à évaluation environnementale en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement.**

Vous remerciant de l'attention portée à notre demande,

Et demeurant à votre entière disposition,

Veillez agréer, Monsieur le Préfet de Région, l'expression de ma haute considération.



Christel SCHWING

PIECES JOINTES :

- Arrêté n° AE – 002730/KK P du 12/6/2025 portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R 122-3-1 du Code de l'environnement**
- Etude de trafic**
- Etude relative à la qualité de l'air et l'articulation avec les recommandations du PLUi en matière de santé publique**
- Rapport acoustique**
- Engagements du porteur de projet**



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

**Arrêté n° AE- 002730/KK P du 12/06/2025
portant décision d'examen au cas par cas
en application de l'article R122-3-1 du Code de l'environnement**

Le préfet de région,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 codifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L122-1, R122-2 à R122-3-1 ;

Vu l'arrêté du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires du 16 janvier 2023 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur n°R93-2025-01-20-00004 du 20/01/2025 portant délégation de signature à Monsieur le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;

Vu l'arrêté préfectoral de soumission à évaluation environnementale n°AE-001112/KK P du 12/06/2025 suite à examen au cas par cas du projet mixte de construction de bâtiments de logements et d'établissements recevant du public sur la commune de Bouc-Bel-Air (13), déposée par LES CHAMPS DE BRASSENS ;

Vu l'arrêté préfectoral de soumission à évaluation environnementale n°AE-002967/KK P du 12/06/2025 suite à examen au cas par cas du projet de construction de 101 logements collectifs répartis sur 4 bâtiments, 8 villas individuelles et 5 lots à bâtir individuels sur la commune de Bouc-Bel-Air (13), déposée par SCCV BOUC BEL AIR VIOLESI 2 ;

Vu la demande d'examen au cas par cas enregistrée sous le numéro 002730/KK P, relative à la réalisation d'un projet mixte de construction de bâtiments de logements et de bâtiments d'activités sur la commune de Bouc-Bel-Air (13), déposée par SAN BAQUIS, reçue le 17/04/2025 et considérée complète le 17/04/2025 ;

Considérant la nature du projet, qui relève des rubriques 39 a), 41 a) et 47 a) du tableau annexe de l'article R122-2 du Code de l'environnement et consiste en la construction d'un ensemble immobilier mixte, sur une emprise de 3,84 ha, comme suit :

- défrichement d'une partie boisée du terrain d'une surface de 0,7 ha ;
- démolition des bâtis présents sur le site ;
- construction ;
 - d'un hôtel, d'une surface de plancher de 2 800 m², comprenant 87 chambres, un restaurant et les parties communes ;
 - de 4 bâtiments de 104 logements, dont 50 % de logements sociaux, en R+2 ;
 - de 2 bâtiments d'activités comprenant un cabinet médical ;
 - d'une voirie interne reliant la Route de Calas (RD60) à l'avenue de la Croix d'Or (RD8n), et desservant les différents bâtiments, ainsi que certaines parcelles mitoyennes ;
- aménagement d'espaces verts constitués notamment de jardins publics et de jardins partagés sur une surface de 14 974 m² ;
- réalisation de 477 places de stationnement réparties comme suit :
 - 92 places aériennes à destination de l'hôtel ;
 - 290 places en sous-sol à destination des logements ;
 - 95 places aériennes à destination des locaux d'activité ;
- création d'un bassin de rétention de 72 m² ;

Considérant que ce projet a pour objectifs :

- d'encadrer l'urbanisation future de ce secteur à vocation mixte ;
- de réaliser une liaison structurante entre la RD8n et la RD60 afin de réduire le caractère accidentogène du carrefour existant à la jonction de ces deux axes ;
- de permettre la réalisation à terme d'un demi-échangeur sur l'A51 afin de fluidifier les flux sur la RD8n et de soulager l'échangeur des Trois Pigeons ;
- d'accompagner la production de logements de l'aménagement d'une centralité au sein du secteur ;
- d'assurer une intégration qualitative des nouvelles constructions dans l'environnement et en cohérence avec les tissus pavillonnaires existants ;
- d'assurer une valorisation environnementale et paysagère des espaces non bâtis en aménageant des espaces verts/collectifs et des espaces de stationnement ;

Considérant la localisation du projet :

- en zone 1AU-UDa, correspondant à une zone d'urbanisation future localisée en continuité des pôles urbains existants, principalement en périphérie des centres urbains, des zones d'activités ou des villages avec lors de son urbanisation et à une dominante pavillonnaire de densité intermédiaire, principalement caractérisé par une implantation des constructions en ordre semi-continu, du plan local d'urbanisme intercommunal d'Aix-Marseille-Provence (PLUi) dont la dernière procédure a été approuvée le 01/04/2025 ;

- au sein de l'OAP¹ « BOU-OAP-10 – San Baquis Est » ;
- en zone B2, correspondant à une zone faiblement, à moyennement, exposée au phénomène de retrait-gonflement des argiles, du plan de prévention des risques de mouvements différentiels de terrain approuvé le 14/04/2014 ;
- dans une commune concernée par une servitude d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques par arrêté préfectoral du 03/03/2022 et en bordure de la zone de servitude de canalisation de transport de gaz naturel ;
- en zone de sismicité d'aléa 3 (modéré) au regard du zonage sismique de la France en vigueur depuis le 1er mai 2011 (cf. article D563-8-1 du Code de l'environnement) ;
- en bordure de l'autoroute A51, classée en catégorie 1, et de la RD8n, classée en catégorie 3, de l'arrêté préfectoral du 19/05/2016 portant révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre du département des Bouches-du-Rhône ;
- dans la bande des 300 m d'exposition au bruit de l'autoroute A51 et partiellement dans la bande des 150 m de la RD8n ;
- pour partie en zone rouge, correspondant à un aléa fort, du plan de prévention des risques d'inondation approuvé le 27/03/2020 ;

Considérant que l'OAP Santé et bien-être au quotidien du PLUi sus-indiqué recommande :

- d'éviter d'implanter des logements dans les zones impactées par la pollution routière et les nuisances sonores (à moins de 150 m des voies routières de catégorie 1, 2 et 3) ;
- de mettre en place des mesures d'amélioration favorables à la santé ;

Considérant le projet expose de nouvelles populations à des risques sanitaires associés aux axes routiers situés en mitoyenneté du site du projet (bruit, qualité de l'air) ;

Considérant que le pétitionnaire a fait réaliser :

- une étude de trafic et d'impact circulaire ;
- un volet Air et Santé ;
- une étude d'impact acoustique ;

Considérant cependant l'absence :

- d'information sur la bonne articulation du projet avec les recommandations de l'OAP Santé et bien-être au quotidien du PLUi sus-indiqué
- d'information sur les mesures prises pour protéger les futures populations occupantes exposées par le projet aux risques sanitaires associés aux axes routiers (bruit, qualité de l'air) ;
- d'évaluation des incidences de la réalisation de nouvelle liaison structurante entre la RD8n et la RD60, opération qui fait partie intégrante du projet présenté ;
- de prise en compte des effets cumulés et combinés du projet avec ceux d'autres projets

1 Orientation Aménagement Programmé

connus de construction de bâtiments de logements et locaux d'activités sur la commune (notamment ceux soumis à évaluation environnementale par décisions susvisées), en particulier au regard de l'évolution du trafic sur des axes déjà très fréquentés tels la RD8n et des nuisances associées en matière de bruit et de qualité de l'air ;

- de prise en compte d'un nouveau demi-échangeur sur l'A51 afin de fluidifier les flux sur la RD8n et de soulager l'échangeur des Trois Pigeons planifiés par l'OAP « BOU-OAP-10 – San Baquis Est » ;

Considérant les impacts potentiels du projet sur l'environnement qui concernent :

- la santé humaine ;
- les effets cumulés et combinés du projet avec ceux d'autres projets connus sur la commune ;

Arrête :

Article 1

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement, le dossier de demande d'autorisation du projet mixte de construction de bâtiments de logements et de bâtiments d'activités situé sur la commune de Bouc-Bel-Air (13) doit comporter une évaluation environnementale dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du Code de l'environnement.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale sont explicités dans les considérants de la présente décision. Ces objectifs sont exprimés sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'évaluation environnementale, conformément aux dispositions du Code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R.122-3-1 du Code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

Le présent arrêté est publié sur le portail internet de l'évaluation environnementale². La présente décision est notifiée à SAN BAQUIS.

Fait à Marseille, le 12/06/2025.

Pour le préfet de région et par délégation,



Signature
numérique de
Frédérique CHAZE
frederique.chaze
Date : 2025.06.12
09:06:56 +02'00'

² <https://evaluation-environnementale.developpement-durable.gouv.fr/#/public/portalReviews?place=Provence-Alpes-C%C3%B4te%20d'Azur>

Voies et délais de recours d'une décision imposant la réalisation d'une évaluation environnementale

Recours gracieux, hiérarchique et contentieux, dans les conditions de droit commun, ci-après :

1- Recours administratif préalable obligatoire, sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux :

- Recours gracieux :

Monsieur le Préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Service Connaissance, Aménagement Durable et Évaluation
16, rue Zattara
CS 70248
13331 - Marseille cedex 3

(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision, ce recours a pour effet de suspendre le délai du recours contentieux)

- Recours hiérarchique :

Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire
Commissariat général au développement durable
Tour Séquoïa
1 place Carpeaux
92055 Paris – La-Défense Cedex

(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision, ce recours a pour effet de suspendre le délai du recours contentieux)

2- Recours contentieux :

Tribunal administratif de Marseille
31 Rue Jean-François Leca - 13002 Marseille

(Délai de deux mois à compter de la notification/publication de la décision ou bien de deux mois à compter du rejet du recours gracieux ou hiérarchique).

PROJET D'AMENAGEMENT SCCV SAN BAQUIS
QUARTIER SAN BAQUIS - COMMUNE DE BOUC BEL AIR

ETUDE DE TRAFIC ET D'IMPACT CIRCULATOIRE (MISE A JOUR DE L'ETUDE DU 10/04/2025)

HORIZON

Imaginons les transports, déployons les horizons

23 rue Fauchier
13002 Marseille
Tél : 04 91 47 56 63
Fax : 04 91 62 59 80
contact@horizonconseil.com
www.horizonconseil.com

Sommaire

1 - Contexte et objet de l'étude	p 3
2 - Phase 1 : Diagnostic des mobilités	p 4
2.1. Trafics journaliers et horaires, conditions de circulation en Heures de Pointe	p 5
2.2. Desserte en transports en commun et accessibilité en modes actifs	p 17
3 - Phase 2 : Evaluation des déplacements générés par le projet San Baquis	p 23
4 - Phase 3 : Analyse des impacts circulatoires	p 29
Annexe : Relevés détaillés des comptages automatiques de trafic	p 42

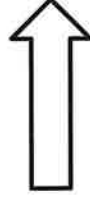
Indice	Date	Etabli par	Libellé des modifications
A	10/04/2025	D. DELAHAIE	Création du document
B	21/07/2025	D. DELAHAIE	Intégration des projets connexes Les Champs de Brassens et SCCV Violesi 2

1 - Contexte et objet de l'étude

Le promoteur SCCV SAN BAQUIS projette une opération d'aménagement dans le quartier de San Baquis en bordure de la RD8n sur la commune de Bouc Bel Air.

Le projet intègre 104 logements, un hôtel, un cabinet médical et un local commercial.

Dans le cadre de la procédure de « Cas par Cas », SCCV SAN BAQUIS a confié à HORIZON Conseil une étude de trafic afin d'établir un état des lieux circulaire du secteur, d'évaluer les flux générés par le programme d'aménagement puis d'analyser le fonctionnement du giratoire de raccordement existant sur la RD8n.



2 - Phase 1

-

Diagnostic des mobilités

2.1. Trafics journaliers et horaires,
conditions de circulation en Heures de Pointe

Synthèse des trafics moyens journaliers (jours ouvrés)



Route Départementale 8N – Avenue de la Croix d'Or :

- Un trafic de près de 22 500 véhicules/jour ouvert deux sens,
- Un flux très légèrement supérieur dans le sens Sud → Nord : 54 % du trafic deux sens
- Un niveau de trafic (très) élevé sur cet axe structurant à 2 voies,
- Un flux Poids Lourds faible, soit 530 PL / jour deux sens, représentant 2,4 % du trafic total.

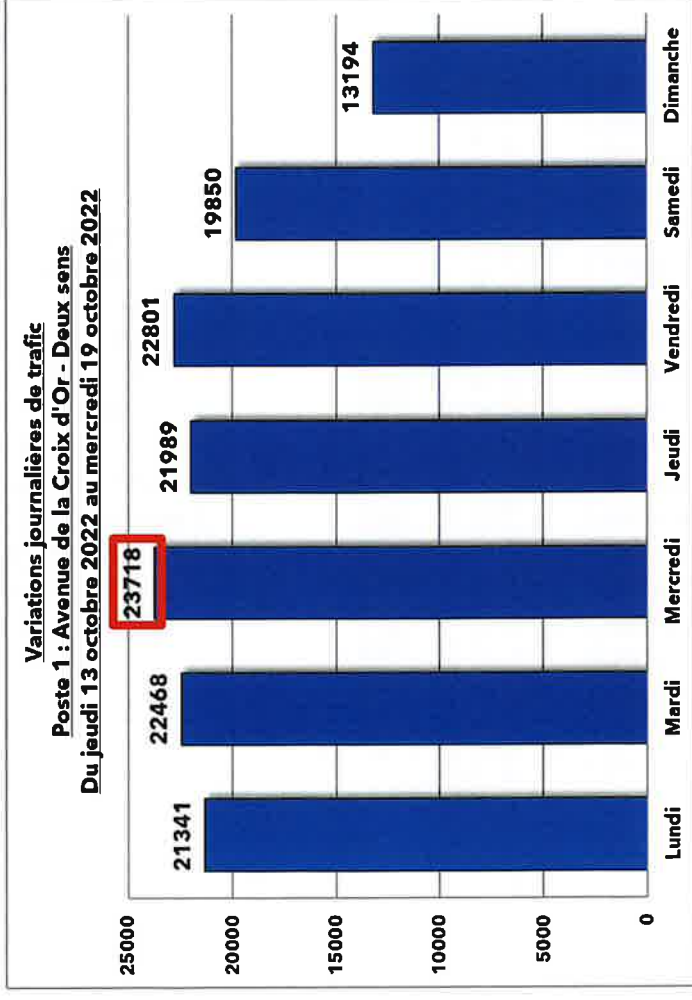
Route Départementale 60 – route de Calas :

- Un trafic proche de 4 850 véhicules/jour deux sens, quasi équilibré par sens,
- Un volume limité, cohérent avec le gabarit de la section comptée (une voie par sens),
- Un trafic Poids Lourds marginal, représentant à peine 1 % du trafic total.

Quelques repères pour apprécier le niveau de trafic d'UNE voie de circulation de largeur convenable (volumes à dire d'expert) :

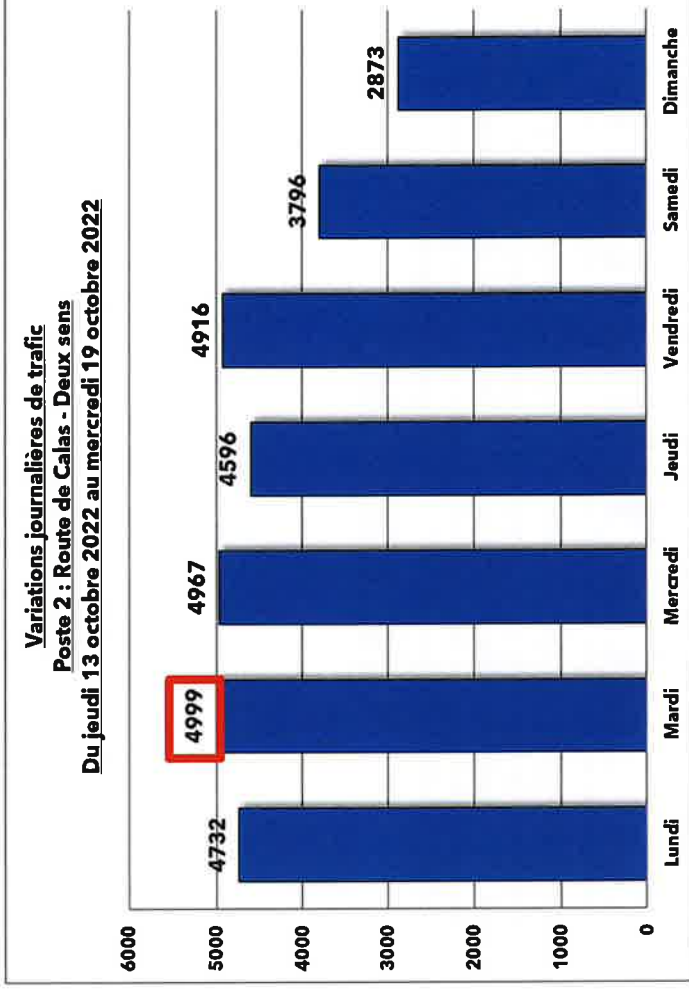
- Trafic faible : moins de 1000 / 1500 véhicules/jour
- Trafic limité : entre 1000 / 1500 et 2500 / 3000 véhicules/jour
- Trafic modéré : entre 2500 / 3000 et 5000 véhicules/jour
- Trafic significatif : entre 5000 et 7000 / 8000 véhicules/jour
- Trafic élevé : au-delà de 7000 / 8000 véhicules/jour

Variations JOURNALIERES de trafic



Route Départementale 8N – avenue de la Croix d'Or :

- Trafic en moyenne des jours ouvrés : + 8,2 % par rapport à la moyenne sur l'ensemble de la semaine (7 jours),
- Un « pic » de trafic le mercredi : + 5,5 % par rapport au trafic moyen des jours ouvrés, une évolution pouvant être liée aux déplacements générés par les zones commerciales présentes le long de la RD8n,
- Samedi : un flux en baisse de 12 % par rapport à la moyenne des jo, une évolution logiquement liée à la forte baisse des trafics pendulaires.

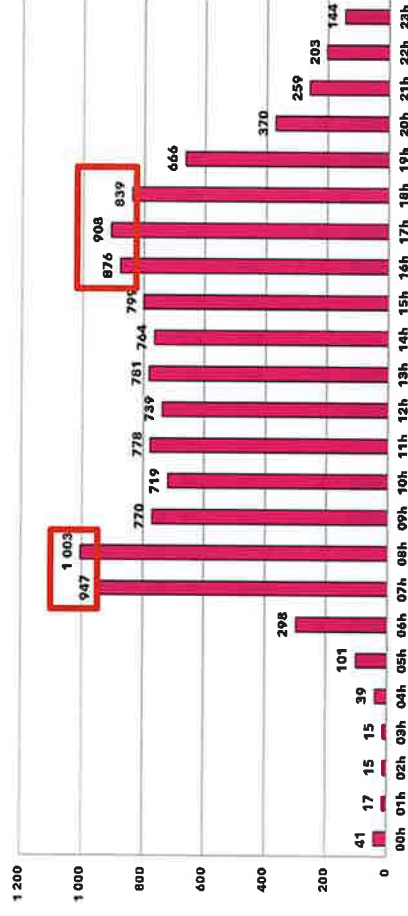


Route Départementale 60 – route de Calas :

- Trafic en moyenne des jours ouvrés : + 9,8 % par rapport à la moyenne sur l'ensemble de la semaine,
- Un léger « pic » de trafic le mardi : + 3,2 % par rapport au trafic moyen des jours ouvrés,
- Samedi : un flux en baisse de 22 %.

RD8N**Variations HORAIRES de trafic**

Variations horaires de trafic en moyenne des jours ouvrés
 Poste 1 : Avenue de la Croix d'Or - vers Route de Calas
 Du jeudi 13 octobre 2022 au mercredi 19 octobre 2022

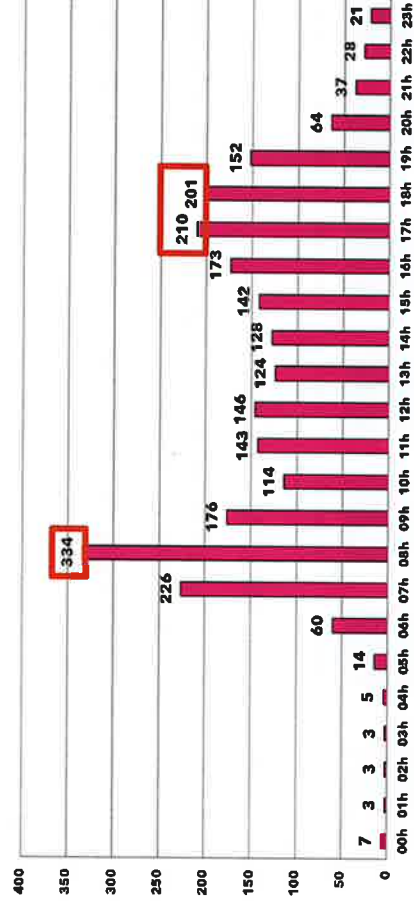


Une circulation continue et soutenue sur l'ensemble de la période diurne, avec des trafics supérieurs à 650 / 700 véhicules/heure/sens, des périodes de pointe peu marquées, intégrant un flux légèrement orienté vers Aix en Provence le matin et le soir → entre 900 et 1 000 véhicules/heure Sud → Nord.

Variations horaires de trafic en moyenne des jours ouvrés
 Poste 1 : Avenue de la Croix d'Or - vers Chemin de la Gardure
 Du jeudi 13 octobre 2022 au mercredi 19 octobre 2022

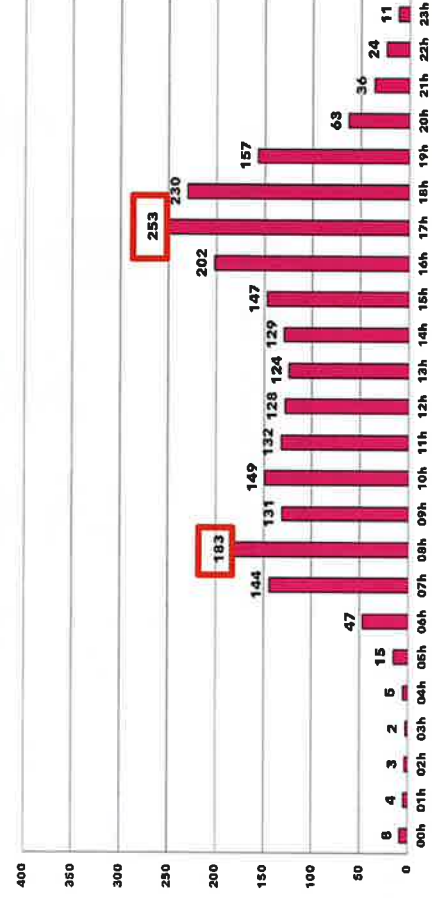
**RD60**

Variations horaires de trafic en moyenne des jours ouvrés
 Poste 2 : Route de Calas - vers Chemin des Revenants
 Du jeudi 13 octobre 2022 au mercredi 19 octobre 2022

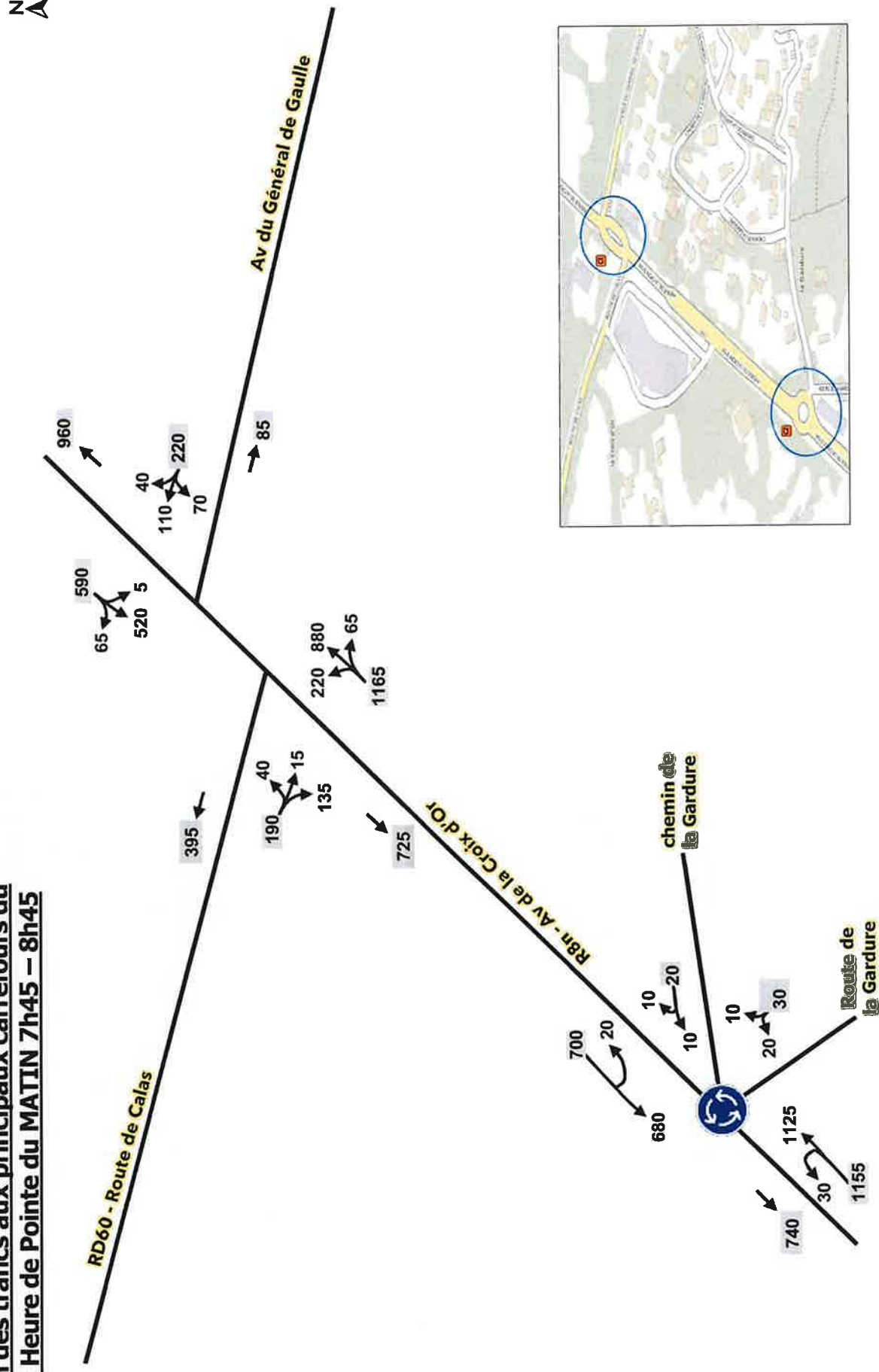


Deux périodes de pointe : le matin entre 8h et 9h avec des flux orientés vers Calas et au-delà (Pôle d'Activités d'Aix en Provence / La Duranne), le soir entre 17h et 18h, intégrant une circulation prépondérante vers la RD8N → 250 à 330 véhicules/heure dans le sens le plus chargé. Des volumes de trafic nettement plus faibles sur les autres périodes horaires, autour de 120 / 150 véhicules/heure/sens.

Variations horaires de trafic en moyenne des jours ouvrés
 Poste 2 : Route de Calas - vers Avenue de la Croix d'Or
 Du jeudi 13 octobre 2022 au mercredi 19 octobre 2022



Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur en Heure de Pointe du MATIN 7h45 – 8h45



Traffics en Heure de Pointe du MATIN 7h45 – 8h45 (j.o.)



Caractéristiques des trafics relevés en Heure de Pointe du MATIN :

- Des trafics horaires logiquement élevés sur l'axe structurant RD8n, variant entre 600 et 1 170 véhicules/heure/sens, des circulations automobiles nettement orientées vers Aix en Provence,
- RD60 – Route de Calas : des flux compris entre 190 et près de 400 véhicules/heure par sens
- Chemin et route de la Gardure : Des trafics très faibles, en lien avec la desserte locale / riveraine.

Conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN 7h45 – 8h45



Des conditions de circulation caractérisées par :

➤ RD8n – avenue de la Croix d'Or :

- une circulation dense / continue dans le sens Nord → Sud mais sans dysfonctionnement particulier,
- en direction d'Aix en Provence : un écoulement fréquemment perturbé/ralenti en sortie du giratoire RD8n - RD60A puis un écoulement amélioré (mais dense) en approche du giratoire RD8n – Gardure et au-delà vers la Mounine. Vers 8h30/8h45, des rétentions apparaissent régulièrement à partir du carrefour RD8n – RD60. NB : Le giratoire RD8n – Gardure peut être perturbé/très ralenti dans le sens Sud → Nord mais de façon très ponctuelle sur une durée de 5 à 10 minutes en H.P.M..

➤ RD60 - Route de Calas : une circulation fluide en direction de Calas, un flux ponctuellement ralenti vers la RD8n sur une distance de 110/120 m, lié aux difficultés ponctuelles d'insertion des véhicules sur l'axe départemental,

➤ Avenue du Général de Gaulle : une absence de dysfonctionnement liée aux faibles trafics en présence.

➤ Giratoire RD8n – Chemin/route de la Gardure : Les véhicules sortant des lotissements s'insèrent convenablement dans le giratoire du fait de très faibles trafics en jeu et ce, malgré la circulation dense et ponctuellement ralentie sur la voie départementale.

Fluide : Ecoulement des trafics satisfaisant

Dense : Circulation dense et continue, vitesses plus « réduites » mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »

Perturbé : écoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.

Saturé : circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Carte des états d'écoulement des trafics en Heure de Pointe pour un jour ouvré « type » mardi/jeudi, élaborée à partir des volumes de trafic recensés en heures de pointe et des observations réalisées in situ à ces périodes (hors incident sur le réseau autoroutier A51).

Conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN

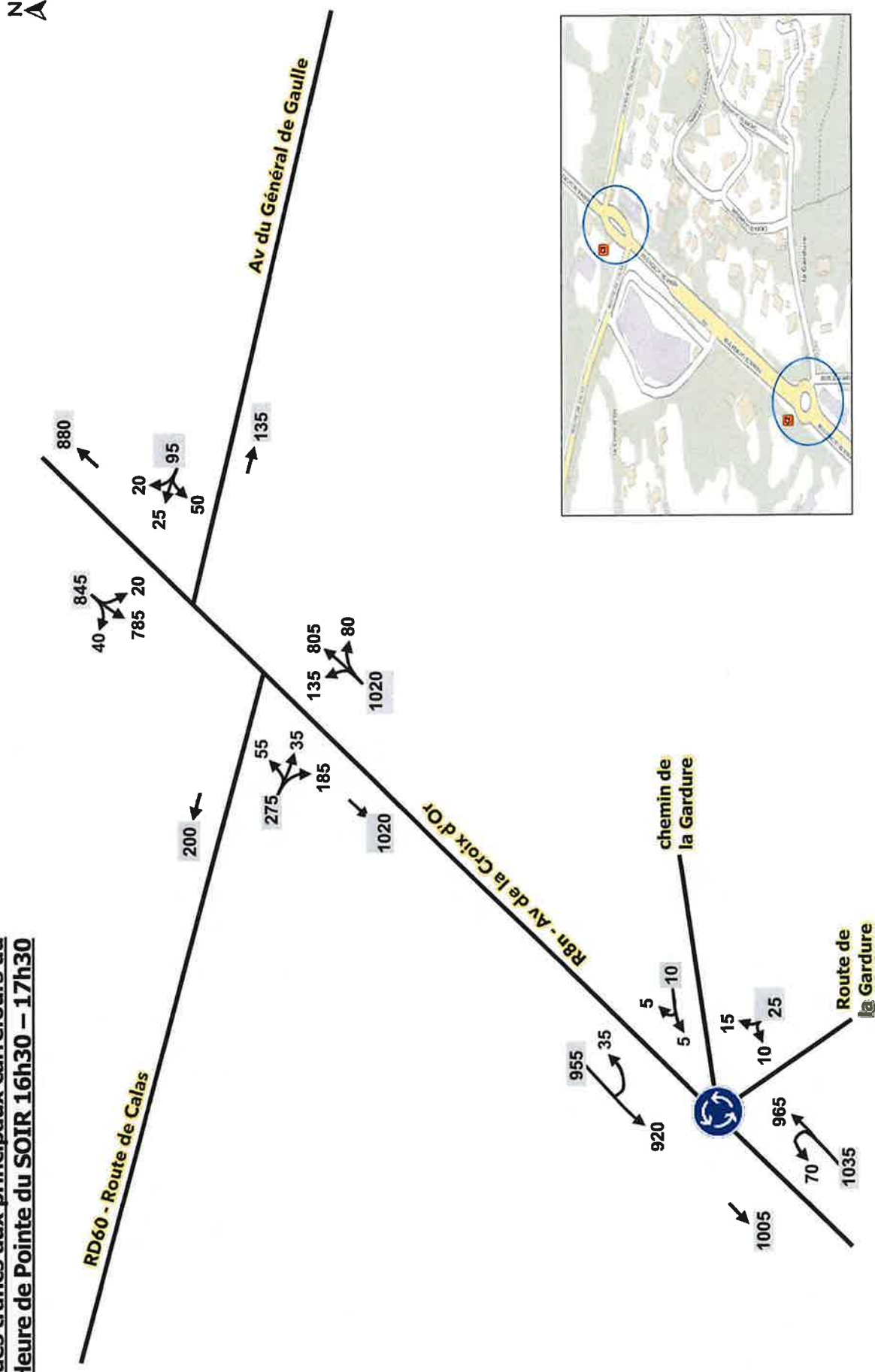


Giratoire RD8n – route de la Gardure : une circulation continue et très dense dans le sens Sud → Nord, avec des périodes très ponctuelles de trafic très ralenti, un flux continu en direction de Septèmes les Vallons mais s'écoulant sans dysfonctionnement particulier.



Carrefour RD8n – Av de Gaulle – Route de Calas : une circulation continue et dense quel que soit le sens de circulation,

Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur en Heure de Pointe du SOIR 16h30 – 17h30



Traffics en Heure de Pointe du SOIR 16h30 – 17h30 (i.o.)



Caractéristiques des trafics relevés en Heure de Pointe du SOIR :

- Des trafics horaires logiquement élevés sur l'axe structurant RD8n, variant entre 850 et 1 040 véhicules/heure/sens, des circulations automobiles quasi équilibrées bien que légèrement plus élevées en direction d'Aix en Provence,
- RD60 – Route de Calas : des flux compris entre 180 et 280 véhicules/heure par sens,
- Chemin et route de la Gardure : Des trafics très faibles, en lien avec la desserte locale / riveraine.

Conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 16h30 – 17h30



Des conditions de circulation caractérisées par :

- RD8n - avenue de la Croix d'Or : une circulation très dense / ralentie dans le sens Aix en Provence → Septèmes les Vallons sur l'ensemble de l'axe depuis les Jardins d'Albertas jusqu'au giratoire RD8n - RD60a plus au sud, un flux dense mais dysfonctionnement particulier dans le sens Sud → Nord,
- RD60 - Route de Calas : une circulation globalement fluide quel que soit le sens de circulation, de ponctuelles remontées de véhicules en approche du carrefour avec la RD8n,
- Avenue du Général de Gaulle : un écoulement fluide au regard des faibles trafics, sans rétention en entrée du carrefour avec la RD8n,
- Giratoire RD8n - Chemin/route de la Gardure : Malgré une circulation dense sur la RD8n dans le sens Sud → Nord, les véhicules sortant des lotissements s'insèrent convenablement dans le giratoire du fait de très faibles volumes en jeu.

Fluide : Ecoulement des trafics satisfaisant

Dense : Circulation dense et continue, vitesses plus « réduites » mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »

Perturbé : écoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.

Saturé : circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Carte des états d'écoulement des trafics en Heure de Pointe pour un jour ouvré « type » mardi/jeudi, élaborée à partir des volumes de trafic recensés en heures de pointe et des observations réalisées in situ à ces périodes (hors incidents sur le réseau autoroutier A51).

Conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR



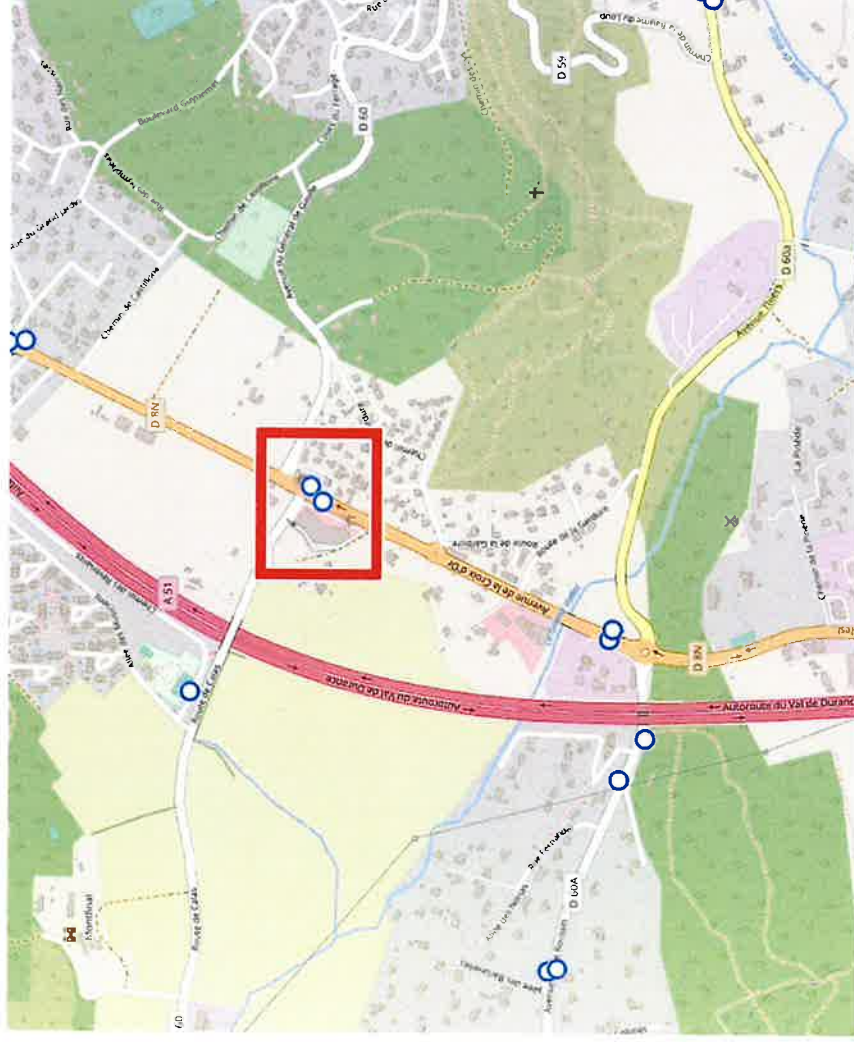
Giratoire RD8n – route de la Gardure : une circulation continue mais s'écoulant sans dysfonctionnement particulier en direction du nord / la Mounine, contrastant avec un écoulement très dense et ponctuellement fortement ralenti, notamment en sortie du giratoire en direction de Septèmes les Vallons et au-delà de 18h00 (jusqu'à 18h30 / 18h45).



Carrefour RD8n – Av de Gaulle – Route de Calas : une circulation continue et dense quel que soit le sens de circulation, avec de forts ralentissements dans le sens Sud→ Nord, contraignant dès lors l'insertion des véhicules sortant de l'avenue de Gaulle.

2.2. Desserte en Transports en Commun et accessibilité en modes actifs

Desserte en Transports en Commun : Lignes et services



Le projet porté par la SCCV SAN BAQUIS dans le quartier de San Baquis bénéficiera d'une desserte en transports en commun assurée par plusieurs lignes régulières et scolaires du réseau de transports de la Métropole Aix Marseille Provence, à partir de l'arrêt « La Croix d'Or » situé au droit au carrefour RD8n – RD60, face à l'espace commercial de la Croix d'Or, accessible en moins de 5 mn à pied.



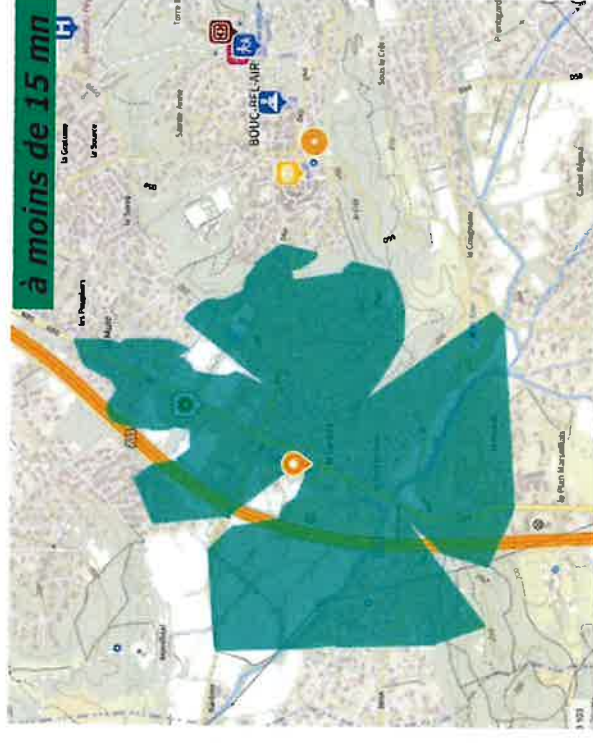
Desserte en Transports en Commun : Lignes et services



Arrêt La Croix d'Or					
Réseau	Ligne	Origine - Destination	Nombre de services jour ouvré par sens	Nombre de services en H.P.M. par sens	Nombre de services en H.P.S par sens
Cartreize	51	Aix - Marseille par RN	45	4	4
Cartreize	53	Aix Arbols - Marseille	15	2	3
Le Car P.A.M.	1100	Bouc Bel Air - Collège Brassens	Lignes SCOLAIRES		
Le Car P.A.M.	1200	Bouc Bel Air - Ecoles primaires et maternelles			
Le Car P.A.M.	1400	Bouc Bel Air - Simiane - Cabriès - Mimet - Aix en Provence			
Le Car P.A.M.	1410	Bouc Bel Air - Cabriès - Simiane - Gardanne			
Le Car P.A.M.	1500	Bouc Bel Air - Simiane - Cabriès - Luynes			
Le Car P.A.M.	4700	Aix - Bouc Bel Air - Vitrolles - Les Pennes Mirabeau			
Deserte scolaire					
Desserte régulière					

- > Des fréquences de passage relativement attractives pour la ligne L51 Aix – Marseille par RD8n → un bus toutes les 15 mn en moyenne, plus limitées sur la ligne 53 (un bus toutes les 20 à 30 mn en pointe)
- > Des dessertes scolaires pour accéder aux établissements de Bouc Bel Air, Luynes, Simiane, ...

Accessibilité PIÉTONNE au quartier de San Baquis – Cartes isochrones à 5/10/15 mn



Le projet d'aménagement se situe au contact d'un espace commercial et de services (Espace de la Croix d'Or), donc accessible en moins de 5 mn à pied. D'autres commerces implantés en bordure de la RD8n plus au sud, sont accessibles en moins de 10 / 15 mn et de manière sécurisée, la RD8n étant équipée de trottoirs relativement confortables.

L'espace de loisirs des Vergers, positionné le long de la RD60, est relativement proche en temps de parcours (15 mn environ) mais son accessibilité piétonne reste médiocre, la RD60 ne disposant pas de cheminement piéton.

Les autres équipements et polarités de la commune s'avèrent « excentrés » au regard de la localisation du projet résidentiel.

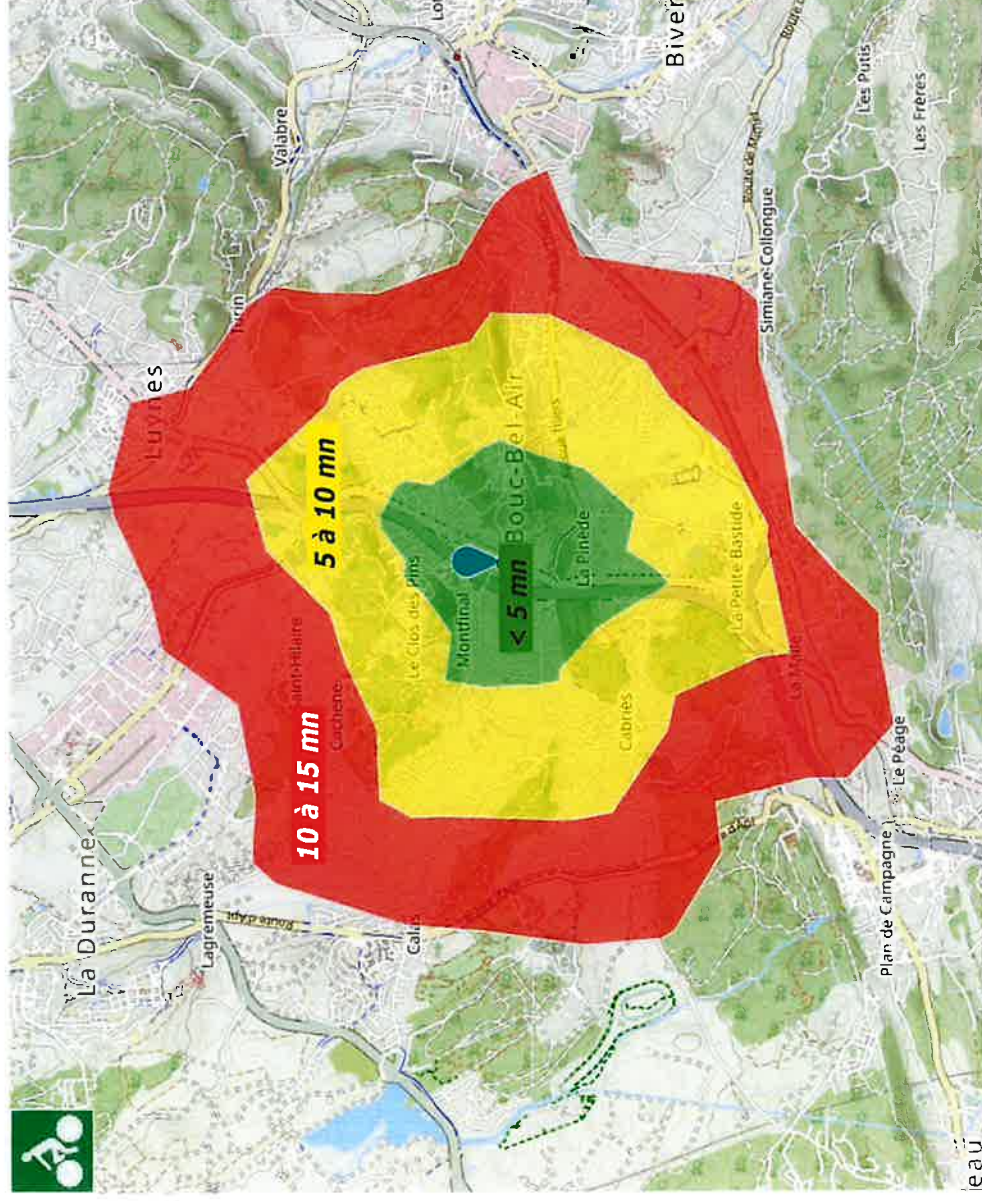


Cheminements piétons le long de la RD8n



Accessibilité CYCLABLE au quartier de SAN BAQUIS

Cartes isochrones à 5/10/15 mn



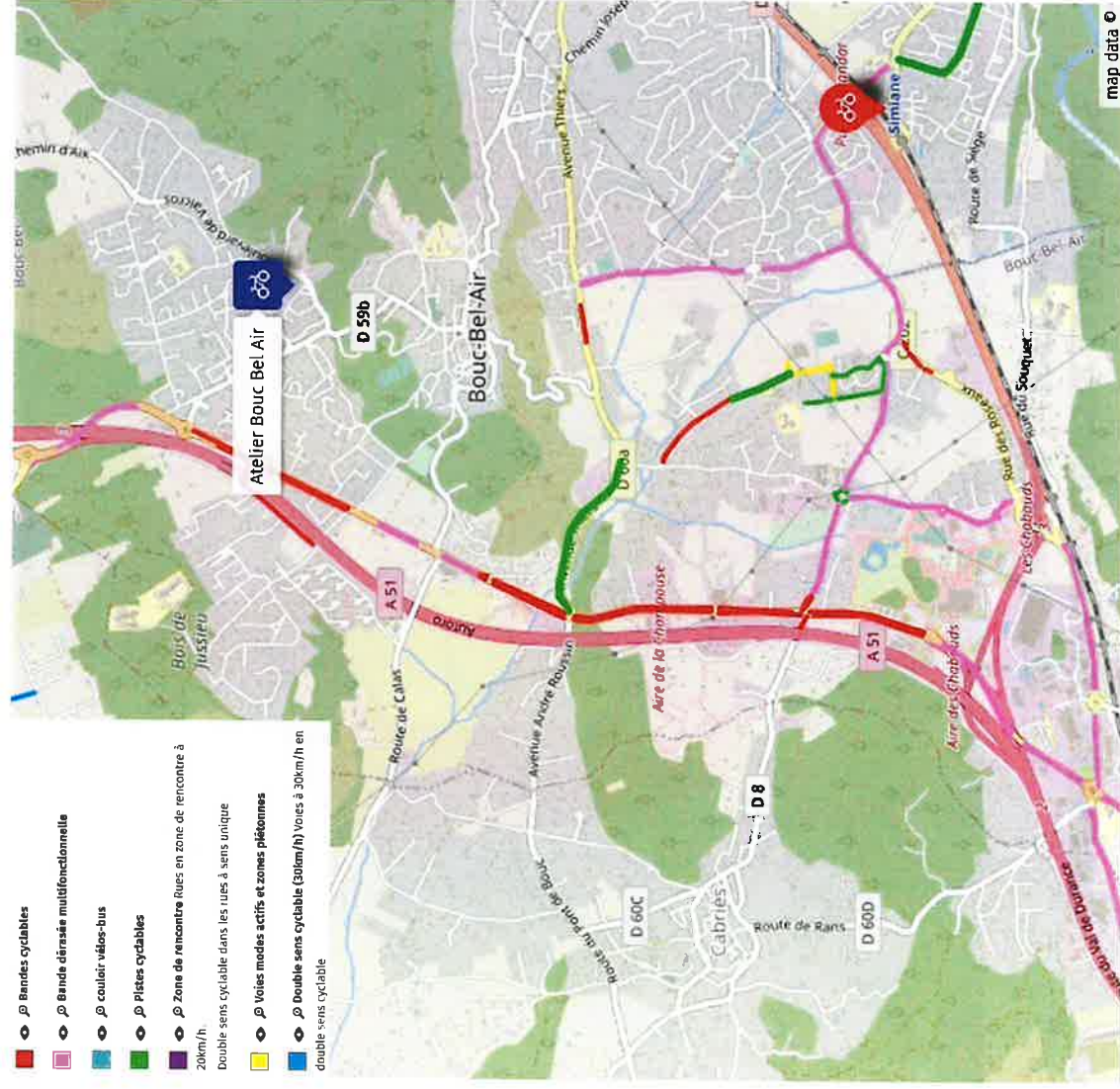
➤ à moins de 5 mn à vélo du projet : les commerces et services présents le long de la RD8n du secteur de la Mounine / La Mule jusqu'au centre commercial Super U plus au sud, l'espace de loisirs du Verger,

➤ entre 5 et 10 mn à vélo du projet : le quartier du Clos des Pins, le village de Cabriès, les quartiers de la Petite Bastide (Décathlon Village), les quartiers de Violesi, Pont de Bouc, la Pinède, La Babiole, secteurs intégrant des équipements scolaires et de loisirs,

➤ entre 10 et 15 mn à vélo du projet : les quartiers Sud de Luynes, les secteurs Sud Est du Pôle d'Activités des Milles.

De nombreux pôles générateurs de déplacements accessibles en moins de 15 mn, soit un temps de trajet convenable et acceptable pour des déplacements au quotidien.

Aménagements cyclables existants



Le projet résidentiel de la SCCV SAN BAQUIS s'inscrit dans un environnement marqué par la présence d'une bande cyclable sur une grande partie du linéaire de la RD8n, entre les Chabauds et la Mounine (quelques sections en bande multifonctionnelle) → un aménagement parfois peu lisible (marquage au sol effacé) et une sécurité perfectible (pour de jeunes publics).

Plus au sud, la RD60a, à l'est de la RD8n, est équipée d'une voie verte sur une partie de son linéaire, facilitant dès lors la liaison avec le quartier de Vaunière.



RD60



3. Phase 2

-

Evaluation des déplacements générés par le projet San Baquis

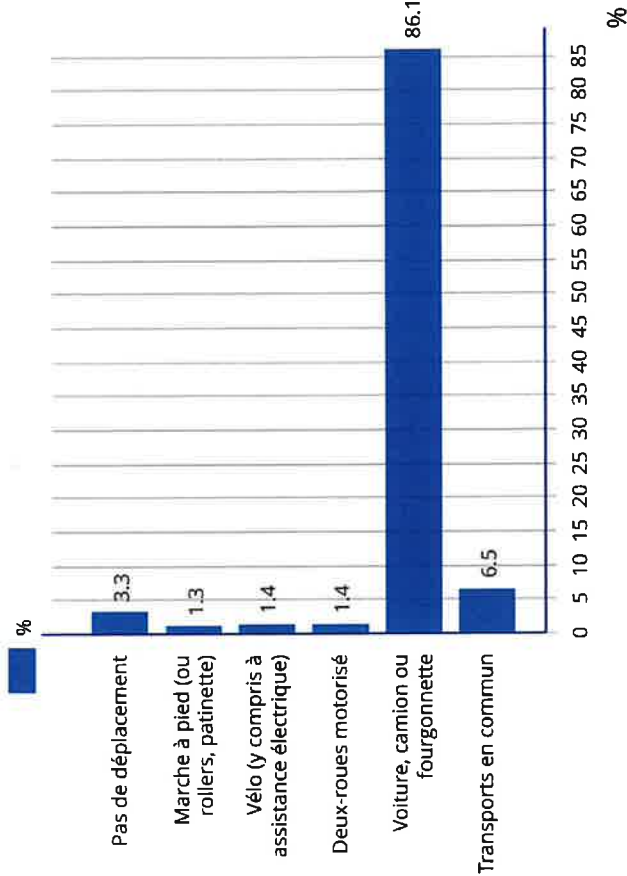


Programmes de logements :

Les flux générés par le projet ont été évalués à partir des paramètres suivants :

- des indicateurs de mobilité sur la commune de Bouc Bel Air extraits des bases de données INSEE (2022) et de l'Enquête Ménage Déplacements des Bouches du Rhône (actualisée en 2019)

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2022



- d'une analyse de la localisation du projet par rapport aux infrastructures de transport (cf. transports collectifs et modes doux).

