

CONVENTION TECHNIQUE ET FINANCIERE

ETUDES D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE TECHNIQUE

COMPLEMENT DU NOEUD A52/A520 bretelle d'Auriol

ENTRE

- **La Métropole d'Aix-Marseille-Provence, représentée par le Président du Conseil Métropolitain, Madame Martine VASSAL, dûment habilitée à cet effet par délégation du Conseil Métropolitain n°** en date du

désignée ci-après « la Métropole ».

D'UNE PART,

ET :

- **La Société des Autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes, (ESCOTA) concessionnaire de l'Etat, Société Anonyme à Conseil d'Administration au capital de 131.544.945,85 Euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de CANNES sous le numéro 562 041 525, dont le siège social se trouve sis 432, avenue de Cannes - 06210 MANDELIEU-LA-NAPOULE, représentée par Monsieur Blaise RAPIOR agissant aux présentes en qualité de Directeur Général ; désignée ci-après par « ESCOTA »,**

D'AUTRE PART,

La Métropole et ESCOTA sont ci-après dénommées collectivement les « Parties ».

PREAMBULE

Madame le maire de la commune d'Auriol a fait part au ministère des Transports de son souhait que soit réalisée une étude d'opportunité et de faisabilité technique, portant sur la création de bretelles complémentaires au niveau de la bifurcation entre les autoroutes A52 et A520 concédées à la société ESCOTA, pour permettre les échanges entre l'A520 et l'A52 vers le nord, notamment pour favoriser le report modal et proposer des solutions alternatives au tout voiture priorisant les Transports en Commun.

Sur les autoroutes concédées, la réalisation de nouvelles infrastructures, ou d'aménagements d'infrastructures existantes, tels que des échangeurs, fait l'objet de procédures particulières régies par des circulaires du ministère chargé des transports, dont la circulaire 87-88 du 27 octobre 1987 relative à la construction et à l'aménagement