Programmes résidentiels

Nombre de logements	104
Nombre de personnes par logement	2,4
Nombre de résidents	250
Nombre de déplacements/jour/résident	3,5
Nombre de déplacements/jour (tout mode et tout motif)	874

Déplacements en relation avec	Bouc Bel Air	Externe à Bouc Bel Air
Répartition des déplacements	30%	70%
Part modale V.P.	80%	90%
Part modale TC + Modes doux	20%	10%
Taux d'occupation / véhicule	1,35	1,35

Trafic V.P. par jour deux sens (véh/jour)	155	408
Trafic Modes Actifs + Transports Collectifs par jour deux sens	52	61

Part du trafic en Heures de Pointe (27 % des flux journaliers sur deux heures)	Matin	Soir
	15%	12%

Répartition des flux entrant / sortant	Entrée	Sortie
Heure de Pointe du Matin 7h45 - 8h45	10%	90%
Heure de Pointe du Soir 16h30 - 17h30	80%	20%

Répartition des flux entrant / sortant du programme résidentiel			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h45 - 8h45	8	76	84
Heure de Pointe du Soir 16h30 - 17h30	54	14	68

Hôtel

Nombre de chambres	Taux d'occupation	Nombre de déplacements / chambre / jour	Part modale V.P. (y/c taxi)	Nombre de V.P. entrant/sortant par jour
100	80%	2,3	90%	166

Part du trafic en Heures de Pointe (55 % des flux journaliers sur une période de DEUX heures		Matin	Soir
		35%	20%
Répartition des flux entrant / sortant		Entrée	Sortie
Heure de Pointe du Matin 7h45 - 8h45		5%	95%
Heure de Pointe du Soir 16h30 - 17h30		70%	30%

Répartition des flux V.P. entrant / sortant - Hôtel 100 chambres			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h45 - 8h45	3	55	58
Heure de Pointe du Soir 16h30 - 17h30	23	10	33

Commerces

Surface de Plancher (m²) - Typologie inconnue	500
Nombre de déplacements VL / 100 m² de surface de vente / H.P.S.	7,0
Nombre de véhicules/heure - H.P.S.	35

Répartition des flux V.P. entrant / sortant - Commerces			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h45 - 8h45	10	10	20
Heure de Pointe du Soir 16h30 - 17h30	18	18	35

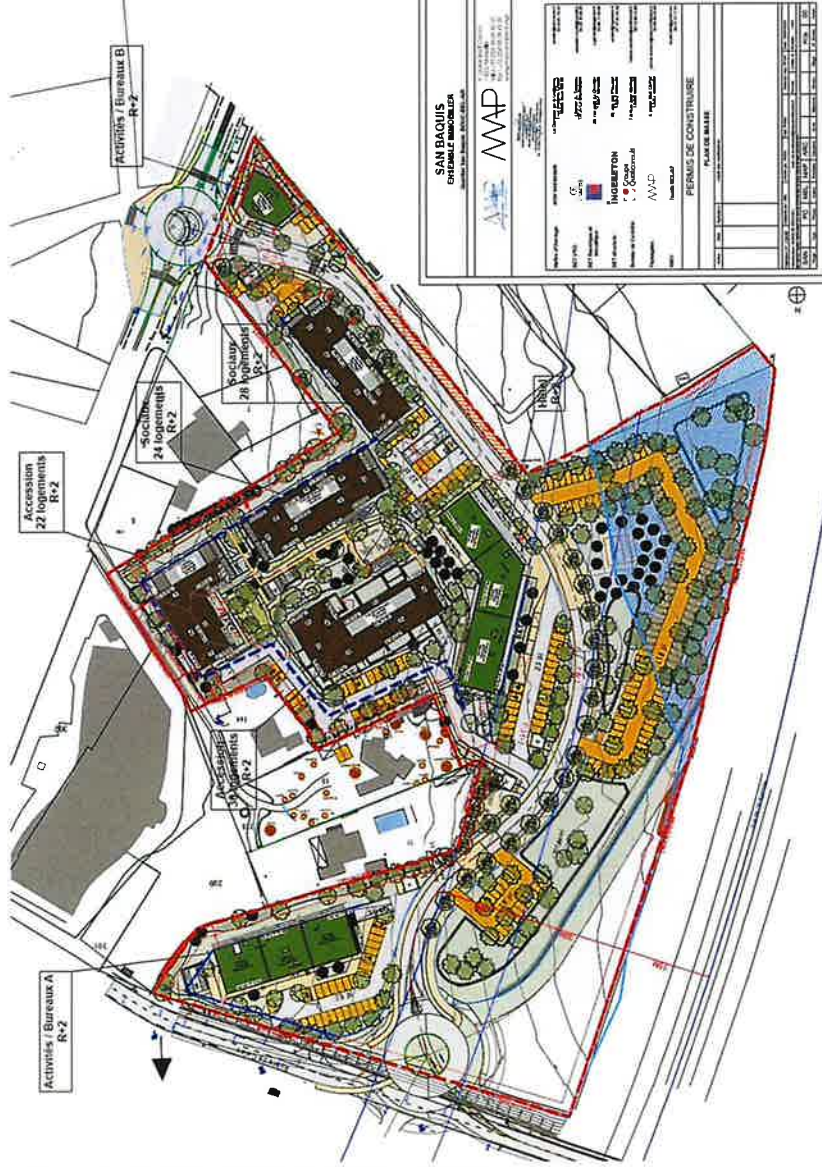
Cabinet médical :

En l'absence de donnée de programmation et de capacité d'accueil fournies à Horizon Conseil, les trafics générés par ce pôle médical ont été évalués à dire d'expert, sur la base une entité accueillant 15 à 20 praticiens (hypothèse de travail).

Cabinet médical - Maison de santé

Surface de Plancher (m²) - Typologie inconnue	2800
---	------

Répartition des flux V.P. entrant / sortant - Cabinet médical			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h45 - 8h45	20	20	40
Heure de Pointe du Soir 16h30 - 17h30	30	30	60



Synthèse des flux générés par le projet San Baquis

Répartition des flux V.P. entrant / sortant - Projet San Baquis			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h45 - 8h45	41	161	202
Heure de Pointe du Soir 16h30 - 17h30	125	71	196

Le projet porté par SCCV SAN BAQUIS devrait générer un trafic moyen de près de 1 330 véhicules/jour entrant + sortant du site.

Aux heures de pointe du matin et du soir, le flux deux sens généré est évalué à près de 200 véhicules/heure entrant et sortant du site.

Principes de desserte du projet SCCV SAN BAQUIS



Le projet porté par SCCV SAN BAQUIS sera desservi par une voie principale à double sens de circulation raccordée :

- au nord à la RD60 – Route de Calas, via un carrefour giratoire à quatre branches (ouvrage à créer),
- au sud, au giratoire existant raccordant actuellement la RD8n à la Route de la Gardure. Cet ouvrage sera repris à la demande du CD13 afin d'être réaxé sur l'axe RD8n, en maintenant le rayon extérieur de 14 m.

Suivant les hypothèses communiquées par SCCV SAN BAQUIS et le bureau d'études CERETTI, à l'horizon de mise en service du projet, la section de la RD60 entre la voie nouvelle et l'actuel accès au centre commercial sera maintenue à double sens de circulation et mise en impasse.

Le raccordement de la RD60 sur le carrefour de la RD8n sera donc supprimé (flux reportés sur le barreau de liaison nouvel créé).

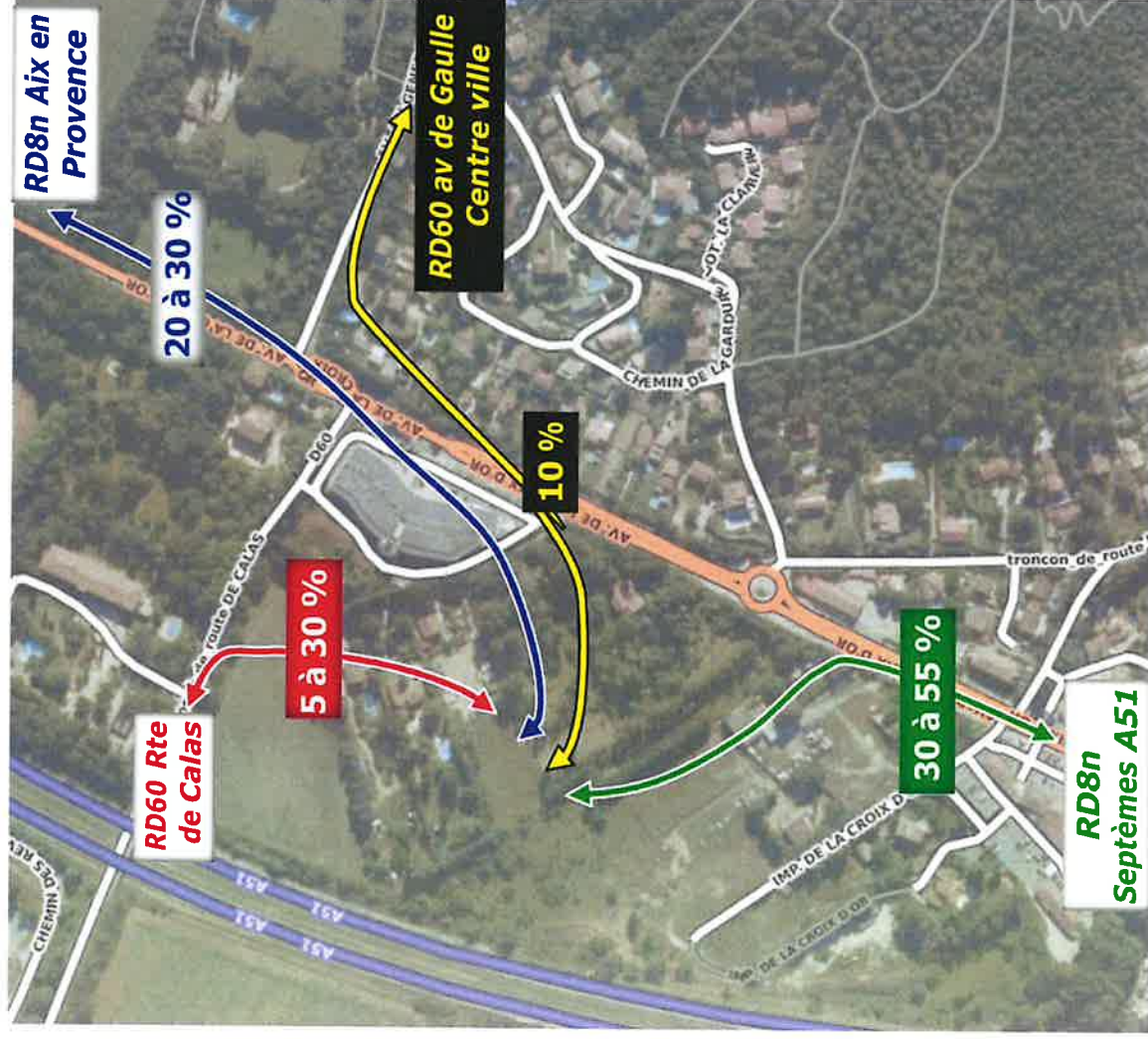


4. Phase 3

-

Analyse des impacts circulatoires

Principes de distribution des flux générés par le projet SCCV SAN BAQUIS.



Les trafics automobiles générés par le projet d'aménagement de San Baquis ont été affectés sur le réseau viaire à partir de la distribution des flux mise en évidence en phase de diagnostic suivant les comptages directionnels et de l'expertise et la connaissance d'Horizon Conseil des flux de déplacements dans le secteur d'étude élargi.

Les principes d'affectation des flux varient suivant les heures de pointe et le sens de circulation concerné (sens entrant ou sortant).

Evaluation des Trafics Moyens Journaliers Annuels (T.M.J.A.) en situation actuelle, à l'horizon de Mise en Service du projet et à l'horizon + 20 ans

Horizons d'étude

Trois horizons ont été retenus pour l'évaluation des Trafics Moyens Journaliers Annuels, nécessaire aux études Air - Santé dans le cadre du dossier de Cas par Cas :

- 2022 - Situation « actuelle » (diagnostic circulatoire),
- 2028 - Horizon de Mise En Service de l'intégralité du projet San Baquis (donnée communiquée par CERETTI),
- 2048 - Horizon de M.E.S. + 20 ans.

Evaluation des Trafics Moyens Journaliers Annuels (T.M.J.A.) en situation actuelle, à l’horizon de Mise en Service du projet et à l’horizon + 20 ans

Horizon 2028 - Situation de REFERENCE

Demande de trafic

Au titre des effets cumulés (avec le projet San Baquis), ont été intégrés les trafics routiers générés :

- d’une part par le projet SCCV Bouc Bel Air Violesi 2 situé à l’est de l’axe D8N (plus au sud au regard du projet San Baquis),
- d’autre part le projet Montauray 2 / Les Champs de Brassens, en bordure de l’axe D8.

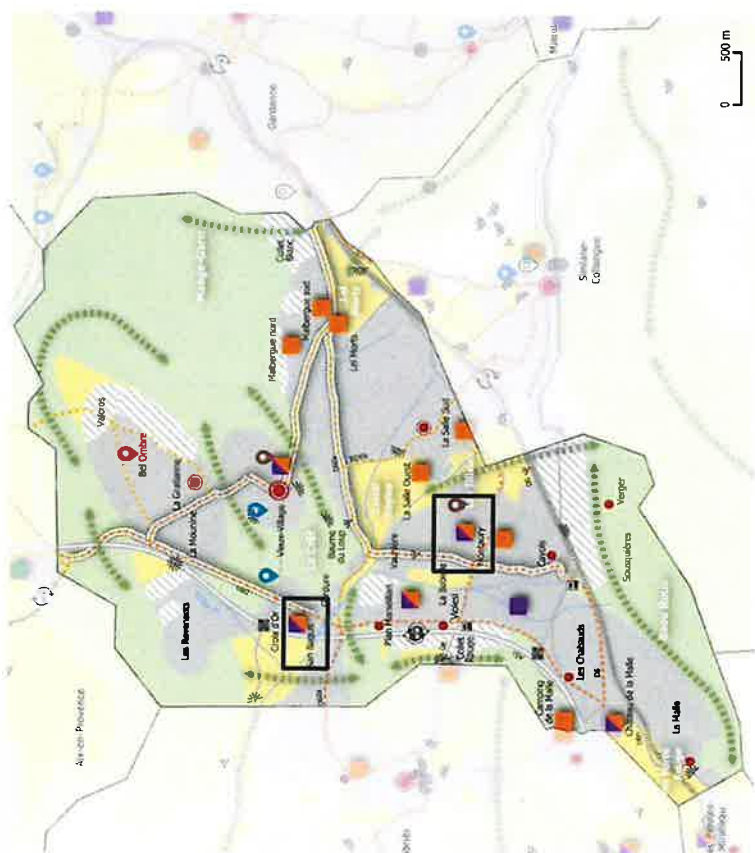
Ces projets connexes ont fait l’objet d’un avis de la MRAE.

Ces flux ont été quantifiés suivant des ratios de mobilité identiques à ceux du projet San Baquis, en tenant compte des programmations respectives.

Synthèse des flux générés par le projet Montauray 2			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h45 - 8h45	27	116	142
Heure de Pointe du Soir 17h30 - 18h30	104	51	155
Jour ouvré	595	595	1 191

Synthèse des flux générés par le projet SCCV Bouc Bel Air Violesi 2			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h45 - 8h45	8	71	79
Heure de Pointe du Soir 17h30 - 18h30	50	13	63
Jour ouvré	354	354	707

Au-delà de ces deux secteurs de projet, il a été retenu l’hypothèse d’un taux de croissance des flux routiers de 0,6 % par an pour la période 2022 - 2028 sur l’ensemble des voiries communales et départementales du secteur d’étude, conformément au taux d’évolution démographique défini dans le Plan Local d’Urbanisme Intercommunal du Pays d’Aix (approuvé le 5 décembre 2024).



PLUI DU PAYS D’AIX APPROUVÉ LE 05 DÉCEMBRE 2024 - BOUC BEL AIR

Carte des O.A.P. - P.L.U.i du Pays d’Aix

Evaluation des Trafsics Moyens Journaliers Annuels (T.M.J.A.) en situation actuelle, à l'horizon de Mise en Service du projet et à l'horizon + 20 ans

Horizon 2028 - Situation de REFERENCE

Offre de mobilités

Au stade de la présente étude et en l'absence de programmation précise des orientations « Mobilités » inscrites au P.D.M. dans le secteur d'étude élargi, il n'a pas été identifié de projets susceptibles de modifier les volumes de trafic recensés ou d'infléchir la part modale de la Voiture Particulière à l'horizon 2028 et en situation de référence.

A l'échelle du projet, il a toutefois été pris en compte la réalisation du barreau de liaison entre la RD60 et la RD8n via le projet San Baquis ainsi que la neutralisation du débouché de la RD60 sur l'actuel carrefour avec la RD8n, générant une redistribution des trafics dans le secteur d'étude.

Horizon 2028 - Situation « PROJET »

Demande de trafic

Il a été intégré la demande de trafic du projet San Baquis, en moyenne journalière annuelle, suivant les évaluations de flux générés décrites au chapitre 2.

Offre de mobilités :

Comme pour la situation/scénario de référence, il n'a pas été intégré d'évolution de l'offre de mobilités susceptible de modifier la part modale de la V.P.

La situation « Projet » intègre donc les effets cumulés (projets connexes + projet San Baquis).

Evaluation des Traffics Moyens Journaliers Annuels (T.M.J.A.) en situation actuelle, à l'horizon de Mise en Service du projet et à l'horizon + 20 ans

Horizon 2048 - Situation de REFERENCE

Quelles hypothèses retenir en 2048 en l'absence de document de programmation au-delà de 2030 pour le P.D.M. et de 2035 pour le PLU.i du Pays d'Aix ?

Le Plan de Mobilité de la Métropole ambitionne à l'échelle métropolitaine et à l'horizon 2030 un recul de la part modale de la V.P. de 13 points (- 5 pts en V.P. Solo).



Pour intégrer ces évolutions tendanciellees et en l'absence de projections de trafic issues du modèle métropolitain multimodal 13+ sur le secteur d'étude élargi, il est proposé de retenir l'hypothèse de travail suivante : une réduction des flux automobiles de l'ordre de 5 % à l'horizon 2048 par rapport à ceux projetés en 2028 (en situation de référence),

En outre à l'horizon 2028 et en situation de référence, il a été pris en compte une évolution annuelle des flux routiers à partir de la projection de croissance démographique définie dans le PLU.i du Pays d'Aix (approuvé le 5 décembre 2024), soit + 0,6 % par an. Pour la période 2028 – 2048, il est proposé de retenir un taux d'évolution annuelle des trafics légèrement atténué, de + 0,5 % par an, sur les voiries départementales du secteur d'étude.

Projet de 1/2 diffuseur A51 - RD60 :

L'arrêt des services de l'Etat AE-002730/KK P du 12/06/2025 considère l'absence de prise en compte d'un nouveau demi-échangeur sur l'A51 afin de fluidifier les flux sur la RD8n et de soulager l'échangeur des Trois Pigeons planifiés par l'OAP « BOU-OAP-10 – San Baquis Est ».

Le porteur de projet San Baquis a dès lors sollicité les services de la DREAL afin de collecter les données d'étude relatives à ce projet, sans toutefois parvenir à collecter quelconque donnée, étude d'opportunité à minima.

Dès lors, les impacts circulatoires de ce projet n'ont pu logiquement être pris en compte : redistribution des flux actuels, induction de trafic

Horizon 2048 - Situation « PROJET »

Demande de trafic

Il a été intégré la demande de trafic du projet San Baquis, en moyenne journalière annuelle, suivant les évaluations de flux du chapitre 2.

Offre de mobilités :

Absence d'évolution.

La situation « Projet » intègre donc les effets cumulés (projets connexes + projet San Baquis).

Projection des Traffics Moyens Journaliers Annuels



Sections courantes		T.M.J.A. 2022	Situation de référence T.M.J.A. 2028 SANS projet San Baquis	Situation Projet T.M.J.A. 2028 AVEC projet San Baquis	Situation de référence T.M.J.A. 2048 SANS projet San Baquis	Situation Projet T.M.J.A. 2048 AVEC projet San Baquis	Part PL	Vitesse
1	RD8n Aix en Provence	17690	18770	19100	19790	20120	2,5%	50
2	RD60 Route de Calas EST / RD8n	5720	6190	0	6530	0	0,8%	50
3	RD60 Av de Gaulle	2890	3030	3150	3200	3320	0,8%	50
4	RD8n section centrale	20760	22250	20820	23460	22030	2,0%	50
5	RD8n Septèmes les Vallons	21280	22790	23260	24030	24510	2,5%	50
6	RD60 Route de Calas OUEST	4410	4830	5120	5090	5390	2,5%	50
7	Voie nouvelle côté RD8n	0	0	7120	0	8050	1,0%	30
8	RD60 Route de Calas EST	4410	4830	630	5090	630	0,5%	30

Tableau indicateur des traffics transmis aux bureaux d'études en charge des études Air – Santé.



Evolution des Trafics Moyens Journaliers Annuels

Sections courantes	T.M.J.A. 2022	T.M.J.A. 2028 SANS PROJET (Situation de référence)	T.M.J.A. 2028 AVEC PROJET (Situation Projet)	Evolution 2028 AVEC / SANS projet	T.M.J.A. 2048 SANS PROJET (Situation de référence)	T.M.J.A. 2048 AVEC PROJET (Situation Projet)	Evolution 2048 AVEC / SANS projet
1 RD8n Aix en Provence	17690	18770	19100	2%	19790	20120	2%
2 RD60 Route de Calas EST / RD8n	5720	6190	0		6530	0	
3 RD60 Av de Gaulle	2890	3030	3150	4%	3200	3320	4%
4 RD8n section centrale	20760	22250	20820	-6%	23460	22030	-6%
5 RD8n Septièmes les Vallons	21280	22790	23260	2%	24030	24510	2%
6 RD60 Route de Calas OUEST	4410	4830	5120	6%	5090	5390	6%
7 Voie nouvelle côté RD8n	0	0	7120		0	8050	
8 RD60 Route de Calas EST	4410	4830	630		5090	630	

Les projections de trafic aux horizons 2028 et 2048 mettent en évidence les évolutions de trafic et impacts circulatoires suivants :

- RD8n Aix en Provence et Septièmes les Vallons : + 2 % avec le projet (par rapport à la situation de référence), une croissance limitée sur une voirie départementale aux trafics élevés, proches ou dépassant les 20 000 véhicules/jour (deux sens).
- RD60 Avenue de Gaulle : + 4 % avec le projet (par rapport à la situation de référence), des flux journaliers maxi de 3 320 véhicules/jour deux sens en cohérence avec le gabarit de la voie,
- RD60 Route de Calas Ouest (à l'ouest du raccordement de la voie de desserte du projet) : + 6 % avec le projet (par rapport à la situation de référence), des trafics journaliers maxi de 5 390 véhicules/jour deux sens compatibles avec le dimensionnement de la voie,
- RD60 Route de Calas Est (à l'est du raccordement de la voie de desserte du projet) : un trafic résiduel de 630 véhicules/jour deux sens, en lien avec la fréquentation du centre commercial.
- RD8n entre le giratoire de la Route de la Gardure et le carrefour de raccordement de la RD60 (section centrale) : - 6 % avec le projet (par rapport à la situation de référence), une baisse de trafic consécutive à la neutralisation du débouché de la RD60 sur la RD8n et au report des circulations sur la voie nouvelle desservant le projet d'aménagement.
- **Voie de desserte du projet SCCV SAN BAQUIS / liaison RD8n – RD60 : le T.M.J.A. projeté de 7 120 véhicules/jour deux sens (côté RD8n) est modéré, cohérent avec un dimensionnement à deux voies (une voie par sens).**

Evolution des trafics en Heures de Pointe sur le réseau viaire de desserte du projet (volumes deux sens)

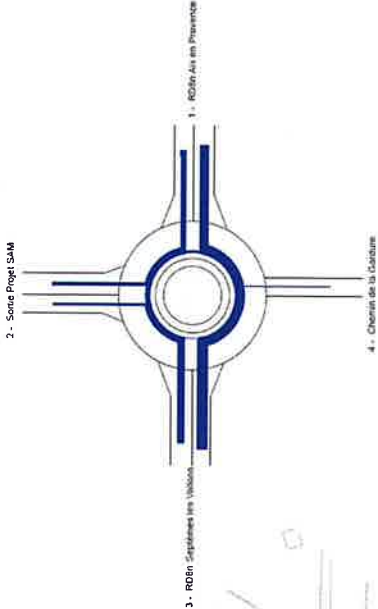
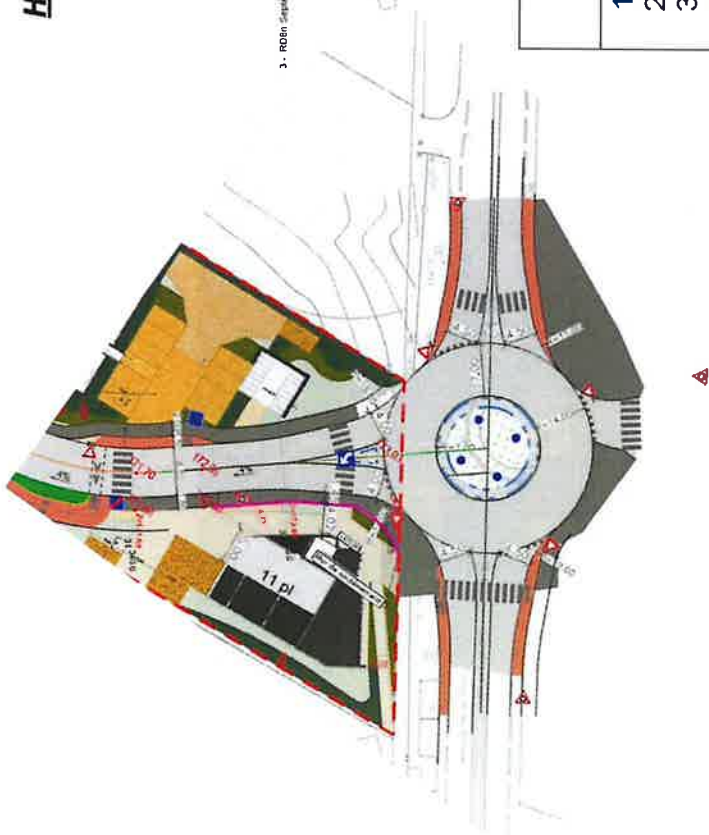


Section	Heure de Pointe du Matin			Heure de Pointe du Soir			Numéro de section
	Trafic actuel	Trafic futur 2028	Evolution	Trafic actuel	Trafic futur 2028	Evolution	
RD8n Aix en Provence	1550	1690	9%	1725	1850	7%	1
RD60 Route de Calas EST / RD8n	585	0		475	0		2
RD60 Av de Gaulle	305	325	7%	230	250	9%	3
RD8n section centrale	1865	1915	3%	1975	1955	-1%	4
RD8n Septèmes les Vallons	1895	2075	9%	2040	2245	10%	5
RD60 Route de Calas OUEST	505	640	27%	375	485	29%	6
Voie nouvelle côté RD8n	0	780		0	655		7
RD60 Route de Calas EST	505	45		375	80		8

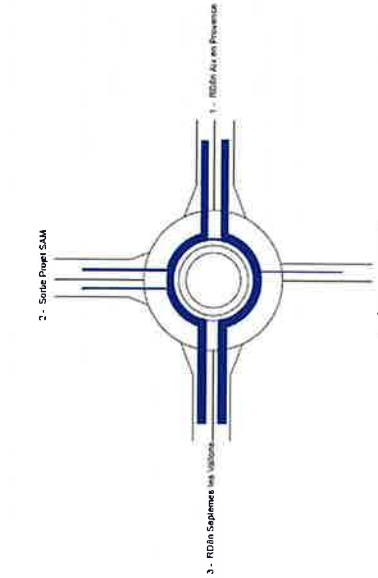
A la réalisation de l'intégralité du projet San Baquis à l'horizon 2028 (en situation « Projet » avec effets cumulés), il ressort les évolutions de trafic et impacts circulatoires suivants en Heures de Pointe du Matin et du Soir (pour les jours ouvrés) :

- RD8n Aix en Provence et Septèmes les Vallons : + 125 à 205 véhicules/heure deux sens, soit en moyenne + 2 à 4 véhicules/mn, un impact relativement limité sur un axe toutefois (très) densément circulé,
- RD60 Avenue de Gaulle : + 20 véhicules/heure, soit + 1 véhicule/toutes les 3 mn en moyenne, un impact relativement négligeable/résiduel sur cette voirie secondaire,
- RD60 Route de Calas « Ouest » (à l'ouest du raccordement de la voie de desserte du projet) : + 110/135 véhicules/heure, soit + 2 véhicule/mn en moyenne, un impact relativement limité sur cet axe plus secondaire (par rapport à la RD8n),
- RD8n entre le giratoire de la Route de la Gardure et le carrefour de raccordement de la RD60 (section centrale) : - 20 à + 50 véhicules/heure. La baisse de trafic résultant du report des flux en lien avec la RD60 (Route de Calas) via le barreau est globalement « compensée » par l'augmentation des trafics suivant l'axe RD8n en lien avec les projets connexes pris en compte dans le cadre de la présente étude.

Giratoire RD8n – chemin/Route de Gardure – Liaison RD60 Route de Calas : Fonctionnement circulaire en Heures de Pointe à l’horizon 2028 (avec projet San Baquis)



Heure de Pointe du MATIN - 2028

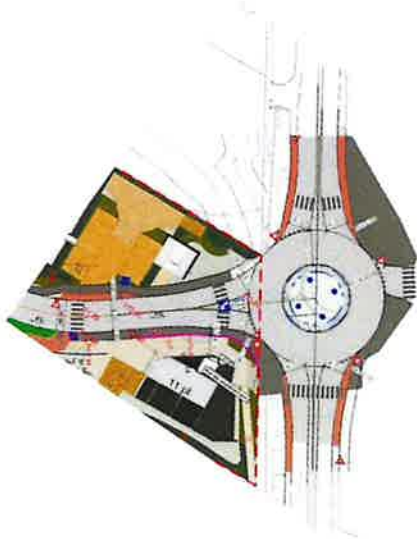


Heure de Pointe du SOIR - 2028

	1	2	3	4	Total Entrant
1	20	190	565		775
2	125	0	195		320
3	965	270	30		1265
4	30	0	20		50
Total Sortant	1140	460	810		2410

	1	2	3	4	Total Entrant
1	35	105	795		935
2	120	0	235		355
3	850	205	70		1125
4	15	0	20		35
Total Sortant	1020	310	1120		2450

Giratoire RD8n – chemin/Route de Gardure – Liaison RD60 Route de Calas : Fonctionnement circulaire en Heures de Pointe à l’horizon 2028 (avec projet San Baquis) - Synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE



Caractéristiques géométriques :

- Rayon intérieur : 7 m dont une surlargeur franchissable d'environ 1,5 m
- Largeur d'anneau : 7 m
- Rayon extérieur : 14 m
- Entrées à UNE voie sur les 4 branches
- Sorties à UNE voie sur les 4 branches

Les simulations de fonctionnement du giratoire de raccordement du projet mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

- Des charges de trafic comprises entre 2 410 et 2 450 uvp/heure en H.P.M./H.P.S. et des niveaux de trafic horaires logiquement élevés sur l'axe principal RD8n,
- Des réserves de capacité satisfaisantes en sortie du chemin de la Gardure et de la voie de desserte du projet SCCV SAN BAQUIS (barreau de liaison avec la RD60),
- Branche RD8n Aix en Provence : Une baisse des réserves de capacité en H.P.M. et en H.P.S. A noter que la valeur en H.P.S. est à prendre avec prudence au regard du fonctionnement globalement ralenti de l'axe RD8n dans le sens Nord → Sud en fin d'après midi,
- Branche RD8n Septèmes les Vallons : Comme pour la branche précédente, la réserve de capacité est à considérer avec prudence pour la période de pointe du matin au regard de l'écoulement très dense sur la RD8n.
- Ce giratoire permet de sécuriser d'une part les entrées et sorties du projet SCCV SAN BAQUIS., d'autre part la liaison avec la Route de Calas (RD60) quelle que soit la période horaire, y compris en heure creuse.

Heure de Pointe du MATIN Charge 2 410 uvp/heure	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
RD8n Aix en Provence	46 % (62 %)	651	0 véh (0)	3 véh (2)
Sortie du projet S.A.M.	68 %	691	0 véh (0)	3 véh (2)
RD8n Septème les Vallons	26 % (41 %)	442	1 véh (0)	5 véh (3)
Ch / Rte de la Gardure	90 % (92 %)	457	0 véh (0)	2 véh (2)

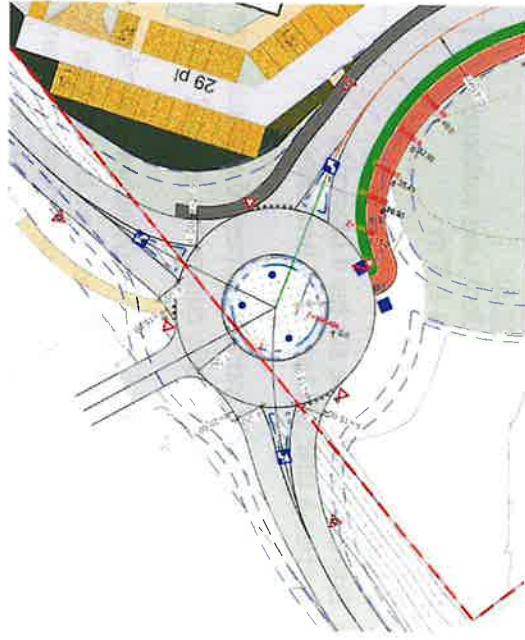
Heure de Pointe du SOIR Charge 2 450 uvp/heure	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
RD8n Aix en Provence	36 % (47 %)	529	1 véh (0)	4 véh (3)
Sortie du projet S.A.M.	54 %	418	1 véh (0)	4 véh (2)
RD8n Septème les Vallons	33 % (46 %)	564	1 véh (0)	4 véh (3)
Ch / Rte de la Gardure	94 % (95 %)	540	0 véh (0)	2 véh (3)



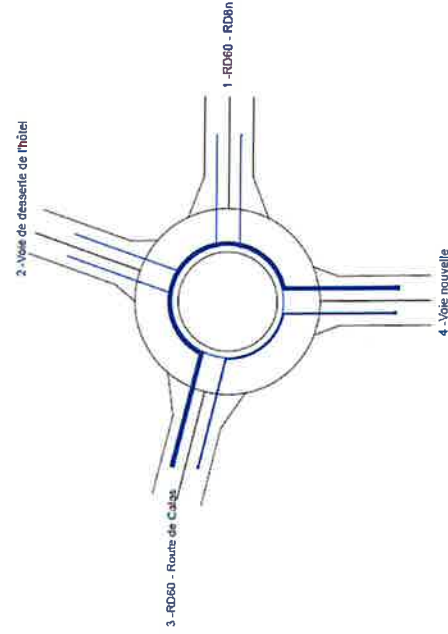
(Situation actuelle)

* : Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire

Giratoire RD60 – Barreau de liaison avec la RD8n : Fonctionnement circulaire en Heures de Pointe à l’horizon 2028 (avec projet San Baquis)

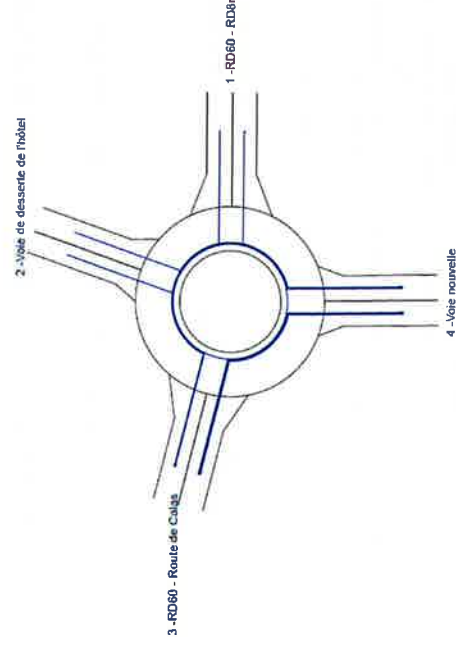


Heure de Pointe du MATIN - 2028



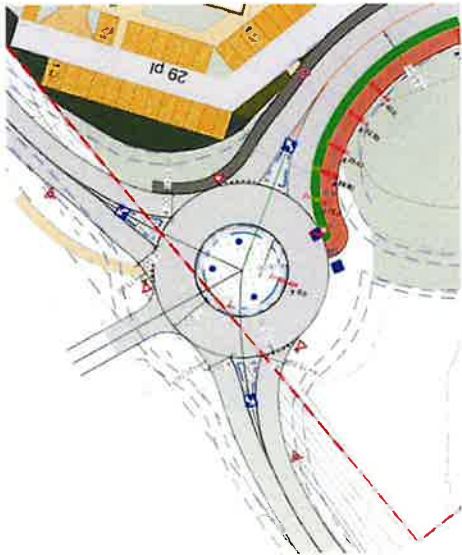
	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	0	10	10	20
2	0	0	15	15	30
3	15	5	0	180	200
4	10	5	445	0	460
Total Sortant	25	10	470	205	710

Heure de Pointe du SOIR - 2028



	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	0	15	20	35
2	0	0	5	5	10
3	20	15	0	255	290
4	25	15	195	0	235
Total Sortant	45	30	215	280	570

Giratoire RD60 – Barreau de liaison avec la RD8n : Fonctionnement circulaire en Heures de Pointe à l’horizon 2028 (avec projet San Baquis) - Synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE



Caractéristiques géométriques :

- Rayon intérieur : 8 m
- Largeur d’anneau : 7 m
- Rayon extérieur : 15 m
- Entrées à UNE voie sur les 4 branches
- Sorties à UNE voie sur les 4 branches

Heure de Pointe du MATIN Charge 710 uvp/heure	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
RD60 – RD8n	99 %	1404	0 véh	2 véh
Sortie de l’hôtel	98 %	1232	0 véh	2 véh
RD60 - Calas	91 %	1957	0 véh	2 véh
Voie nouvelle	79 %	1705	0 véh	2 véh

Heure de Pointe du SOIR Charge 570 uvp/heure	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
RD60 – RD8n	99 %	1740	0 véh	2 véh
Sortie de l’hôtel	99 %	1565	0 véh	2 véh
RD60 - Calas	87 %	1869	0 véh	2 véh
Voie nouvelle	89 %	1891	0 véh	2 véh

* : Réserve de capacité
jusqu’à saturation du giratoire

Les simulations de fonctionnement du giratoire mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

- Des charges de trafic (très) faibles, comprises entre 570 et 710 uvp/heure en H.P.M./H.P.S,
- Des réserves de capacité logiquement très satisfaisantes sur l’ensemble des branches, sans risque de rétention, ni temps d’attente en heures de pointe ou d’interaction avec le carrefour giratoire de connexion avec la RD8n.

PROJET D'AMENAGEMENT SCCV SAN BAQUIS

QUARTIER SAN BAQUIS - COMMUNE DE BOUC BEL AIR

ÉTUDE DE TRAFIC ET D'IMPACT CIRCULATOIRE

ANNEXE – RELEVES DÉTAILLÉES DES COMPTAGES AUTOMATIQUES DE TRAFIC

Classification de vitesse TV/PL - Synthèse de l'analyse



Commune		BOUC-BEL-AIR
Du jeudi 13 octobre 2022 au mercredi 19 octobre 2022		
Localisation	Poste 1 : Avenue de la Croix d'Or	
Sens 1	Route de Calas	
Sens 2	Chemin de la Gardure	

Localisation du compteur			
Sens	Dép.	Sec.	Ind.
1	13	2210	7
2	13	2210	7

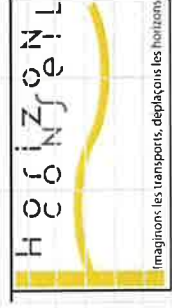
Coordonnées du compteur	
Latitude	43,4512317
Longitude	5,3996917

Limitation vitesse (en Km/h)	
50	

Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Deux sens			
	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL
Débit Moyen Journalier Semaine	10 852	210	11 062	1,9%	9 505	191	9 696	2,0%	20 357	401	20 758	1,9%
Débit Moyen Jours ouvrés	11 813	278	12 091	2,3%	10 119	253	10 372	2,4%	21 932	531	22 463	2,4%
Débit vendredi	11 989	282	12 271	2,3%	10 295	235	10 530	2,2%	22 284	517	22 801	2,3%
Débit samedi	10 260	76	10 336	0,7%	9 459	55	9 514	0,6%	19 719	131	19 850	0,7%
Débit Moyen Dim. & Fériés	6 638	28	6 666	0,4%	6 501	27	6 528	0,4%	13 139	55	13 194	0,4%
Débit Moyen de Jour (6h - 22h)	10 307	198	10 505	1,9%	8 981	177	9 158	1,9%	19 288	375	19 663	1,9%
Débit Moyen de Nuit (22h - 06h)	545	12	557	2,2%	524	14	538	2,6%	1 069	26	1 095	2,4%
Débit Moyen horaire	452	9	461	1,9%	396	8	404	2,0%	848	17	865	1,9%

Vitesse (km/h)	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Vitesse moyenne/période	39	36	38	36
Vitesse moyenne de jour	39	36	38	36
Vitesse moyenne de nuit	45	37	50	42
Nbre d'excès de vitesse	3 953	0	5 843	0
V85	48	45	48	46
V50	40	36	40	37
V15	32	31	31	30

V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers



23 rue Fauchier
13002 Marseille
Tél : 04 91 47 56 63
Fax : 04 91 62 59 80
contact@horizonconsult.com
www.horizonconsult.com

Imaginer les transports, dépasser les horizons

Classification de vitesse TVPL - Débit horaire

Poste 1 : Avenue de la Croix d'Or

Sens 1

Route de Calas

Dép.	PR	Ind.
13	2210	7

Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
Jeudi 13-oct.	VL	33	25	13	13	33	104	284	911	966	831	657	718	690	783	751	714	834	834	805	608	409	231	174	113	11 534	13	966	11 026	508
	PL	1	0	1	1	3	6	18	35	19	11	14	12	17	12	12	26	20	29	9	7	4	4	0	2	262	0	35	249	13
	TV	34	25	13	14	36	110	302	946	985	842	671	730	707	795	763	740	854	863	814	615	413	235	174	115	11 796	13	985	11 275	521
	%PL	2,9%	0,0%	0,0%	7,1%	8,3%	5,9%	6,0%	3,7%	1,9%	1,3%	2,1%	1,6%	2,4%	1,5%	1,6%	3,5%	2,3%	3,4%	1,1%	1,1%	1,0%	1,7%	0,0%	1,7%	2,2%			2,2%	2,5%
vendredi 14-oct.	VL	42	16	15	15	38	96	275	906	1 018	744	714	829	767	754	743	773	872	850	845	705	401	239	174	158	11 989	15	1 018	11 435	554
	PL	0	1	1	0	5	7	22	39	16	17	13	10	14	12	18	24	29	28	10	7	3	4	1	1	282	0	39	266	16
	TV	42	17	16	15	43	103	297	945	1 034	761	727	839	781	766	761	797	901	878	855	712	404	243	175	159	12 271	15	1 034	11 701	570
	%PL	0,0%	5,9%	6,3%	0,0%	11,6%	6,8%	7,4%	4,1%	1,5%	2,2%	1,8%	1,2%	1,8%	1,6%	2,4%	3,0%	3,2%	3,2%	1,2%	1,0%	0,7%	1,6%	0,6%	0,6%	2,3%			2,3%	2,8%
samedi 15-oct.	VL	97	51	34	23	20	54	147	221	447	648	843	892	809	638	694	736	741	854	855	671	303	155	183	144	10 260	20	892	9 654	606
	PL	0	0	0	1	2	3	4	10	7	2	3	3	6	6	4	5	3	5	4	3	1	3	0	1	76	0	10	69	7
	TV	97	51	34	24	22	57	151	231	454	650	846	895	815	644	698	741	744	859	859	674	304	158	183	145	10 336	22	895	9 723	613
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	4,2%	9,1%	5,3%	2,6%	4,3%	1,5%	0,3%	0,4%	0,3%	0,7%	0,0%	0,6%	0,7%	0,4%	0,6%	0,5%	0,4%	0,3%	1,9%	0,0%	0,7%	0,7%			0,7%	1,1%
dimanche 16-oct.	VL	102	74	35	25	13	25	102	143	261	455	658	806	575	338	393	378	423	488	531	374	187	102	85	65	6 638	13	806	6 214	424
	PL	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	3	2	1	3	3	3	1	2	2	2	1	0	0	1	28	0	3	27	1
	TV	102	74	35	25	13	25	103	144	263	458	660	808	576	341	396	379	424	490	533	376	188	102	85	66	6 666	13	808	6 241	425
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,7%	0,8%	0,7%	0,3%	0,2%	0,2%	0,9%	0,8%	0,3%	0,2%	0,4%	0,4%	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%	1,5%	0,4%			0,4%	0,2%
lundi 17-oct.	VL	35	5	13	17	31	82	270	905	897	703	688	729	641	698	722	780	845	884	778	664	296	211	137	70	11 101	5	905	10 711	390
	PL	0	3	1	1	2	10	19	37	22	18	15	8	9	12	21	26	23	29	11	8	5	4	0	1	285	0	37	267	18
	TV	35	8	14	18	33	92	289	942	919	721	703	737	650	710	743	806	868	913	789	672	301	215	137	71	11 386	8	942	10 978	408
	%PL	0,0%	37,5%	7,1%	5,6%	6,1%	10,9%	6,6%	3,9%	2,4%	2,5%	2,1%	1,7%	1,4%	1,7%	2,8%	3,2%	2,8%	3,2%	1,4%	1,2%	1,7%	1,8%	0,0%	1,4%	2,5%			2,4%	4,4%
mardi 18-oct.	VL	44	14	16	17	36	90	288	953	956	718	692	737	697	782	749	772	829	871	840	638	397	233	174	111	11 654	14	956	11 152	502
	PL	1	1	1	0	5	6	15	37	18	16	15	13	14	9	19	22	30	28	12	8	3	4	0	1	278	0	37	263	15
	TV	45	15	17	17	41	96	303	990	974	734	707	750	711	791	768	794	859	899	852	646	400	237	174	112	11 932	15	990	11 415	517
	%PL	2,2%	6,7%	5,9%	0,0%	12,2%	6,3%	5,0%	3,7%	1,8%	2,2%	2,1%	1,7%	2,0%	1,1%	2,5%	2,8%	3,5%	3,1%	1,4%	1,2%	0,8%	1,7%	0,0%	0,9%	2,3%			2,3%	2,9%
mercredi 19-oct.	VL	47	21	11	15	36	91	277	882	1 085	779	769	811	814	828	772	845	878	969	879	677	329	361	263	263	12 788	11	1 085	11 955	833
	PL	1	1	2	0	3	11	22	34	21	12	16	24	31	14	17	11	20	14	10	8	4	4	2	2	284	0	34	262	22
	TV	48	22	13	15	39	102	299	916	1 106	791	785	835	845	842	789	856	898	983	889	685	333	365	351	265	13 072	13	1 106	12 217	855
	%PL	2,1%	4,5%	15,4%	0,0%	7,7%	10,8%	7,4%	3,7%	1,9%	1,5%	2,0%	2,9%	3,7%	1,7%	2,2%	1,3%	2,2%	1,4%	1,1%	1,2%	1,2%	1,1%	0,8%	0,8%	2,2%			2,1%	2,6%

Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journées	Mini	Maxi	Jour	Nuit	
Moyenne semaine	VL	57	29	20	18	30	77	235	703	804	697	717	789	713	689	689	714	775	821	790	620	332	219	182	132	10 852	18	821	10 307	545
	PL	0	1	1	0	3	6	14	28	15	11	10	13	10	13	16	18	19	8	6	3	3	0	1	210	0	28	198	12	
	TV	57	30	21	18	33	83	249	731	819	708	728	799	726	699	702	730	793	840	798	626	335	222	182	133	11 065	18	840	10 505	557
	%PL	0,0%	3,3%	4,8%	0,0%	9,1%	7,2%	5,6%	3,8%	1,8%	1,6%	1,5%	1,3%	1,8%	1,4%	1,9%	2,2%	2,3%	2,3%	1,0%	1,0%	0,9%	1,4%	0,0%	0,9%	1,9%			1,9%	2,2%

Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit	
Moyenne des jours ouvrés	VL	40	16	14	15	35	93	279	911	984	755	704	765	722	769	747	777	852	882	829	658	366	255	202	143	11 813	14	984	11 255	558
	PL	1	1	1	0	4	8	19	36	19	15	13	17	12	17	22	24	26	10	8	4	4	1	1	278	0	36	261	17	
	TV	41	17	15	15	39	101	298	947	1 003	770	719	778	739	781	764	799	876	908	839	666	370	259	203	144	12 093	15	1 003	11 516	575
	%PL	2,4%	5,9%	6,7%	0,0%	10,3%	7,9%	6,4%	3,8%	1,9%	2,1%	1,7%	2,3%	1,5%	2,2%	2,6%	2,7%	2,9%	1,2%	1,2%	1,1%	1,5%	0,5%	0,7%	0,7%	2,3%			2,3%	3,0%

Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire

Poste 1 : Avenue de la Croix d'Or										Sens 2										Chemin de la Gardure										Dép.		PR	Ind.		
																														13		2210			
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit					
jeudi 13-oct.	VL	47	23	8	9	34	106	204	457	634	602	673	707	784	643	656	749	796	608	698	730	333	202	137	98	9 938	8	796	9 476	462					
	PL	0	0	0	0	2	4	11	28	31	24	19	13	12	18	18	22	19	12	5	4	9	2	1	1	255	0	31	247	8					
	TV	47	23	8	9	36	110	215	485	665	626	692	720	796	661	674	771	815	620	703	734	342	204	138	99	10 193	8	815	9 723	470					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	3,6%	5,1%	5,8%	4,7%	3,8%	2,7%	1,8%	1,5%	2,7%	2,7%	2,9%	2,3%	1,9%	0,7%	0,5%	2,6%	1,0%	0,7%	1,0%	2,5%			2,5%	1,7%					
vendredi 14-oct.	VL	67	28	16	9	32	67	180	452	705	591	660	795	769	669	673	758	782	627	842	744	379	198	136	116	10 295	9	842	9 824	471					
	PL	0	0	0	0	2	6	13	29	39	23	12	11	11	7	11	15	15	8	12	8	7	3	2	1	235	0	39	224	11					
	TV	67	28	16	9	34	73	193	481	744	614	672	806	780	676	684	773	797	635	854	752	386	201	138	117	10 530	9	854	10 048	482					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%	8,2%	6,7%	6,0%	5,2%	3,7%	1,8%	1,4%	1,4%	1,0%	1,6%	1,9%	1,9%	1,3%	1,4%	1,1%	1,8%	1,5%	1,4%	0,9%	2,2%			2,2%	2,3%					
samedi 15-oct.	VL	103	49	28	18	22	48	82	166	376	695	808	775	708	644	670	716	726	739	793	576	289	159	141	128	9 459	18	808	8 922	537					
	PL	0	0	0	1	0	1	4	2	3	4	2	4	3	4	5	2	3	3	2	3	7	1	1	0	55	0	7	52	3					
	TV	103	49	28	19	22	49	86	168	379	699	810	779	711	648	675	718	729	742	795	579	296	160	142	128	9 514	19	810	8 974	540					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	2,0%	4,7%	1,2%	0,8%	0,6%	0,2%	0,5%	0,4%	0,6%	0,7%	0,3%	0,4%	0,4%	0,3%	0,5%	2,4%	0,6%	0,7%	0,0%	0,6%			0,6%	0,6%					
dimanche 16-oct.	VL	108	74	31	18	16	30	79	126	289	503	680	707	466	376	329	402	481	500	469	397	180	98	78	64	6 501	16	707	6 082	419					
	PL	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	2	3	1	2	2	2	2	1	2	4	0	1	0	27	0	4	26	1					
	TV	108	74	31	18	16	30	80	127	289	504	682	709	469	377	331	404	483	502	470	399	184	98	79	64	6 528	16	709	6 108	420					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,8%	0,0%	0,2%	0,3%	0,3%	0,6%	0,3%	0,6%	0,5%	0,4%	0,4%	0,2%	0,5%	2,2%	0,0%	1,3%	0,0%	0,4%			0,4%	0,2%					
lundi 17-oct.	VL	25	7	10	10	32	77	176	440	579	633	620	704	723	572	657	696	829	602	728	623	313	271	247	119	9 693	7	829	9 166	527					
	PL	1	0	0	1	2	8	17	24	34	23	16	16	13	10	24	15	16	8	9	2	9	6	5	3	262	0	34	242	20					
	TV	26	7	10	11	34	85	193	464	613	656	636	720	736	582	681	711	845	610	737	625	322	277	252	122	9 955	7	845	9 408	547					
	%PL	3,8%	0,0%	0,0%	9,1%	5,9%	9,4%	8,8%	5,2%	5,5%	3,5%	2,5%	2,2%	1,8%	1,7%	3,5%	2,1%	1,9%	1,3%	1,2%	0,3%	2,8%	2,2%	2,0%	2,5%	2,6%			2,6%	3,7%					
mardi 18-oct.	VL	66	38	28	27	64	95	189	451	577	657	710	715	772	638	689	725	756	593	548	760	400	318	254	175	10 245	27	772	9 498	747					
	PL	1	5	2	3	15	5	11	24	32	32	19	16	17	17	15	10	19	16	4	7	4	9	5	3	291	1	32	252	39					
	TV	67	43	30	30	79	100	200	475	609	689	729	731	789	655	704	735	775	609	552	767	404	327	259	178	10 536	30	789	9 750	786					
	%PL	1,5%	11,6%	6,7%	10,0%	19,0%	5,0%	5,5%	5,1%	5,3%	4,8%	2,8%	2,2%	2,2%	2,6%	2,1%	1,4%	2,5%	2,6%	0,7%	0,9%	1,0%	2,8%	1,9%	1,7%	2,8%			2,6%	5,0%					
mercredi 19-oct.	VL	97	43	16	27	40	83	168	409	664	676	727	767	677	688	749	799	874	665	764	751	343	185	129	79	10 420	16	874	9 906	514					
	PL	1	0	0	4	6	7	13	28	26	14	14	11	24	15	12	9	12	9	3	5	6	4	3	0	226	0	28	205	21					
	TV	98	43	16	31	46	90	181	437	680	690	741	778	701	703	761	808	886	674	767	756	349	189	132	79	10 646	16	886	10 111	535					
	%PL	1,0%	0,0%	0,0%	12,9%	13,0%	7,8%	7,2%	6,4%	3,8%	2,0%	1,9%	1,4%	3,4%	2,1%	1,6%	1,1%	1,4%	1,3%	0,4%	0,7%	1,7%	2,1%	2,3%	0,0%	2,1%			2,0%	3,9%					
Jour	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit					
Moyenne semaine	VL	73	37	20	17	34	72	154	357	546	622	697	739	700	604	632	692	749	619	692	654	320	204	160	111	9 505	17	749	8 981	524					
	PL	0	1	0	1	4	4	10	19	24	17	12	10	12	10	12	11	12	8	5	4	7	4	3	1	191	0	24	177	14					
	TV	73	38	20	18	38	76	164	376	570	639	709	749	712	614	644	703	761	627	697	658	327	208	163	112	9 701	18	761	9 158	538					
	%PL	0,0%	2,6%	0,0%	5,6%	10,5%	5,3%	6,1%	5,1%	4,2%	2,7%	1,7%	1,3%	1,7%	1,6%	1,9%	1,6%	1,6%	1,3%	0,7%	0,6%	2,1%	1,9%	1,8%	0,9%	2,0%			1,9%	2,6%					
Moyenne des jours ouvrés	Type																																		
	VL	60	28	16	16	40	86	183	442	632	632	678	738	745	642	685	745	807	619	716	722	354	235	181	117	10 119	16	807	9 575	544					
	PL	1	1	0	2	5	6	13	27	32	23	16	13	15	13	16	14	16	11	7	5	7	5	3	2	253	0	32	233	20					
	TV	61	29	16	18	45	92	196	469	664	665	694	751	760	655	701	759	823	630	723	727	361	240	184	119	10 374	16	823	9 808	564					
%PL	1,6%	3,4%	0,0%	11,1%	11,1%	6,5%	6,6%	5,6%	4,8%	3,5%	2,3%	1,7%	2,0%	2,0%	2,3%	1,8%	1,9%	1,7%	1,0%	0,7%	1,9%	2,1%	1,6%	1,7%	2,4%			2,4%	3,5%						

Classification de vitesse TV/PL - Synthèse de l'analyse



Commune		BOUC-BEL-AIR
Du jeudi 13 octobre 2022 au mercredi 19 octobre 2022		
Localisation	Poste 2 : Route de Calas	
Sens 1	Chemin des Revenants	
Sens 2	Avenue de la Croix d'Or	

Localisation du compteur			
Sens	Dép.	Sec.	Ind.
1	13	2210	8
2	13	2210	8

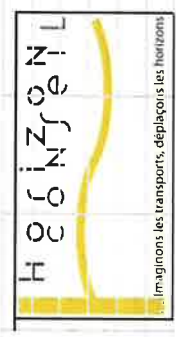
Coordonnées du compteur	
Latitude	43,453495
Longitude	5,3983717

Limitation vitesse (en Km/h)	
	50

Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Deux sens			
	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL
Débit Moyen Journalier Semaine	2 263	14	2 277	0,6%	2 116	17	2 133	0,8%	4 379	31	4 410	0,7%
Débit Moyen Jours ouvrés	2 498	16	2 514	0,6%	2 302	25	2 327	1,1%	4 800	41	4 841	0,8%
Débit vendredi	2 537	14	2 551	0,5%	2 346	19	2 365	0,8%	4 883	33	4 916	0,7%
Débit samedi	1 899	9	1 908	0,5%	1 888	0	1 888	0,0%	3 787	9	3 796	0,2%
Débit Moyen Dim. & Fériés	1 452	0	1 452	0,0%	1 420	1	1 421	0,1%	2 872	1	2 873	0,0%
Débit Moyen de Jour (6h - 22h)	2 174	12	2 186	0,5%	2 041	17	2 058	0,8%	4 215	29	4 244	0,7%
Débit Moyen de Nuit (22h - 06h)	89	2	91	2,2%	75	0	75	0,0%	164	2	166	1,2%
Débit Moyen horaire	94	1	95	0,6%	88	1	89	0,8%	182	1	184	0,7%

Vitesse (km/h)	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Vitesse moyenne/période	59	53	60	53
Vitesse moyenne de jour	59	53	59	53
Vitesse moyenne de nuit	62	54	63	45
Nbre d'excès de vitesse	13 428	58	12 918	86
V85	69	64	69	61
V50	59	54	60	53
V15	50	42	51	43

V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers



23 rue Fauchier
13002 Marseille
Tél : 04 91 47 56 63
Fax : 04 51 62 59 80
contact@horizonconseil.com
www.horizonconseil.com

Classification de vitesse TVPL - Débit horaire

Poste 2 : Route de Calas										Sens 1					Chemin des Revenants															Dép.		PR		Ind.
																														13		2210		8
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit				
jeudi 13-oct.	VL	5	4	2	5	2	9	63	223	325	178	106	132	122	133	130	117	143	187	194	131	64	35	22	18	2 350	2	325	2 283	67				
	PL	0	0	0	0	1	2	1	3	3	0	3	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	18	0	3	15	3				
	TV	5	4	2	5	3	11	64	226	328	178	109	133	123	133	130	118	143	188	195	131	64	35	22	18	2 368	2	328	2 298	70				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	18,2%	1,6%	1,3%	0,9%	0,0%	2,8%	0,8%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%			0,7%	4,3%			
vendredi 14-oct.	VL	11	5	4	4	4	14	53	234	266	163	114	150	150	120	140	147	199	216	189	167	73	36	33	45	2 537	4	266	2 417	120				
	PL	0	0	0	0	2	0	0	1	1	1	2	0	1	0	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	14	0	2	12	2				
	TV	11	5	4	4	6	14	53	235	267	164	116	150	151	120	142	148	199	218	190	167	73	36	33	45	2 551	4	267	2 429	122				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%	0,6%	1,7%	0,0%	0,7%	0,0%	1,4%	0,7%	0,0%	0,9%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%			0,5%	1,6%				
samedi 15-oct.	VL	18	10	10	4	2	10	31	49	73	121	135	167	177	114	126	125	134	145	176	127	62	25	29	29	1 899	2	177	1 787	112				
	PL	0	0	0	0	1	2	0	3	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	3	6	3				
	TV	18	10	10	4	3	12	31	52	74	121	135	168	178	114	126	125	134	145	176	127	62	25	29	29	1 908	3	178	1 793	115				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	16,7%	0,0%	5,8%	1,4%	0,0%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%			0,3%	2,6%				
dimanche 16-oct.	VL	31	10	10	2	5	6	22	41	52	67	103	168	145	79	83	102	87	99	120	104	63	21	17	15	1 452	2	168	1 356	96				
	PL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0				
	TV	31	10	10	2	5	6	22	41	52	67	103	168	145	79	83	102	87	99	120	104	63	21	17	15	1 452	2	168	1 356	96				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%			0,0%	0,0%				
lundi 17-oct.	VL	12	2	4	1	6	15	67	217	358	187	112	123	133	116	115	139	161	218	201	155	49	30	27	14	2 462	1	358	2 381	81				
	PL	0	0	0	0	0	0	2	3	6	2	3	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	21	0	6	21	0				
	TV	12	2	4	1	6	15	69	220	364	189	115	124	134	116	116	140	161	219	201	155	49	30	27	14	2 483	1	364	2 402	81				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%	1,4%	1,6%	1,1%	2,6%	0,8%	0,7%	0,0%	0,9%	0,7%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%			0,9%	0,0%				
mardi 18-oct.	VL	2	2	3	1	6	15	56	243	364	170	110	147	157	119	126	128	168	218	219	153	71	47	31	15	2 571	1	364	2 496	75				
	PL	0	0	0	0	2	0	2	4	6	2	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	19	0	6	17	2				
	TV	2	2	3	1	8	15	58	247	370	172	110	148	157	119	126	128	168	220	219	153	71	47	31	15	2 590	1	370	2 513	77				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	3,4%	1,6%	1,6%	1,2%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%			0,7%	2,6%				
mercredi 19-oct.	VL	6	0	1	4	2	14	58	204	343	178	117	160	165	130	123	176	192	205	204	153	62	36	29	14	2 576	0	343	2 506	70				
	PL	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	2	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2	7	1				
	TV	6	0	1	4	2	15	58	205	344	178	119	160	165	131	124	176	193	205	204	153	62	36	29	14	2 584	0	344	2 513	71				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	7,7%	2,0%	1,1%	1,2%	0,7%	0,9%	0,7%	0,7%	0,0%	0,8%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%			0,5%	2,2%				
Moyenne semaine	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit				
	VL	12	5	5	3	4	12	50	173	254	152	114	150	150	116	120	133	155	184	186	141	63	33	27	21	2 263	3	254	2 174	89				
	PL	0	0	0	0	1	1	1	2	3	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	14	0	3	12	2				
	TV	12	5	5	3	5	13	51	175	257	153	115	151	151	116	121	133	155	185	186	141	63	33	27	21	2 276	3	257	2 186	91				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	7,7%	2,0%	1,1%	1,2%	0,7%	0,9%	0,7%	0,7%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%			0,5%	2,2%				
Moyenne des jours ouvrés	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit				
	VL	7	3	3	3	4	13	59	224	331	175	112	142	145	124	127	141	173	209	201	152	64	37	28	21	2 498	3	331	2 416	82				
	PL	0	0	0	0	1	1	1	2	3	1	2	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	16	0	3	14	2				
	TV	7	3	3	3	5	14	60	226	334	176	114	143	146	124	128	142	173	210	201	152	64	37	28	21	2 517	3	334	2 430	84				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	7,1%	1,7%	0,9%	0,9%	0,6%	1,8%	0,7%	0,7%	0,0%	0,8%	0,7%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%			0,6%	2,4%				

Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire

Poste 2 : Route de Calas										Sens 2										Avenue de la Croix d'Or										Dép.		PR		Ind.	
																														13		2210		8	
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit					
jeudi 13-oct.	VL	8	7	1	3	3	19	55	130	189	112	161	125	135	117	114	135	180	237	204	127	58	41	23	12	2 196	1	237	2 120	76					
	PL	0	0	0	0	1	0	2	8	2	0	0	2	3	0	1	2	5	4	2	0	0	0	0	0	32	0	8	31	1					
	TV	8	7	1	3	4	19	57	138	191	112	161	127	138	117	115	137	185	241	206	127	58	41	23	12	2 228	1	241	2 151	77					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	3,5%	5,8%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	2,2%	0,0%	0,9%	1,5%	2,7%	1,7%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%		1,4%	1,3%	1,3%				
vendredi 14-oct.	VL	8	5	2	1	8	15	53	141	182	130	149	140	124	116	143	158	204	242	228	163	65	27	30	12	2 346	1	242	2 265	81					
	PL	0	0	0	0	0	0	0	8	1	1	0	0	1	0	1	1	3	2	1	0	0	0	0	0	19	0	8	19	0					
	TV	8	5	2	1	8	15	53	149	183	131	149	140	125	116	144	159	207	244	229	163	65	27	30	12	2 365	1	244	2 284	81					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,4%	0,5%	0,8%	0,0%	0,0%	0,6%	0,8%	0,0%	0,7%	0,6%	1,4%	0,8%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%		0,8%	0,8%	0,0%					
samedi 15-oct.	VL	14	6	5	2	0	13	22	45	108	165	188	144	119	104	113	118	142	149	186	122	47	27	33	16	1 888	0	188	1 799	89					
	PL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	TV	14	6	5	2	0	13	22	45	108	165	188	144	119	104	113	118	142	149	186	122	47	27	33	16	1 888	0	188	1 799	89					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%			0,0%	0,0%					
dimanche 16-oct.	VL	15	7	2	4	2	5	18	38	67	109	155	146	70	72	71	78	122	118	109	98	51	23	19	21	1 420	2	155	1 345	75					
	PL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0					
	TV	15	7	2	4	2	5	18	38	67	109	155	146	70	72	71	78	122	118	109	98	51	23	19	21	1 421	2	155	1 346	75					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%		0,1%	0,1%	0,0%					
lundi 17-oct.	VL	8	0	2	6	3	8	56	140	183	128	134	103	112	118	111	142	208	260	231	144	59	33	21	10	2 220	0	260	2 162	58					
	PL	0	0	0	0	0	0	0	7	2	0	0	2	1	1	3	1	5	2	2	0	0	0	0	0	29	0	7	29	0					
	TV	8	0	2	6	3	8	56	147	185	128	134	105	113	119	114	143	213	265	233	144	59	33	21	10	2 249	0	265	2 191	58					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%	1,1%	0,0%	0,0%	1,3%	0,9%	0,9%	0,8%	2,6%	0,7%	2,3%	1,9%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%		1,3%	1,3%	0,0%					
mardi 18-oct.	VL	11	2	2	1	5	17	34	144	184	138	141	143	123	133	131	134	197	250	256	170	83	41	28	11	2 379	1	256	2 302	77					
	PL	0	0	0	0	0	0	0	8	4	2	1	2	1	1	0	1	3	7	0	0	0	0	0	0	30	0	8	30	0					
	TV	11	2	2	1	5	17	34	152	188	140	142	145	124	134	131	135	200	257	256	170	83	41	28	11	2 409	1	257	2 332	77					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	2,1%	1,4%	0,7%	1,4%	0,8%	0,7%	0,0%	0,7%	1,3%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%		1,3%	1,3%	0,0%					
mercredi 19-oct.	VL	4	6	6	1	8	16	37	125	165	142	160	137	136	134	140	163	204	257	228	180	48	36	17	12	2 362	1	257	2 292	70					
	PL	0	0	0	0	0	1	0	7	2	0	0	2	3	0	1	1	0	3	1	0	0	0	0	0	21	0	7	20	1					
	TV	4	6	6	1	8	17	37	132	167	142	160	139	139	134	141	164	204	260	229	180	48	36	17	12	2 383	1	260	2 312	71					
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	5,3%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	2,2%	0,0%	0,7%	0,6%	0,0%	1,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%		0,9%	0,9%	1,4%					
Moyenne semaine	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit					
	VL	10	5	3	3	4	13	39	109	154	132	155	134	117	113	118	133	180	216	206	143	59	33	24	13	2 116	3	216	2 041	75					
	PL	0	0	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	1	1	0	1	2	3	1	0	0	0	0	0	17	0	5	17	0					
	TV	10	5	3	3	4	13	39	114	156	132	155	135	118	113	119	134	182	219	207	143	59	33	24	13	2 134	3	219	2 058	75					
%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,4%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,8%	0,6%	0,7%	1,1%	1,4%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%		0,8%	0,8%	0,0%					
Moyenne des jours ouvrés	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit					
	VL	8	4	3	2	5	15	47	136	181	130	149	130	126	124	128	146	199	249	229	157	63	36	24	11	2 302	2	249	2 230	72					
	PL	0	0	0	0	0	0	0	8	2	1	0	2	0	1	1	1	3	4	1	0	0	0	0	0	25	0	8	25	0					
	TV	8	4	3	2	5	15	47	144	183	131	149	132	128	124	129	147	202	253	230	157	63	36	24	11	2 329	2	253	2 255	72					
%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	1,1%	0,8%	0,0%	0,0%	1,5%	1,6%	0,6%	0,7%	1,5%	1,6%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%		1,1%	1,1%	0,0%					

Suite à l'arrêté de la DREAL (réf. AE-002730/KK P) relatif à la décision d'examen au cas par cas pour le projet *San Baquis*, à Bouc-Bel-Air, celui-ci est soumis à **une évaluation environnementale**.

Parmi les points soulevés, l'autorité mentionne un manque de précisions concernant les **mesures prévues pour limiter les impacts sanitaires liés à la qualité de l'air** (exposition aux voies A51 et RD8n notamment), et l'**articulation avec les recommandations du PLUi** en matière de santé publique.

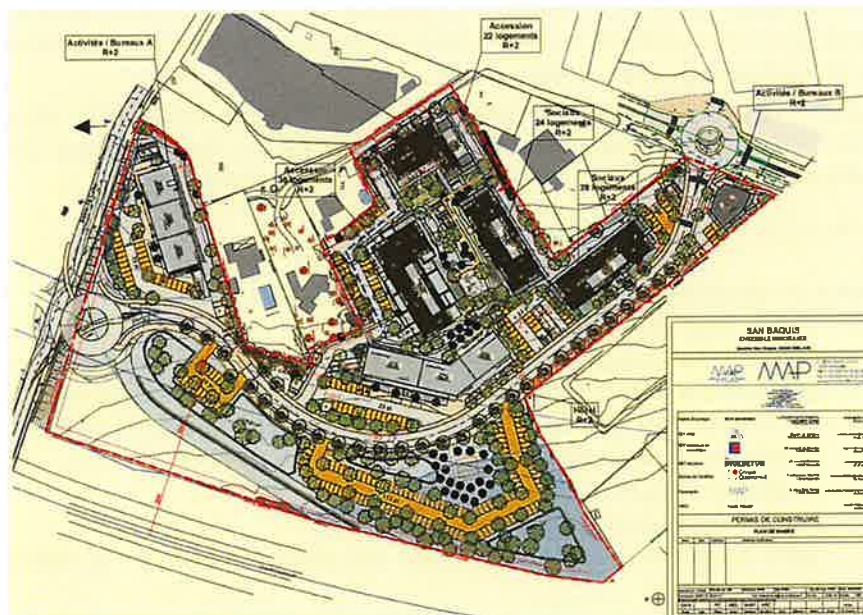
En réponse, nous développons ci-après les **actions de prévention, compensation ou réduction** à mettre en œuvre pour protéger les futurs occupants (qualité de l'air, santé), en cohérence avec les orientations de l'OAP « Santé et bien-être au quotidien » du PLUi du Pays d'Aix.

Cohérence du projet actuel avec l'OAP :

L'OAP exige spécifiquement de ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles dans les zones dites « fortement impactées ». Aucun établissement sensible n'est prévu dans le cadre du projet San Baquis.

L'OAP incite également à concevoir une composition urbaine permettant une meilleure dispersion de la pollution de l'air en évitant les rues « canyons » ou en prévoyant des espaces entre les bâtiments afin de rendre la voie plus ouverte.

Cette recommandation est appliquée dans le cadre du projet, en effet, le dernier plan masse en date du projet est le suivant :



Le premier bâtiment du projet est situé à une centaine de mètres de l'autoroute A51 et est séparé de celle-ci par une zone tampon de parkings végétalisés. Cela est conforme à l'OAP sur le point suivant : « Privilégier la plantation de végétaux pour protéger des nuisances telles que les poussières fines ou les suies, aux alentours des routes. ». Par ailleurs, cela permet également de respecter la recommandation de l'OAP selon laquelle il convient de « concevoir les aménagements de manière à limiter l'accès et l'usage des espaces situés au plus proche de l'axe routier ». En effet, les zones de parkings ne sont que des lieux de passage temporaires.

Mesures ERC supplémentaires envisagées en cohérence avec l'OAP :

La séquence « éviter, réduire, compenser » (ou ERC) est une démarche réglementaire (art. L-122-3 du Code de l'Environnement) qui a pour objectif d'améliorer le bilan écologique de projets ou de plans/programmes, selon toutes les composantes de l'environnement et de la santé, en :

- évitant les atteintes à l'environnement ;
- réduisant les atteintes qui n'ont pu être suffisamment évitées ;
- compensant les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

Les mesures proposées sont présentées ci-dessous :

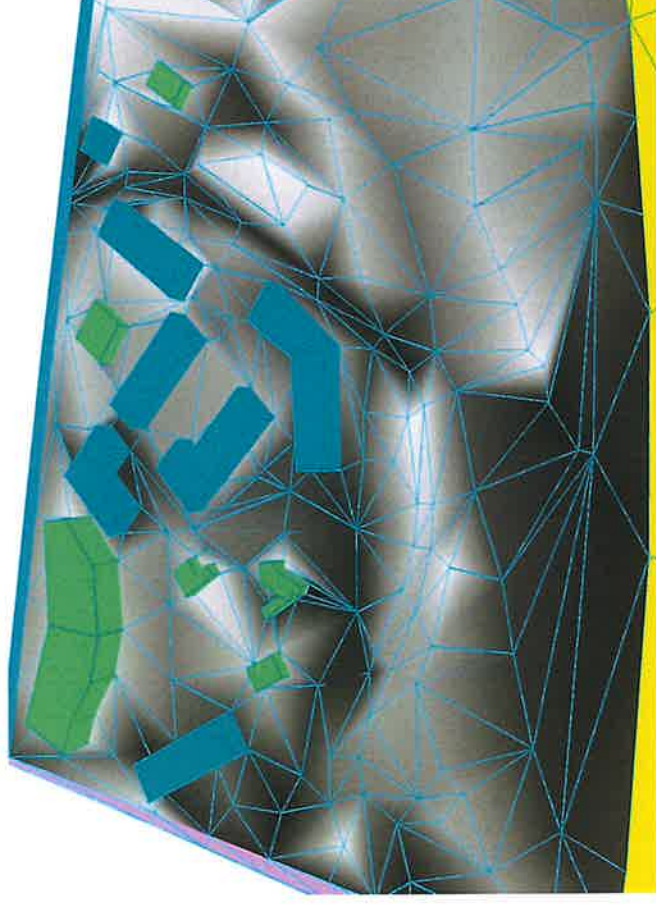
Phase conception :

- Agir sur la ventilation :
 - o En cas de ventilation double flux : Placer les prises d'air sur les façades les moins exposées, si possible en cœur d'îlot et prêter attention à l'emplacement des rejets (à plus de 2 mètres des prises d'air afin d'éviter une recirculation de l'air vicié à l'intérieur - norme européenne EN 13779) et prévoir une filtration efficace ainsi qu'un niveau de maintenance adapté. Cette mesure est en cohérence avec la recommandation suivante de l'OAP : « Localiser les prises d'air extérieur neuf des dispositifs de ventilation sur la façade la moins exposée aux bruits et aux pollutions et sur les parties les plus élevées, dans l'idéal sur les toits des bâtiments. »
 - o En cas de ventilation naturelle : privilégier une configuration avec des appartements traversants afin que l'aération par les façades les moins exposées soit rendue possible.
- Orienter et ouvrir les espaces de vie intérieurs et extérieurs vers les zones les moins exposées au trafic routier (mesure issue de l'OAP) ;
- Prescrire l'utilisation de peintures et matériaux à faible émission de COV et de formaldéhyde.
- Limiter l'implantation d'espèces végétales allergisantes au sein du projet (se reporter aux recommandations de l'OAP pour la liste des espèces à privilégier)

Phase de construction :

- Absence de rejet dans l'air
 - o arroser les pistes par temps sec et venteux
 - o humidifier le stockage ou pulvériser des additifs pour limiter les envols par temps sec ;
 - o mettre en place des bâches sur des résidus à l'air libre pouvant émettre des poussières ;
 - o confiner les stockages de produits pulvérulents, mettre en place un dispositif de capotage et d'aspiration de produits pulvérulents ;
 - o respecter les normes d'émission en vigueur ;
 - o limiter l'utilisation de groupes électrogènes
 - o éviter de laisser tourner les moteurs des engins de chantier et autres véhicules en inactivité.
- Suivre la mise en œuvre ou la faire suivre par un AMO Santé et Qualité de l'air :
 - o respect des bonnes pratiques chantier
 - o respect des temps de séchage et surveillance de l'humidité
 - o attention portée à la qualité des remblais, gestion des déchets
 - o surventilation des pièces à l'issue des activités émettrices (peinture par exemple)
 - o respect des prescriptions d'utilisation de matériaux et peintures peu émissifs afin de favoriser la qualité de l'air intérieur

ENSEMBLE IMMOBILIER SAN BAQUIS – BOUC-BEL-AIR



CLIENT

CERRETTI
Monsieur Sébastien MOATTI
Chemin du tonneau
F-13720 LA BOUILLADISSE
Tél : +33 670 89 25 59
Mail : sebastien.moatti@cerretti.fr

PROMOTEUR

SCCV SAN BAQUIS

CONSULTANT ACOUSTIQUE TISSEYRE + ASSOCIES

Siège
16 Chemin de Manel
F-31400 TOULOUSE
Tél : +33 561 255 319
Fax : +33 561 527 423
E-mail : a.tisseyre@planele-acoustique.com

Agences : Paris, Pékin et Rabat

ÉTUDE D'IMPACT ACOUSTIQUE RAPPORT ACOUSTIQUE N°25/011-25

Rapport établi le 16 juillet 2025 par Benoît BARBOT et Alain TISSEYRE- TISSEYRE + ASSOCIES

Diffusion par mail :

sebastien.moatti@cerretti.fr

Visé par Alain TISSEYRE
Le 16/07/2025

1. PRÉSENTATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

Zone Est : quelques habitations entre la parcelle et la RD8N, un centre commercial

Programmation : habitations

Zone Ouest : A51

Programmation : voie routière

Zone Nord : hôtel de l'autre côté de la route de Calas (RD60)

Programmation : hôtellerie

Zone Sud : quelques habitations, une zone de type commerces/restaurant le long de la RD8N

Programmation : habitations

CONCLUSION

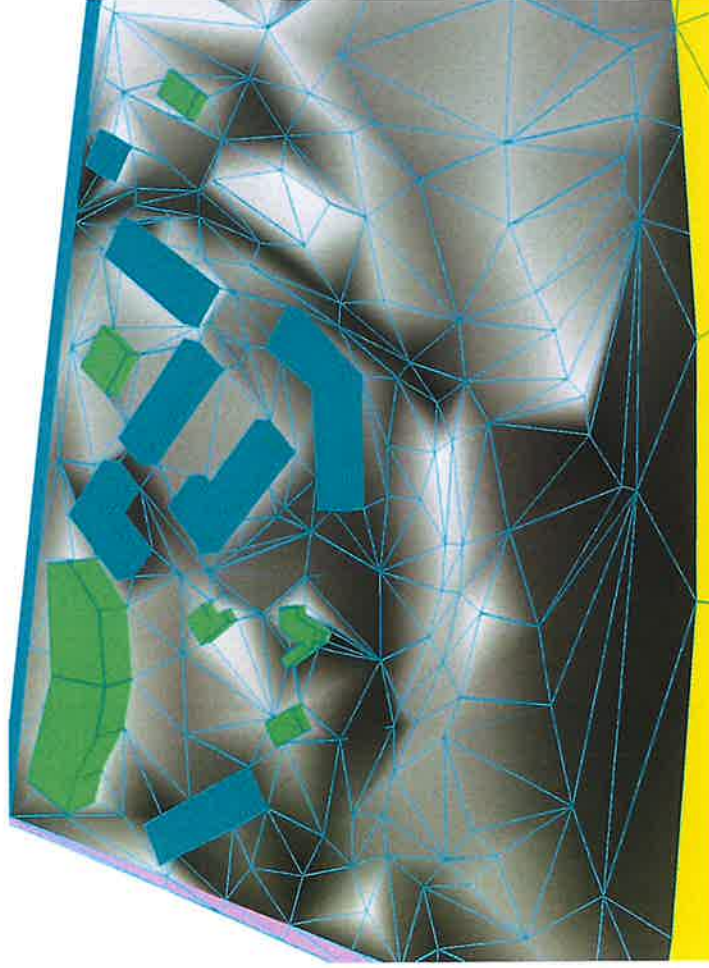
Seulement quelques habitations concernées par la modification de la parcelle, réparties tout autour du périmètre d'étude.



2. CONTEXTE ACOUSTIQUE REGLEMENTAIRE

Tout projet urbain constitue un enjeu pour la qualité de vie des futures populations : il s'agit de bien prendre en compte toutes les nuisances sonores existantes (en particulier voies de transport) ainsi que les aménagements prévus dans la zone d'incidence du projet afin d'optimiser le projet final.

La réalisation de cette opération va modifier les flux des voies de circulation à proximité de la parcelle (principalement la RD8N) et ajouter une voie de circulation de desserte des bâtiments à l'intérieur de la parcelle qui permettant une nouvelle liaison entre la RD60 et la RD8.



- A51
- Bâtiments voisins
- Bâtiments projet
- RD8
- RD60
- Voie de desserte / Liaison RD60-RD8

2.1. LES TEXTES ACOUSTIQUES REGLEMENTAIRES ET LES NORMES

Dans un contexte de création de bâtiments ou d'aménagement d'infrastructures de transports, les textes acoustiques réglementaires concernés sont :

- Articles L571-9 et L571-10 du Code de l'Environnement (ancien article 12 de la loi cadre n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit) ;
- Articles R571-44 à R571-52 du Code de l'Environnement relatif à la limitation du bruit des aménagements et des infrastructures de transports terrestres ;
- Arrêté du 5 mai 1996 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
- La circulaire du 25 mai 2004 qui précise les nouvelles instructions à suivre dans le cadre des Observatoires du bruit, du recensement des Points Noirs Bruit et des opérations de Résorption pour les réseaux routier et ferroviaire ;
- Arrêté du 04/04/06 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

C'est le **critère d'antériorité** qui s'applique :

- Le maître d'ouvrage de la voie nouvelle ou réaménagée doit prendre les mesures de réduction du bruit nécessaires pour assurer la protection acoustique du bâti sensible riverain existant dans le respect des seuils définis par les arrêtés routier ou ferroviaire ;
- Le constructeur d'un bâtiment nouveau de type sensible (habitat, école, santé) dans le secteur affecté par le bruit d'une infrastructure de transport classée doit se protéger des nuisances sonores préexistantes.

La réglementation s'applique « aux infrastructures nouvelles et aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure existante, dont l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique en application de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret du 23 avril 1985, ou l'acte prorogeant les effets d'une déclaration d'utilité publique est postérieur de plus de six mois à la date de publication de l'arrêté ».

La réglementation précise que la conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle et la modification significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée de nuisances sonores excessives.

- Décret n°2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.
C'est le seul texte où l'antériorité n'est pas prise en compte.

Les normes applicables sont les suivantes :

- La norme NFS 31-110 « Acoustique - Caractérisation et mesurage des bruits dans l'environnement - Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation » de novembre 2005 ;
- La norme NFS 31-085 « Acoustique - Caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier - Spécifications générales de mesurage » de novembre 2002 ;
- La norme NFS 31-010 « Acoustique - Caractérisation et mesurage du bruit dans l'environnement - Méthodes particulières de mesurage » de décembre 1996 ;
- La norme NFS 31-133 (fév. 2007) Acoustique - Bruit des infrastructures de transports terrestres - Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques - Méthode de calcul prévisionnel : NMPB 2008 ;
- La norme NFS 31-10 2008 : Acoustique - Cartographie du bruit en milieu extérieur - Élaboration des cartes et représentation graphique.

2. CONTEXTE ACOUSTIQUE RÉGLEMENTAIRE

2.2. LES INDICATEURS DU BRUIT

La potentialité de gêne due au bruit d'une infrastructure de transports terrestres est caractérisée par des indicateurs qui prennent en compte les nuisances sonores des périodes représentatives de la gêne des riverains de jour et de nuit. Pour chacune de ces périodes, des niveaux maximums admissibles pour la contribution sonore de l'infrastructure sont définis en fonction de la nature des locaux, de leur mode d'occupation, et du niveau sonore préexistant.

Les indicateurs de gêne ainsi que les périodes à prendre en compte sont :

- Pour la **période diurne**, le niveau de pression acoustique pondéré A pendant la période de 6 heures à 22 heures (noté $L_{Aeq}(6h-22h)$),
- Pour la **période nocturne**, le niveau de pression acoustique équivalent pondéré A pendant la période de 22 heures à 6 heures (noté $L_{Aeq}(22h-6h)$).

Un indicateur supplémentaire global a été introduit dans la réglementation dans le cadre de la cartographie stratégique européenne et de la résorption des situations les plus critiques (Point Noir du Bruit), il s'agit du L_{den} qui est une moyenne énergétique pondérée au sens de la gêne des niveaux sonores sur les 3 périodes : jour, soir et nuit.

2.3. CARACTERISATION DE L'AMBIANCE SONORE INITIALE

Dans l'analyse de l'état initial, il est nécessaire de déterminer les zones dites d'**ambiance sonore préexistante** modérée ou non, afin de définir les seuils de bruit applicables.

Une zone est dite en ambiance sonore initiale :

- modérée si le niveau de bruit ambiant, toutes sources de bruit confondues, existant à 2 mètres en avant des façades des bâtiments est tel que $L_{Aeq}(6h-22h)$ est inférieur à 65 dB(A) et $L_{Aeq}(22h-6h)$ est inférieur à 60 dB(A),
- modérée de nuit si ce même niveau est tel que $L_{Aeq}(6h-22h)$ est supérieur à 65 dB(A) et $L_{Aeq}(22h-6h)$ est inférieur à 60 dB(A),
- non modérée dans les autres cas.

Nota : La proximité de l'A51 conduit à une ambiance sonore non modérée

2.4. MODIFICATION DE VOIRIE

La modification ou transformation d'une infrastructure routière existante est considérée comme significative si elle résulte de travaux (à l'exclusion des travaux de renforcement de chaussées, des travaux d'entretien, des aménagements ponctuels et des aménagements de carrefours non dénivelés) et si elle engendre, à terme, une augmentation de plus de 2 dB(A) de la contribution de la seule infrastructure, pour au moins une des deux périodes réglementaires, par rapport à ce que serait cette contribution à terme avant la modification ou la transformation (situation dite « de référence »).

Dans le cas d'aménagement de voirie existante, il faut donc d'abord vérifier le caractère significatif de la modification = augmentation de plus de 2 dB(A) du niveau sonore du fait du projet. C'est seulement si cette condition est validée qu'il faut ensuite vérifier le respect des seuils réglementaires.

Si la modification n'est pas significative au sens de cette définition, aucune exigence réglementaire n'est fixée.

Si la modification est significative, la contribution sonore de la route après aménagement devra respecter des seuils qui dépendent de l'ambiance sonore initiale du site et de la contribution avant travaux de la voie aménagée. Ainsi, de jour, lorsque la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux (niveaux de bruit de l'état initial pour la période diurne) est :

- inférieure à 60 dB(A), la contribution après aménagement ne pourra dépasser ce seuil,
- comprise entre 60 et 65 dB(A), la contribution après aménagement ne devra pas excéder celle avant travaux,
- supérieure à 65 dB(A), la contribution après aménagement ne devra pas dépasser 65 dB(A).

L'évaluation de l'évolution des niveaux sonores s'effectue pour l'**ensemble des voies routières modifiées par le projet dans le cadre du respect des seuils réglementaires**, mais aussi à **titre informatif** sur l'ensemble des voies susceptibles d'être impactées significativement par des reports de circulation (**effets induits**). Le calcul se fait à terme entre la situation projet et la situation dite de référence (sans le projet zone urbaine).

Il s'agit dans un premier temps d'évaluer l'**ambiance sonore initiale préexistante** au sens réglementaire.

Ensuite les projets urbains de la zone urbaine sont intégrés dans l'état futur dit de référence pour analyser une situation réaliste à terme. L'impact propre à la zone urbaine est analysé à terme sur la base de la comparaison avec la situation à terme avec les bâtiments de la zone urbaine et les trafics induits par celle-ci, dite **situation de référence à terme**.

2.5. CLASSEMENT SONORE DES VOIES

Le classement sonore des voies est régi par :

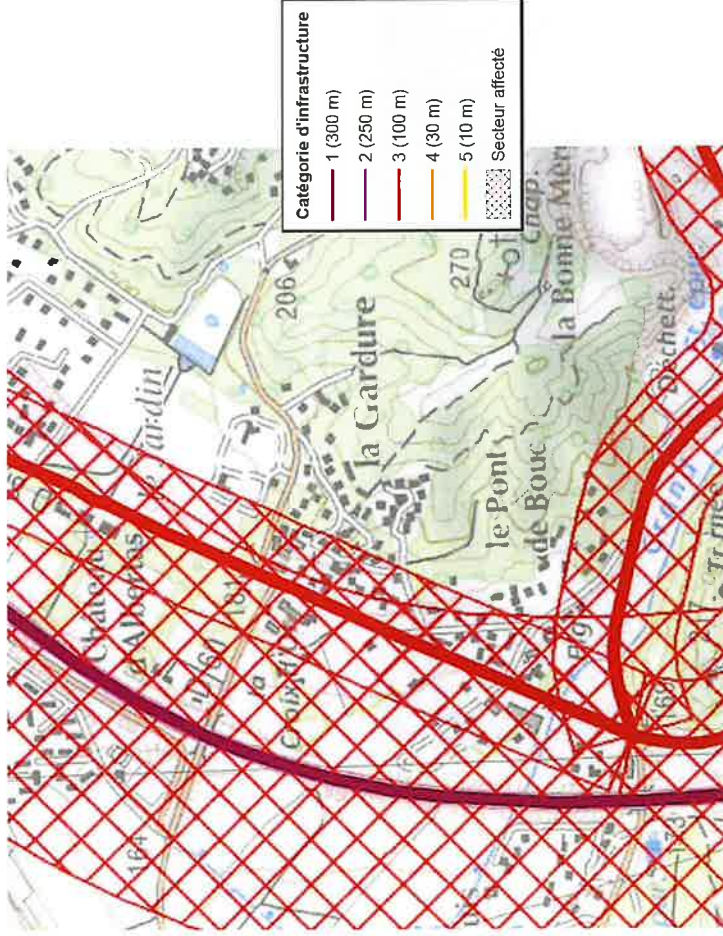
- Le Code de l'Environnement : articles L571-10 et R571-32 à 43 ;
- **L'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996** relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

En application du principe d'antériorité, tout maître d'ouvrage d'un bâtiment nouveau est astreint à respecter des contraintes d'isolement acoustique pour les bâtiments d'habitation situés dans les secteurs affectés par le bruit d'une infrastructure classée (écoulant plus de 5 000 véhicules par jour pour le routier, plus de 50 trains par jour pour le ferroviaire). Ces mesures de type **isolation de façade** doivent permettre de limiter le bruit à l'intérieur des bâtiments intégrant des logements.

Sur le secteur d'étude, on note les principales **voies classées** au titre du bruit (selon arrêté du 30 mai 1996) présentées dans le tableau suivant et la carte ci-après (axes et secteurs de nuisance) :

Infrastructure de transport	Catégorie	Type de tissu	Largeur du secteur de nuisance sonore (en mètres de part et d'autre de la plate-forme)
Autroute A51	1	O	300
RDBN	3	O	100

Carte du classement sonore des infrastructures de transport terrestre



Par ailleurs, les textes d'application de la Directive n° 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement sont à l'origine de la cartographie du bruit sur les grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants) et en bordure des grands axes de transport terrestre :

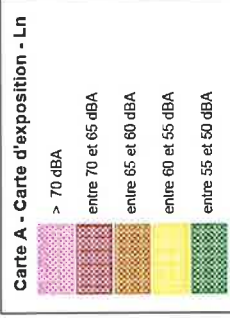
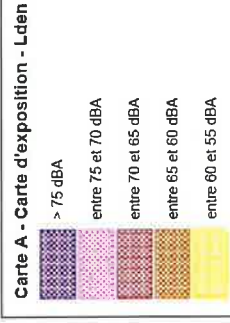
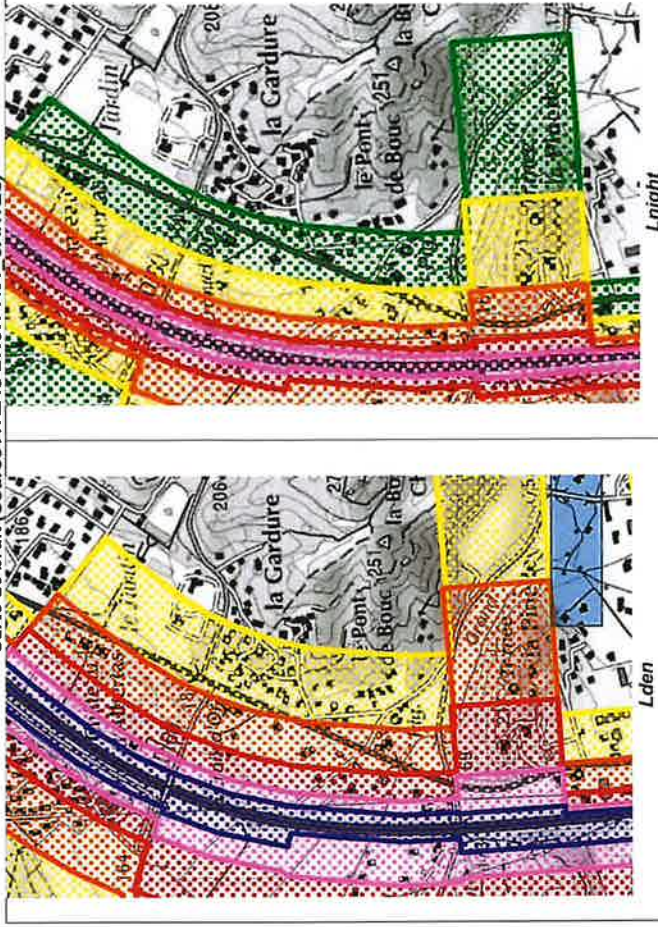
- Code de l'environnement : Articles L572-1 à 11 et R572-1 à 11.
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

Il s'agit d'une approche commune à tous les états membres, afin de prévenir et/ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit, basée sur l'élaboration d'un constat de l'environnement sonore par le biais des Cartes de Bruit Stratégiques, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit (PPBE).

Dans ce cadre des **cartes du bruit routier et ferroviaire** ont été produites. Les figures ci-après permettent de visualiser le bruit routier et ferroviaire sur la zone d'étude.

Il est rappelé que les niveaux sonores représentés sur les cartographies sont évalués à une hauteur de 4 mètres au-dessus du sol (Article 1^{er} de l'Arrêté du 4 avril 2006).

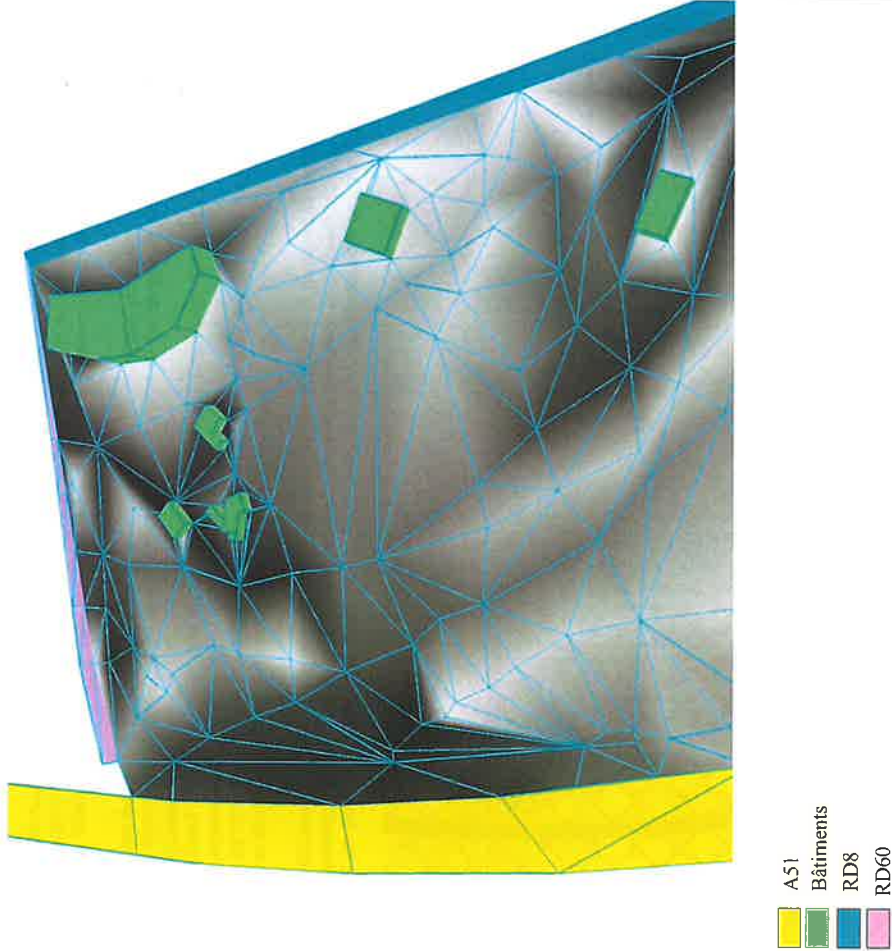
Carte de bruit (Source ATLAS BRUIT A51 CARTES)



La carte de bruit ci-dessus représente uniquement l'exposition au bruit de l'A51. La carte d'exposition au bruit de la RD8n n'est pas disponible.

3. ÉTAT SONORE INITIAL 2020

3.1. MODÉLISATION DU TERRAIN ET DES AVOISINANTS



Afin de pouvoir faire le transfert des niveaux sonores mesurés à cet endroit non proposons de vérifier avec la même modélisation que celle appliquée sur le site de modéliser le niveau sonore mesuré par la station et de voir , tout étant égal par ailleurs , quels sont les écarts potentiels liés à ce transfert

3.2. OUTIL INFORMATIQUE

Les modélisations numériques présentées dans la suite de l'étude ont été réalisées à l'aide du logiciel Urbanistic Noisemap développé par Tisseyre + Associés. Ce logiciel simule la propagation du bruit en extérieur à partir de maquettes 3D, sur la base des équations de propagation acoustique en champ libre et de la loi de réflexion diffuse sur des petits éléments (technique du maillage par éléments finis). Il tient compte également de l'absorption de l'air.

Les résultats sont obtenus par une technique de calcul basée sur les éléments finis. Cette technique de calcul appliquée à l'environnement permet d'intégrer la topographie exacte du terrain et la morphologie exacte de l'ensemble des bâtiments y compris les détails architecturaux si nécessaire.

Les calculs sont effectués à partir de lignes sources représentant chaque axe de transport. Les puissances acoustiques de ces lignes sources sont déterminées à partir des hypothèses de trafic, sur la base des guides relatifs à la prévision du bruit routier édités par le SETRA (Service d'étude sur les transports, les routes et leurs aménagements) en 2009 et/ou des informations réelles de trafic.

3.3. MODELISATION DU TERRAIN

La modélisation qui est appliquée dans le cadre de cette étude, est une méthode basée sur la mise en place de surfaces correspondant au cas réel, et donc comprenant l'ensemble des plans constituant l'enveloppe exacte des bâtiments, la topographie du sol, etc. Seules les formes des parois n'influant pas sur le mode de propagation acoustique sont négligées, comme par exemple la modénature des façades. Ces modénatures devront être intégrées dans les étapes ultérieures, dans le cas d'une suite de nos études relatives aux performances acoustiques urbaines non réglementaires.

3.4. HYPOTHESES DE MODELISATION

Hypothèses sur les voies routières

	Trafics TMJA 2022 (véh/J)	Trafics VL				Trafics PL			
		6h-18h	18h-22h	22h-6h	6h-18h	18h-22h	22h-6h	6h-18h	18h-22h
Autoroute A51	70 000	43 272	16 654	5 593	2 779	624	162		
RD8n (comptage moyenne Jours Ouvrés)	22 471	17 778	2 973	1 184	436	35	65		
RD60 (comptage moyenne Jours Ouvrés)	4 843	4 029	561	212	38	0	3		

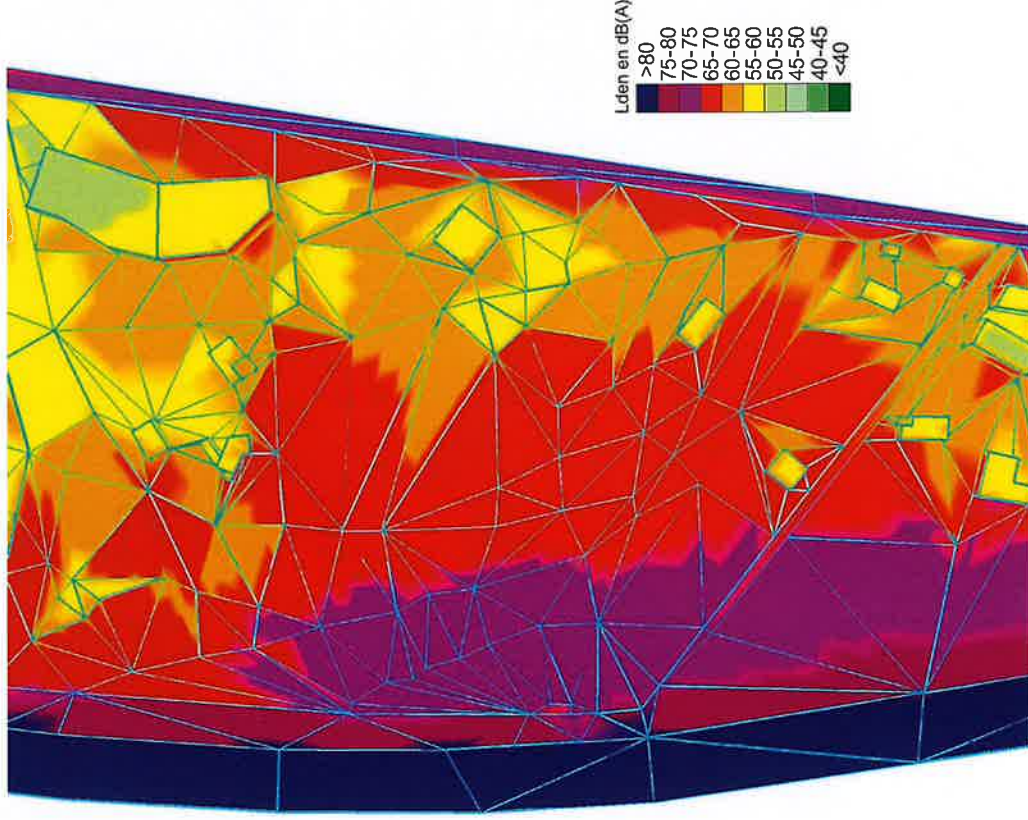
Les vitesses prises en compte sont :

- 130 km/h pour l'A51 ;
- 50 km/h pour la RD8n et la RD60.

Le TMJA de l'A51 est issu de la carte de recensement de la circulation 2019 de la DIR, TMJA arrondi à 70 000.

Le TMJA de la RD8n et de la RD60 est issu des mesures de comptage et du rapport d'Horizon Conseil associé au dossier d'étude d'impact. La valeur moyenne des jours ouvrés est retenue

3.5. RESULTATS LDEN



La cartographie permet donc de visualiser les niveaux sonores en façade des zones d'habitation proches de la parcelle.

On retrouve un niveau sonore comparable sur la parcelle du projet avec un niveau proche de 80 dB(A) à proximité de l'A51, de 65 dB(A) en milieu parcelle (et 60 dB(A) côté RD8n).

Les hypothèses de trafic routier utilisées pour la modélisation 3D sont donc validées.

3.6. VALIDATION DU MODELE



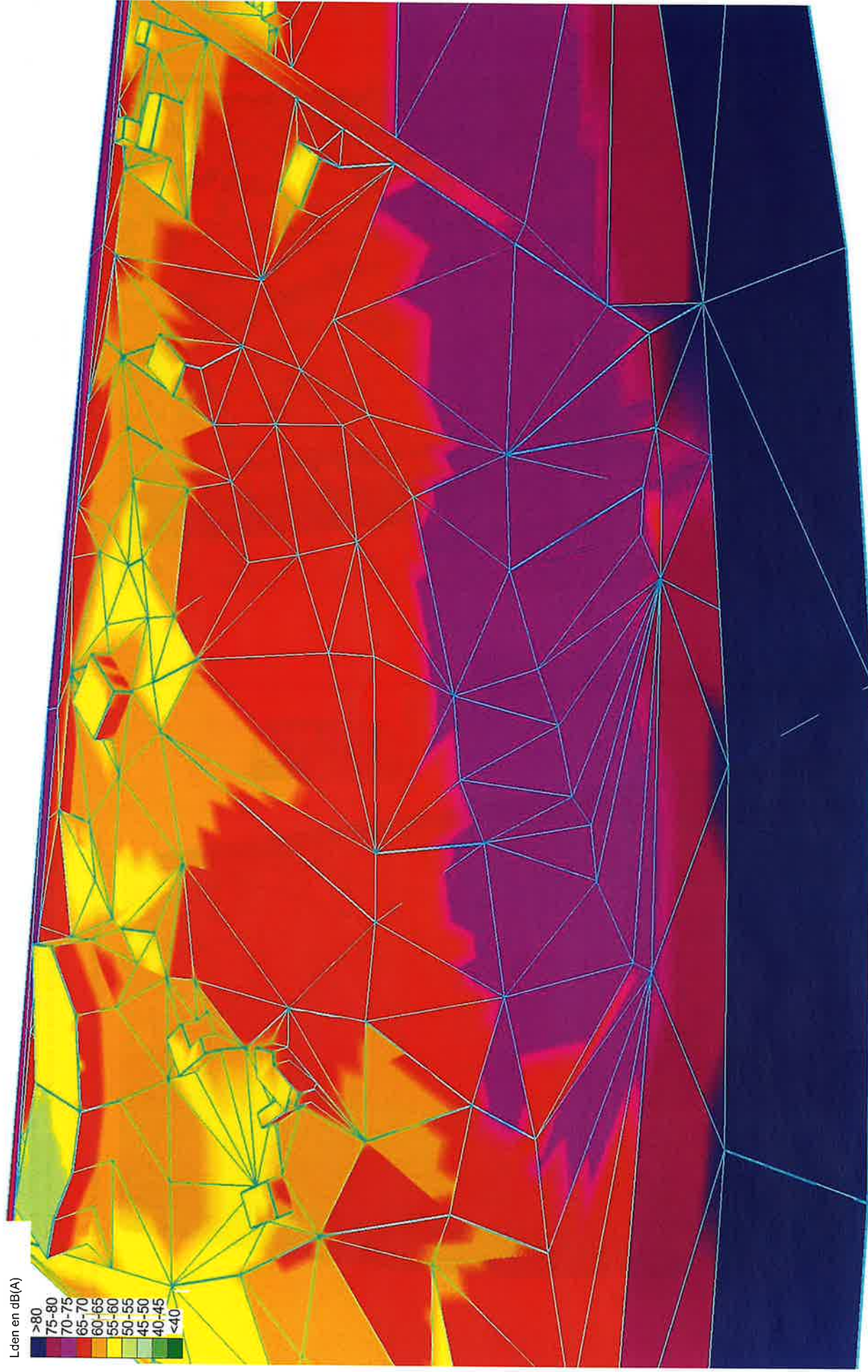
La parcelle du projet se situe en partie sur la zone Lden = 80 dB(A) à 65 dB(A).

On obtient donc un niveau max à proximité de l'A51 de 75 dB(A) et un niveau minimum en bout de parcelle de 65 dB(A).

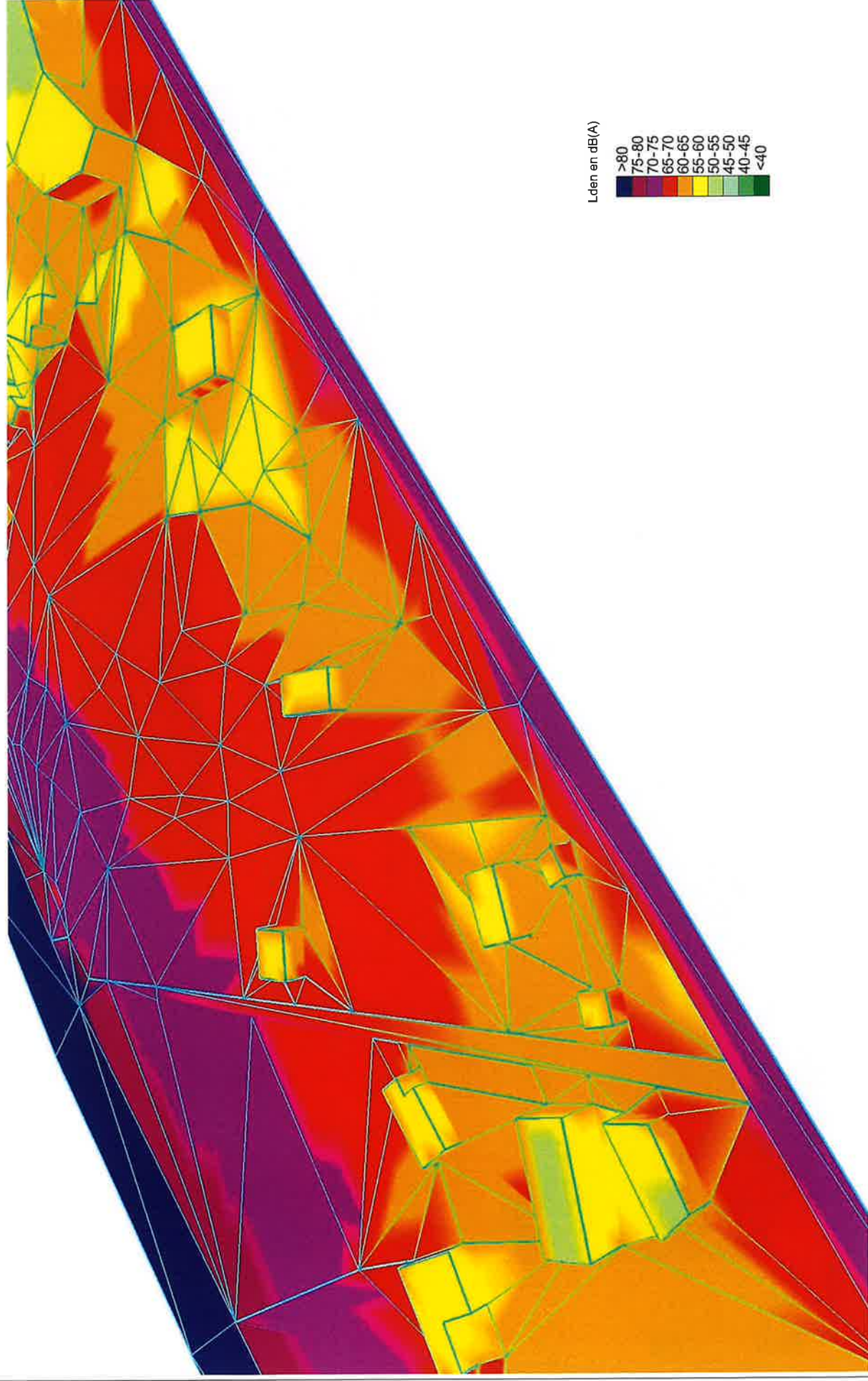
Les cartes de bruit sont uniquement calculées pour les routes principales (ici uniquement l'A51 et n'intègrent pas les routes secondaires.

Les cartes de bruit représentent le niveau sonore sur un plan vertical à 4 m au-dessus du sol.

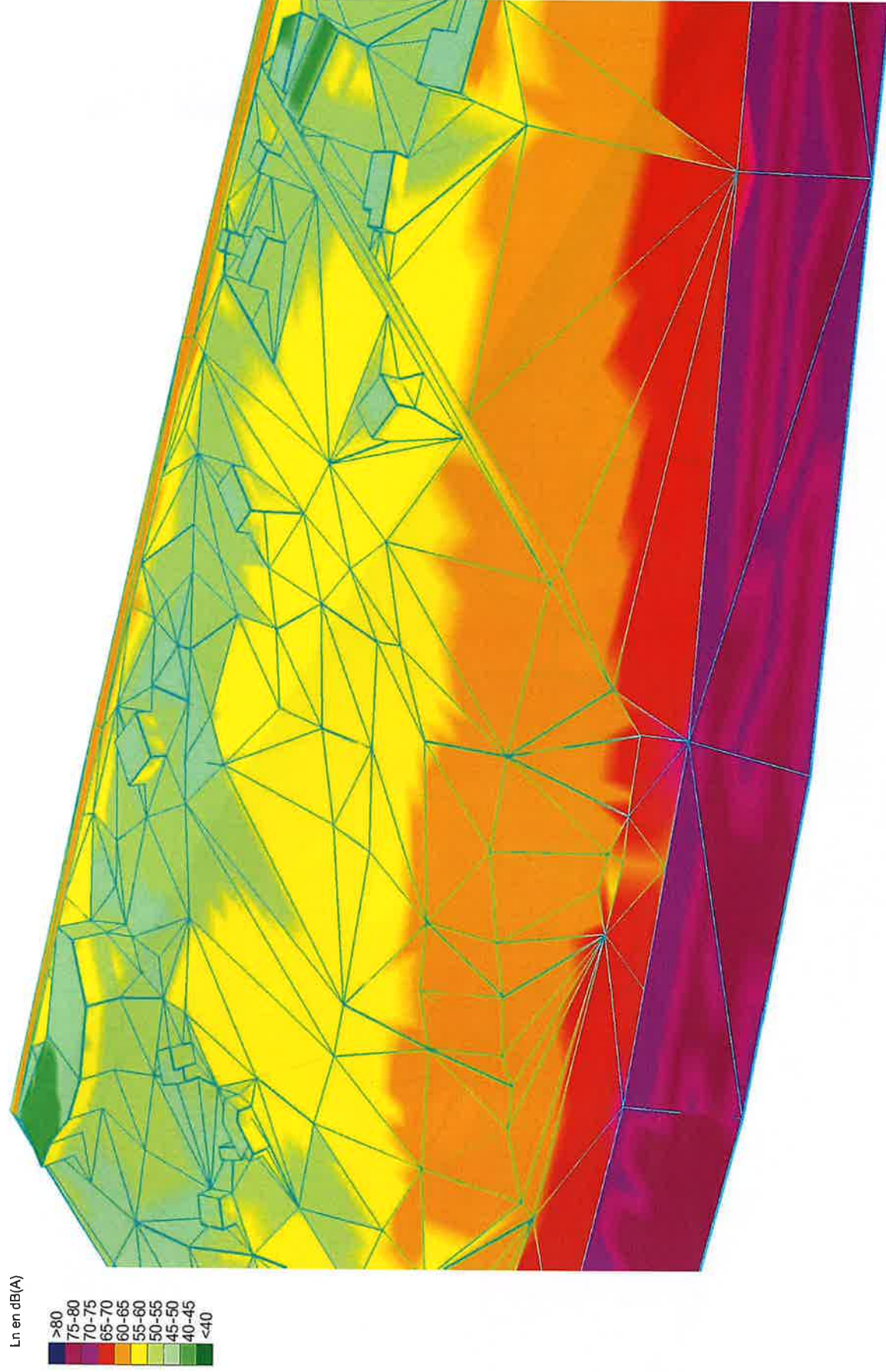
4. NIVEAU SONORE INITIAL Lden BORDURE A51



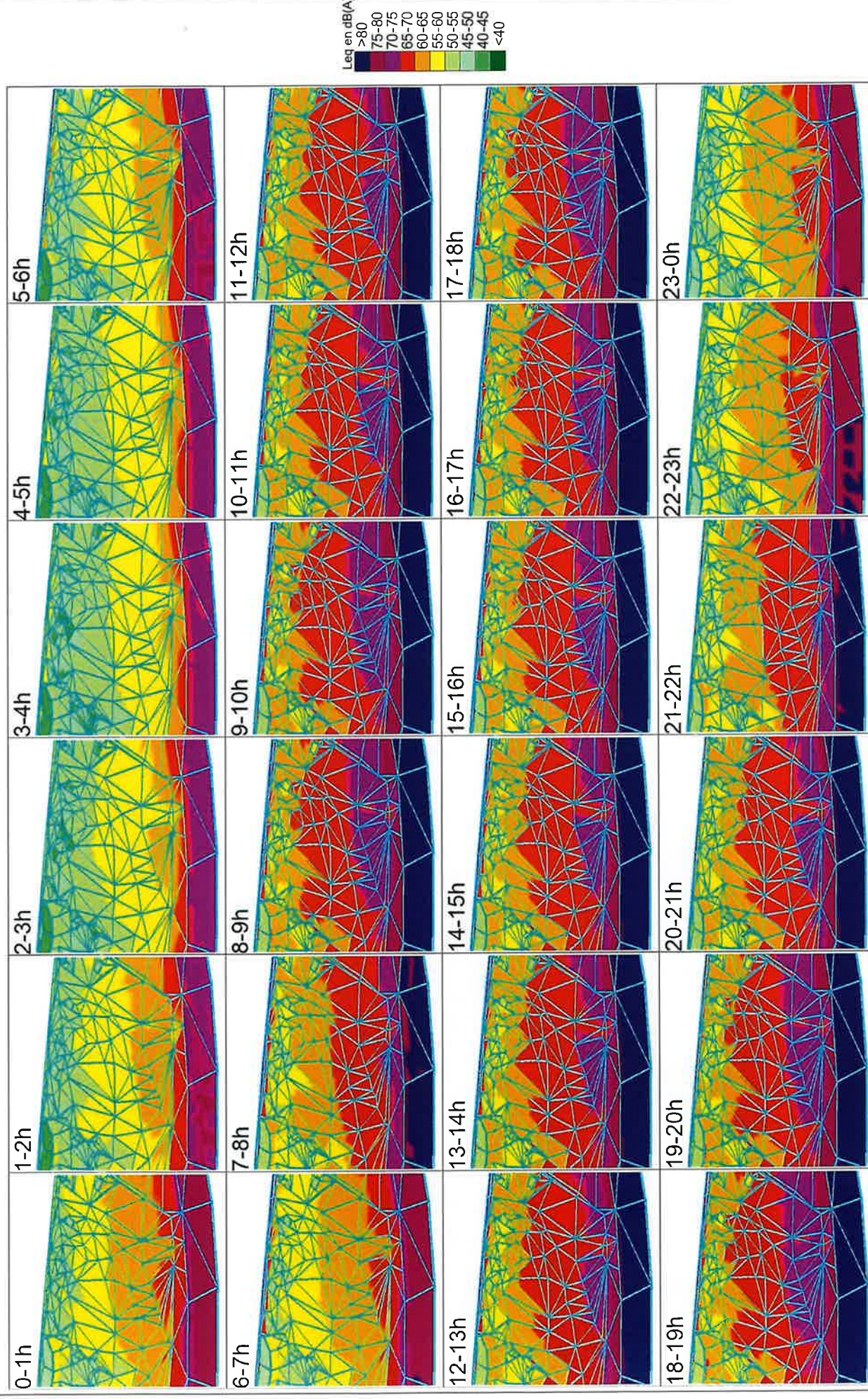
5. NIVEAU SONORE INITIAL Lden BORDURE RD8N



6. NIVEAU SONORE INITIAL Ln Night

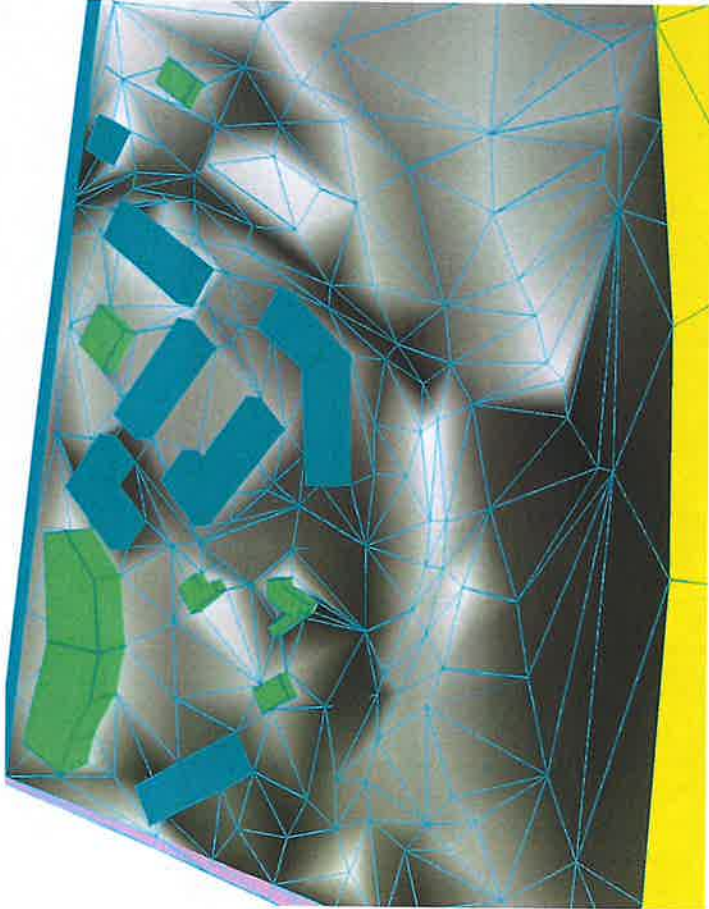


7. ÉVOLUTION HORAIRE DU NIVEAU D'EXPOSITION AU BRUIT ÉTAT INITIAL



8. ÉTAT SONORE PROJETE 2028

8.1.1. HYPOTHÈSES SUR LE TRAFIC ROUTIER À L'HORIZON 2028



La principale modification est la création de la voie de desserte du projet qui sera utilisée pour améliorer la liaison entre la RD60 et la RD8.

L'étude de trafic déporte donc le trafic initial du tronçon Nord du projet sur la voie nouvelle

8.1.2. AUTOROUTE A51

L'hypothèse retenue est un accroissement du trafic de 1% par an

8.1.3. ROUTES SECONDAIRES

Les hypothèses de trafic projetées sont issues du rapport d'Horizon Conseil associé au dossier d'étude d'impact.

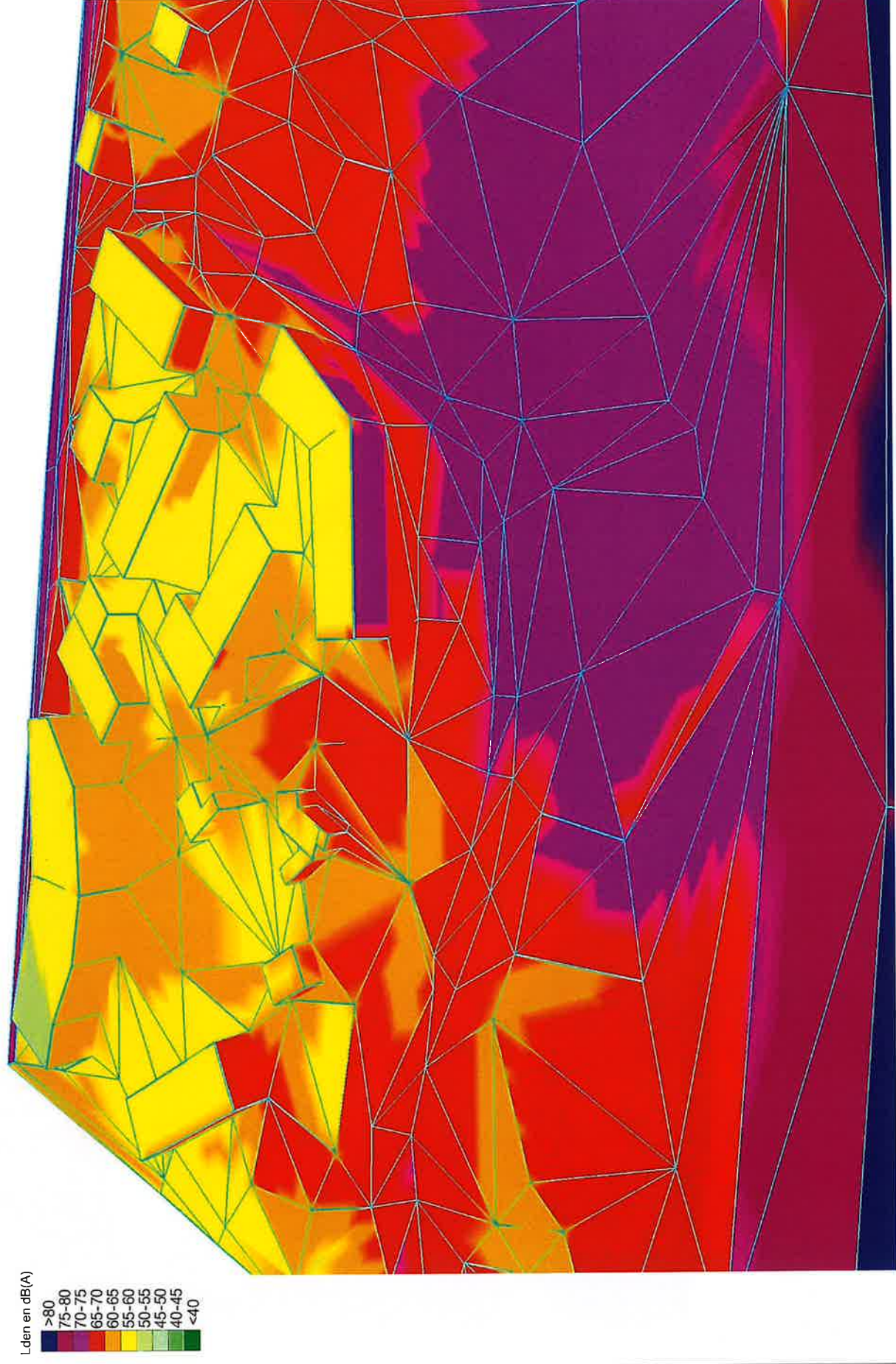
8.1.4. SYNTHÈSE SUIVANT TABLEAU HORIZON CONSEIL

	TMJA 2028 sans projet	TMJA 2028 avec projet	Ecart sur le niveau de puissance acoustique des voies
A51 (estim + 1% / an)	70 000	72 842	+ 0.2 dB(A)
Section nord RD8 (1) (hors zone d'étude acoustique)	18850	19450	+ 0.1 dB(A)
Section nord RD60 (2)	4550	1650	- 4.4 dB(A)
Section Est RD60 (3)	2750	2950	+ 0.3 dB(A)
Section projet RD8 (4)	19 900	16 900	- 0.7 dB(A)
Section sud RD8 (5) (hors zone d'étude acoustique)	21 500	22 200	+ 0.1 dB(A)
Section Ouest RD60 (6) (hors zone d'étude acoustique)	4550	5050	+ 0.5 dB(A)
Voie de desserte / Liaison RR60-RD8(7)	-	4400	

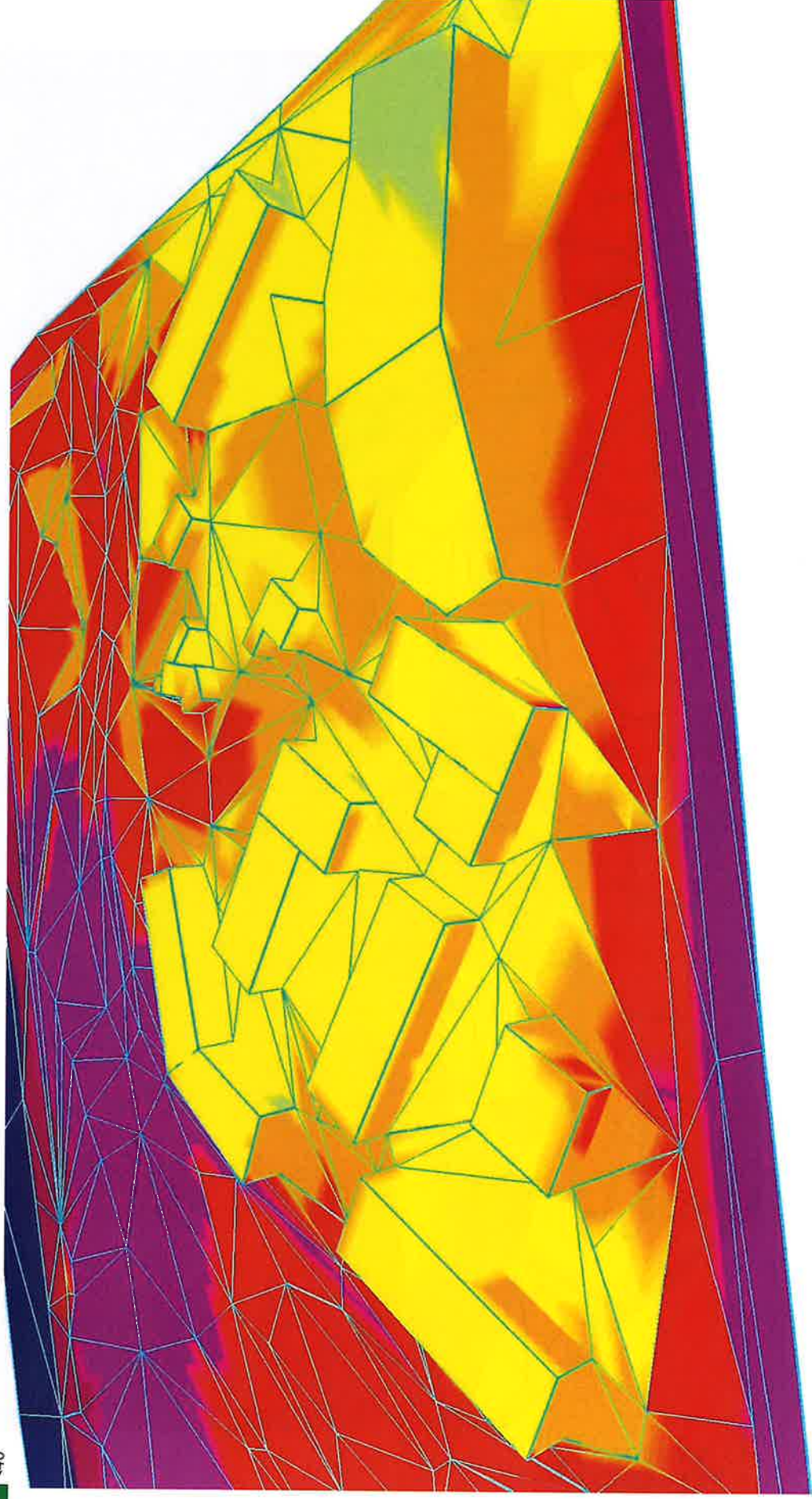
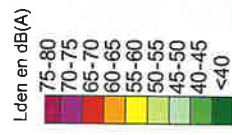
Les écarts entre les 2 scénarii sont tous inférieurs à 1 dB(A) à l'exception du report du trafic initial au Nord de la RD60 (2) sur la voie nouvelle créée (7) pour rejoindre la D8.

Il reste à étudier si la voie de desserte du projet à une influence sur le niveau d'exposition des façades : globalement le trafic de la D60 initial est reporté sur la voie de desserte créée.

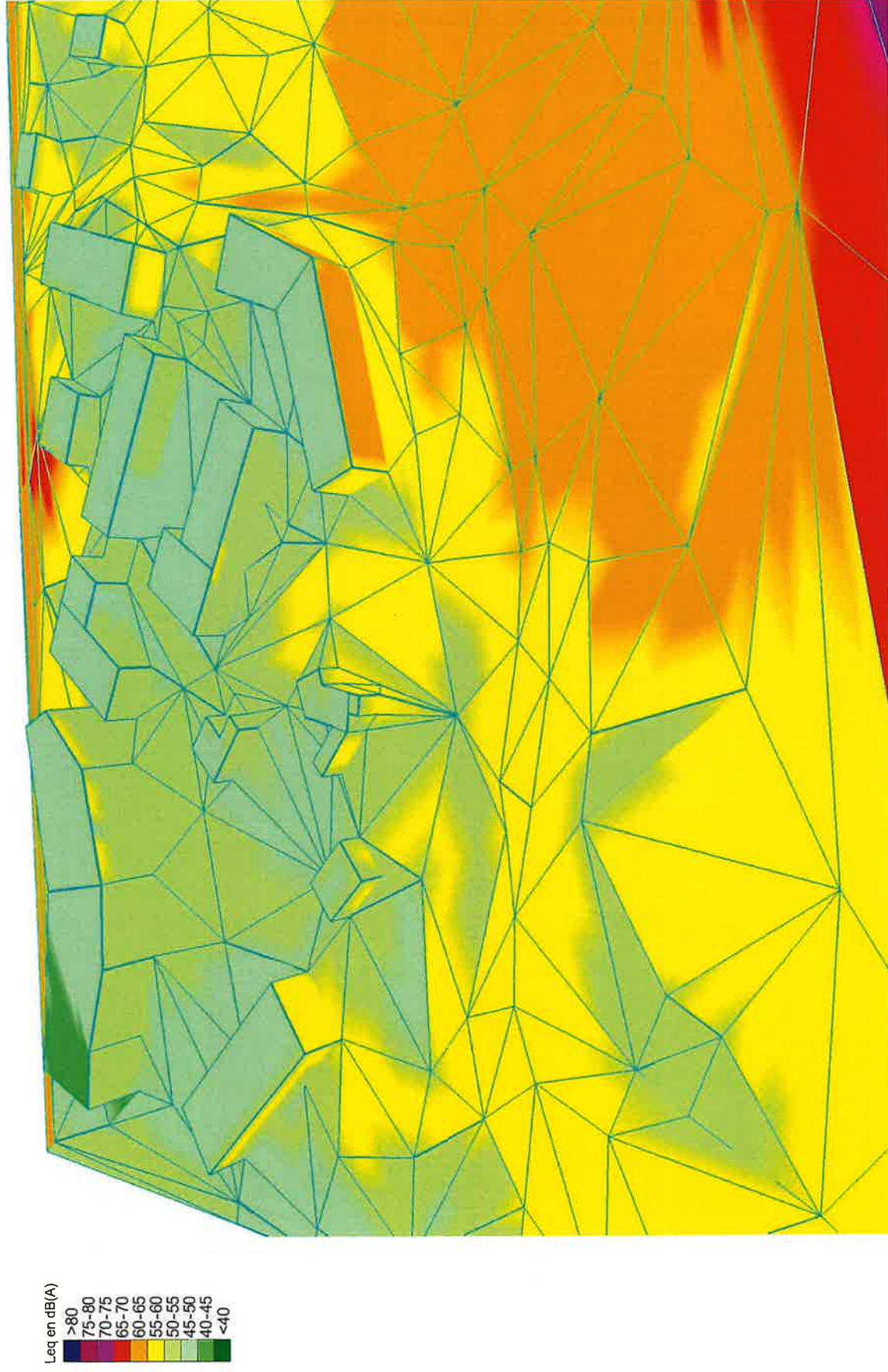
9. ÉTAT PROJETÉ HORIZON 2028 LDEN BORDURE A51



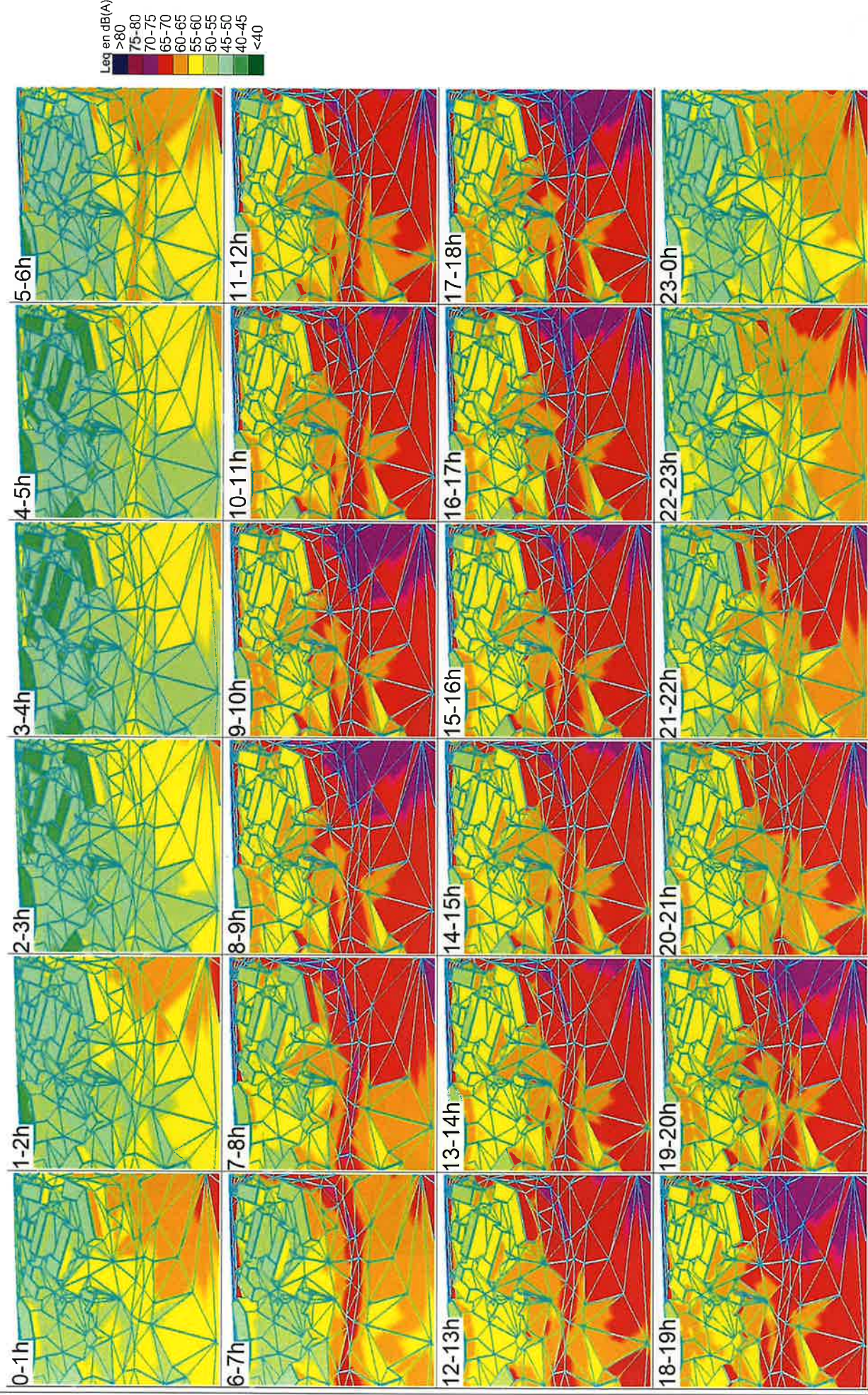
10. ÉTAT PROJETÉ HORIZON 2026 LDEN BORDURE RD8N



11. ÉTAT PROJETÉ HORIZON 2026 L NIGHT

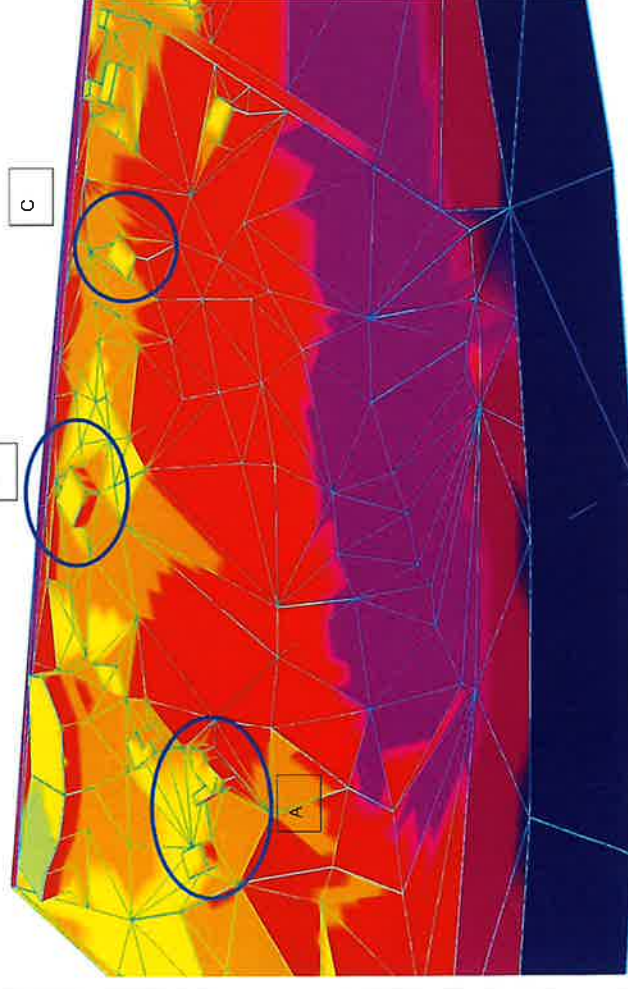


12. ÉVOLUTION HORAIRE DU NIVEAU D'EXPOSITION AU BRUIT ÉTAT PROJETÉ

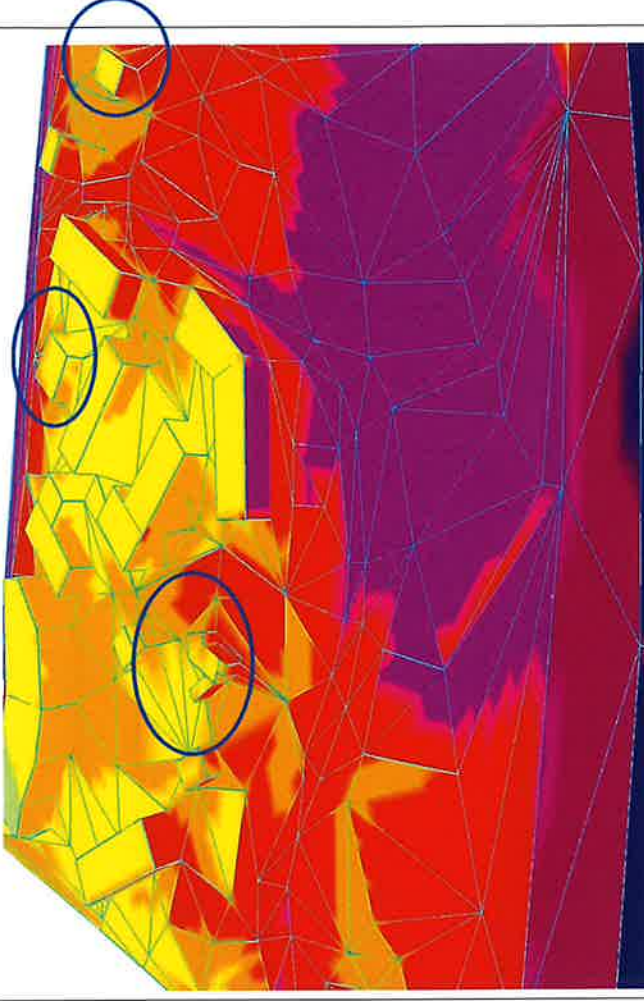


13. COMPARAISON DES NIVEAUX D'EXPOSITION SONORE ENTRE ÉTAT INITIAL / ÉTAT PROJETÉ LDEN

13.1. ÉTAT INITIAL



13.2. ÉTAT PROJETÉ



COMMENTAIRES

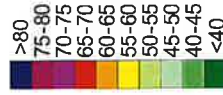
Zone A : les bâtiments sont en exposition directe de l'A51 : 66 à 68 dB(A). La voie de desserte répercute le trafic de la RD60 sur les façades des 2 bâtiments existants qui conduit à une augmentation du niveau sonore en façade de +1 dB(A), considérée comme non significative au sens réglementaire.

Zone B : la création des bâtiments apporte une protection au bruit de l'A51 des façades « arrière » du bâtiment B. Idem pour la façade arrière du centre commercial qui est moins exposée au bruit en raison du report du trafic de la RD60 sur la voie de desserte créée (-4,7 dB(A)).

Zone C : les bâtiments sont en exposition directe de l'A51. Pas de modification significative du trafic, donc pas de modification significative du niveau d'exposition

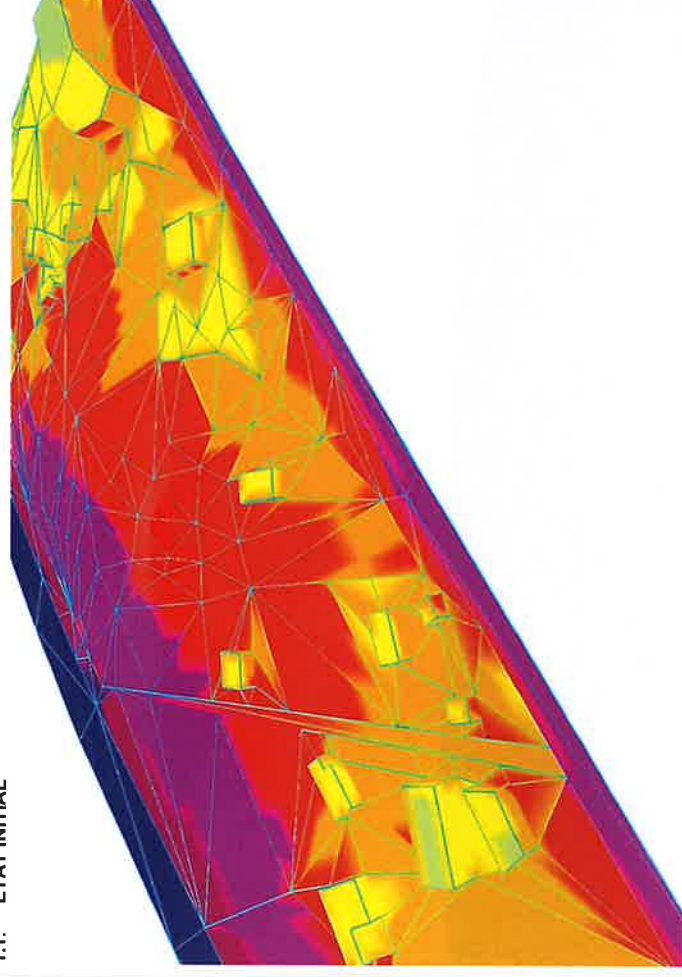
LE NIVEAU SONORE DE LA ZONE GÉNÉRÉ PAR LE TRAFIC DE L'A51 PERMET DE MASQUER LE BRUIT DE LA VOIE DE DESSERTE MODIFIANT LA CIRCULATION INITIALE SUR LA RD60. ON NOTERA AUSSI QUE LES MESURES DE TRAFIC RÉALISÉES PAR HORIZON CONSEIL ONT MONTRÉ QUE LE TRAFIC EST TRÈS FAIBLE LA NUIT ET DONC LIMITE FORTEMENT LES DIFFÉRENCES DE NIVEAU SONORE EN PÉRIODE NOCTURNE.

LÉGÈRE AMÉLIORATION (ATTÉNUATION DE L'EXPOSITION AU BRUIT) DE QUELQUES FAÇADES QUI BÉNÉFICIENT D'UN EFFET DE PROTECTION AU BRUIT PAR EFFET DE MASQUE DES BÂTIMENTS CONSTRUITS.

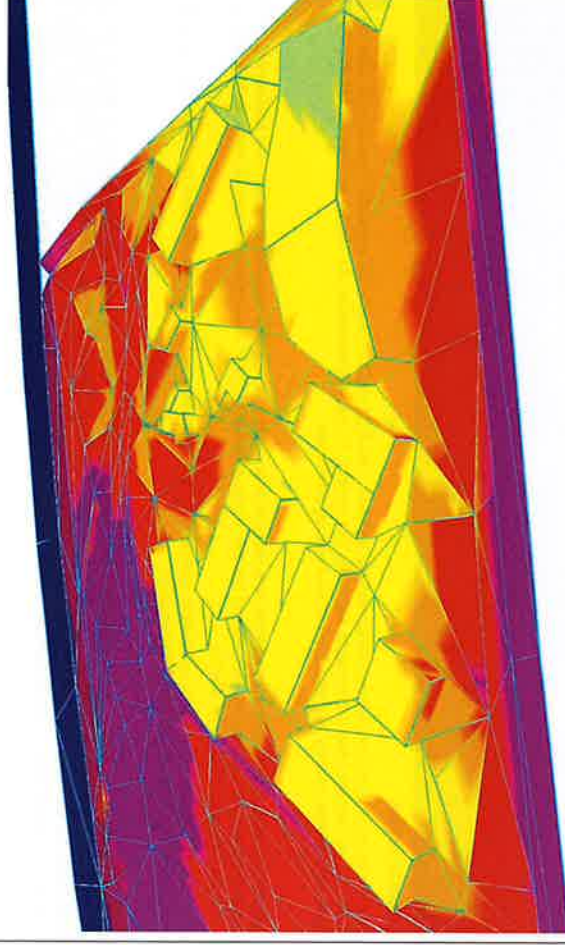


14. COMPARAISON DES NIVEAUX D'EXPOSITION SONORE ENTRE ÉTAT INITIAL / ÉTAT PROJETÉ LDEN

1.1. ÉTAT INITIAL



1.2. ÉTAT PROJETÉ



CONCLUSION

Les cartographies confirment que la modification du trafic de la RD8n n'est pas significative du point de vue acoustique.

Les niveaux d'exposition au bruit des façades des bâtiments existants sont strictement les mêmes.

AUCUNE MODIFICATION SIGNIFICATIVE.

15. PLUI PAYS D'AIX – CONSTRUCTION DANS UNE ZONE AFFECTÉE PAR LE BRUIT

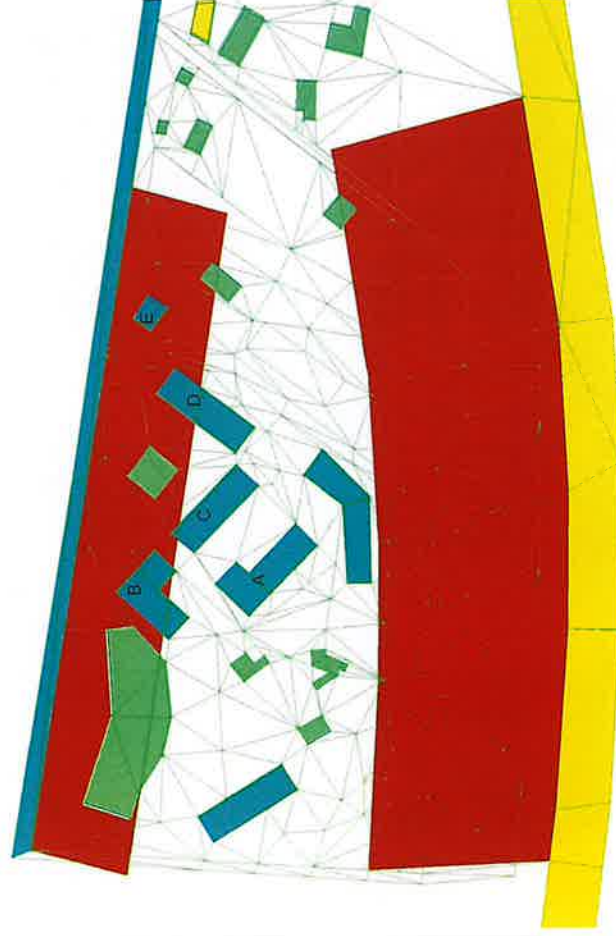
Le projet se situe dans une zone affectée par le bruit, d'un côté l'A51 et de l'autre la RD8N.

Le PLUI d'Aix a rédigé un guide d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) où figure un volet Bruit, dans le cadre de la Santé et du Bien Être au Quotidien.

Liste des recommandations :

1. LIMITER L'IMPLANTATION DE CONSTRUCTION DANS LES SECTEURS IMPACTÉS PAR LE TRAFIC ROUTIER

Ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles dans les zones dites "fortement impactées" (périmètre rouge), soit une bande de 100m de large pour les voies de catégorie 1(A51) et 50m pour les voies de catégorie 3 :

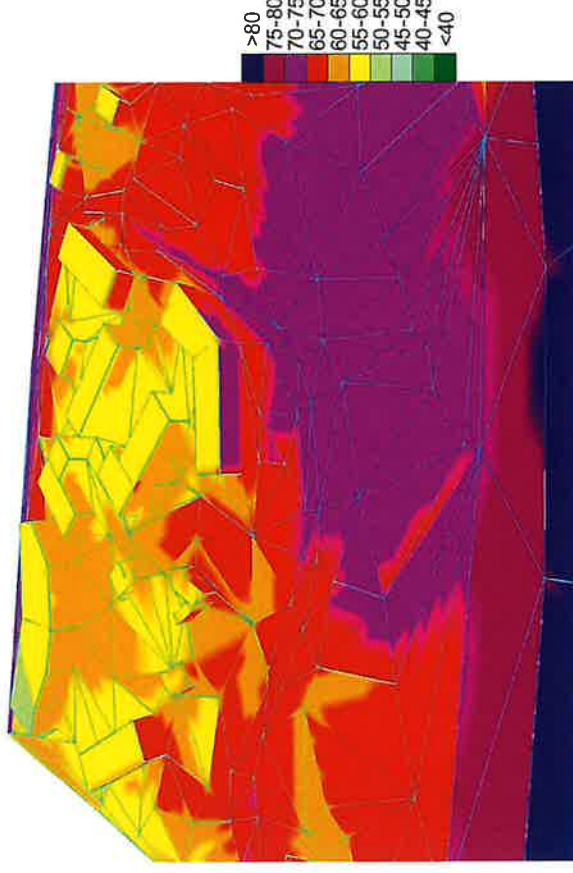


Cette exigence est respectée pour la zone de bruit de l'A51. La zone « rouge » (50m) du bruit de la RD8N affecte 3 bâtiments :

- Le bâtiment B : il bénéficie d'un effet partiel de protection au bruit par le centre commercial, son orientation est ainsi optimisée pour limiter l'exposition au bruit sur les façades
- Le bâtiment D : orientation du bâtiment pour limiter l'exposition directe aux pignons, les grandes façades sont en exposition latérale
- Le bâtiment E : considéré comme moins sensible au bruit (bâtiment d'activités)

La bande centrale de la parcelle est inévitablement située dans la zone « bleue » définie par l'OAP (50m supplémentaire pour l'A51, 100 m supplémentaire pour la RD8N, soit des zones périphériques impactées par le bruit de 150 m de large pour une parcelle qui fait environ 250 m de large. Les zones « bleues » des 2 voies de transport se superposent.

2. PROTÉGER AU MIEUX LES OCCUPANTS DES BÂTIMENTS DU BRUIT



Une analyse complémentaire du plan masse permet de répondre à cette recommandation :

L'hôtel est le seul bâtiment où le niveau d'exposition en façade dépasse 70 dB(A) : bâtiment habituellement traité pour ventilation mécanique sans prise d'air naturelle en façade et fonctionnant fenêtres fermées. La performance d'isolation des façades doit répondre à la réglementation acoustique des hôtels (Arrêté du 25/04/2003 basé sur l'Arrêté du 23/07/2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit).

L'hôtel joue le rôle d'écran de protection du bruit de l'A51 pour le cœur d'îlot des bâtiments A, B et C : ce cœur d'îlot est la zone la moins exposée au bruit de la parcelle (cf cartographie ci-dessus), validant ainsi la réflexion sur le positionnement et l'orientation des bâtiments par rapport à l'exposition au bruit.

16. DEFINITION DU CLASSEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES

Application de la méthode forfaitaire pour déterminer l'isolement acoustique des façades (Arrêté du 23/07/2013)



Bâtiment	Façade	Infrastructure	Distance	Isolément	Angle de vue	Correctif	Isolément réglementaire logements D _{int,air}
Hotel	Ouest	A51	100 m	36 dB	160	0	36 dB
	Sud Ouest	A51	110 m	36 dB	120	-1	35 dB
	Nord	A51	107 m	36 dB	80	-3	33 dB
	Est	A51			Arrière		30 dB
	Sud Est	A51			Arrière		30 dB
Centre médical	Nord Ouest	A51	150 m	35 dB	90	-3	32 dB
	Ouest (pignon)	A51	135 m	35 dB	125	-1	34 dB
	Sud Est	A51			Arrière		30 dB
	Nord Est (pignon)	A51			Arrière		30 dB
	Nord Ouest	A51	145 m	35 dB	70	-3	32 dB
Bâtiment A	Ouest (pignon)	A51			Arrière		30 dB
	Sud Ouest (pignon)	A51			Protégée par hôtel		30 dB
	Est	RD8n			Protégée par bat C		30 dB
	Nord Est	RD8N	37 m	34 dB	63	-3	31 dB
	Sud Est	RD8N	30 m	34 dB	135	0	34 dB
Bâtiment B	Sud Ouest	RD8N	50 m	32 dB	55	-4	30 dB
	2 cœur d'ilot				Arrière		30 dB
	Sud Est	RD8N	50 m	33 dB	125	-1	32 dB
	Sud Ouest (pignon)	A51	185 m	34 dB	62	-3	31 dB
	Nord (pignon)	RD8N	53 m	32 dB	52	-4	30 dB
Bâtiment C	Ouest				Arrière		30 dB
	Nord	RD8N	50 m	33 dB	100	-2	31 dB
	Sud Est (pignon)	RD8N	33 m	34 dB	115	-1	33 dB
	Nord Ouest				Arrière		30 dB
	Sud Ouest	A51	65 m	31	48	-4	27 dB
Bâtiment D	Sud Ouest	CUMUL	175 m	34 dB	90	-3	31 dB
	Est	RD8N	15 m	37 dB	140	0	37 dB
	Nord	RD8N	15 m	37 dB	112	-1	36 dB
	Sud	RD8N	23 m	36 dB	58	-4	32 dB
	Ouest	A51	200 m	33 dB	90	-3	30 dB

SCCV SAN BAQUIS

Bouc-Bel-Air le 30 Juillet 2025

ETUDE CAS PAR CAS - ATTESTATION DE MISE EN ŒUVRE DES PRECONISATIONS – ENGAGEMENTS DU PORTEUR DE PROJET

Nous, soussignés, **SCCV SAN BAQUIS**, Société Civile de Construction Vente, au capital de 1 000€, inscrite au RCS d'AIX EN PROVENCE sous le numéro 908297484, dont le siège est sis LE DOMAINE DE LA GRATIANE - 1 RUE FREDERIC CHOPIN - 13320 BOUC BEL AIR, prise en la personne de son représentant attestons par la présente que, dans le cadre de la réalisation de notre projet mixte de construction de bâtiments de logements et de bâtiments d'activités sur la commune de Bouc-Bel-Air (13), portant

- défrichage d'une partie boisée du terrain d'une surface de 0,7 ha ;
- démolition des bâtis présents sur le site ;
- construction ; ◦ d'un hôtel, d'une surface de plancher de 2 800 m², comprenant 87 chambres, un restaurant et les parties communes ;
◦ de 4 bâtiments de 104 logements, dont 50 % de logements sociaux, en R+2 ; ◦ de 2 bâtiments d'activités comprenant un cabinet médical ;
◦ d'une voirie interne reliant la Route de Calas (RD60) à l'avenue de la Croix d'Or (RD8n), et desservant les différents bâtiments, ainsi que certaines parcelles mitoyennes ;
- aménagement d'espaces verts constitués notamment de jardins publics et de jardins partagés sur une surface de 14 974 m² ;
- réalisation de 477 places de stationnement réparties comme suit :
 - 92 places aériennes à destination de l'hôtel ;
 - 290 places en sous-sol à destination des logements ;
 - 95 places aériennes à destination des locaux d'activité ;
- création d'un bassin de rétention de 72 m² ;

Sur les parcelles cadastrées **BY 361 BY 362 BY 1 BY 336 BY 349 BY 347 BY 143 BY12**

EN PREMIER LIEU, nous nous engageons à respecter et mettre en œuvre l'ensemble des mesures ERC supplémentaires listées dans l'étude Qualité de l'Air, établie le 8/7/2025 par ISPIRA, à savoir :

Phase conception :

- Agir sur la ventilation :

➤ En cas de ventilation double flux : Placer les prises d'air sur les façades les moins exposées, si possible en cœur d'îlot et prêter attention à l'emplacement des rejets (à plus de 2 mètres des prises d'air afin d'éviter une recirculation de l'air vicié à l'intérieur - norme européenne EN 13779) et prévoir une filtration efficace ainsi qu'un niveau de maintenance adapté. Cette mesure est en cohérence avec la recommandation suivante de l'OAP : « Localiser les prises d'air extérieur neuf des dispositifs de ventilation sur la façade la moins exposée aux bruits et aux pollutions et sur les parties les plus élevées, dans l'idéal sur les toits des bâtiments. »

➤ En cas de ventilation naturelle : privilégier une configuration avec des appartements traversants afin que l'aération par les façades les moins exposées soit rendue possible.

- Orienter et ouvrir les espaces de vie intérieurs et extérieurs vers les zones les moins exposées au trafic routier (mesure issue de l'OAP) ;

SCCV SAN BAQUIS
1 rue Frédéric Chopin
13 320 Bouc-Bel-Air

SCCV SAN BAQUIS

- Prescrire l'utilisation de peintures et matériaux à faible émission de COV et de formaldéhyde.
- Limiter l'implantation d'espèces végétales allergisantes au sein du projet (se reporter aux recommandations de l'OAP pour la liste des espèces à privilégier)

Phase de construction :

- Absence de rejet dans l'air

- Arroser les pistes par temps sec et venteux
- Humidifier le stockage ou pulvériser des additifs pour limiter les envols par temps sec ;
- Mettre en place des bâches sur des résidus à l'air libre pouvant émettre des poussières
- Confiner les stockages de produits pulvérulents, mettre en place un dispositif de capotage et d'aspiration de produits pulvérulents ;
- Respecter les normes d'émission en vigueur ;
- Limiter l'utilisation de groupes électrogènes
- Éviter de laisser tourner les moteurs des engins de chantier et autres véhicules en inactivité.

- Suivre la mise en œuvre ou la faire suivre par un AMO Santé et Qualité de l'air :

- Respect des bonnes pratiques chantier
- Respect des temps de séchage et surveillance de l'humidité
- Attention portée à la qualité des remblais, gestion des déchets
- Surventilation des pièces à l'issue des activités émettrices (peinture par exemple)
- Respect des prescriptions d'utilisation de matériaux et peintures peu émissifs afin de favoriser la qualité de l'air intérieur

EN SECOND LIEU, nous nous engageons également, conformément à l'Etude d'impact acoustique, rapport acoustique n° 25/011-25, Réf. 1957C5BB0111a, dressé le 16/7/2025 par CONSULTANT ACOUSTIQUE - TISSEYRE + ASSOCIES, à ce que l'isolement acoustique des façades de l'hôtel réponde à la réglementation acoustique des hôtels : Arrêté du 25/04/2003 basé sur l'Arrêté du 23/07/2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, conformément au tableau suivant :

SCCV SAN BAQUIS

Bâtiment	Façade	Infrastructure	Distance	Isolement	Angle de vue	Correctif	Isolement réglementaire logements D _{nTA}
Hotel	Ouest	A51	100 m	36 dB	160	0	36 dB
	Sud Ouest	A51	110 m	36 dB	120	-1	35 dB
	Nord	A51	107 m	36 dB	80	-3	33 dB
	Est	A51			Arrière		30 dB
	Sud Est	A51			Arrière		30 dB
Centre médical	Nord Ouest	A51	150 m	35 dB	90	-3	32 dB
	Ouest (pignon)	A51	135 m	35 dB	125	-1	34 dB
	Sud Est	A51			Arrière		30 dB
	Nord Est (pignon)	A51			Arrière		30 dB
Bâtiment A	Nord Ouest	A51	145 m	35 dB	70	-3	32 dB
	Ouest (pignon)	A51			Arrière		30 dB
	Sud Ouest (pignon)	A51			Protégée par hôtel		30 dB
	Est	RD8n			Protégée par bat C		30 dB
Bâtiment B	Nord Est	RD8N	37 m	34 dB	63	-3	31 dB
	Sud Est	RD8N	30 m	34 dB	135	0	34 dB
	Sud Ouest	RD8N	50 m	32 dB	55	-4	30 dB
	2 cœur d'ilot				Arrière		30 dB
Bâtiment C	Sud Est	RD8N	50 m	33 dB	125	-1	32 dB
	Sud Ouest (pignon)	A51	185 m	34 dB	62	-3	31 dB
	Nord (pignon)	RD8N	53 m	32 dB	52	-4	30 dB
	Ouest				Arrière		30 dB
Bâtiment D	Nord	RD8N	50 m	33 dB	100	-2	31 dB
	Sud Est (pignon)	RD8N	33 m	34 dB	115	-1	33 dB
	Nord Ouest				Arrière		30 dB
	Sud Ouest	RD8N	65 m	31	48	-4	27 dB
		A51	175 m	34 dB	90	-3	31 dB
		CUMUL					32 dB
Bâtiment E	Est	RD8N	15 m	37 dB	140	0	37 dB
	Nord	RD8N	15 m	37 dB	112	-1	36 dB
	Sud	RD8N	23 m	36 dB	58	-4	32 dB
	Ouest	A51	200 m	33 dB	90	-3	30 dB

Alain ROSTAN

SCCV SAN BAQUIS

SCCV SAN BAQUIS
 Société Civile de Construction Ventes
 Au Capital de 1 000 €
 RCS 297 484 RCS Aix en Provence
 Bémeline de la Gratiano
 1 rue Frédéric Chopin - 13320 Bouc Bel Air
 Email : simmo@san-baquis.fr

SCCV SAN BAQUIS
 1 rue Frédéric Chopin
 13 320 Bouc-Bel-Air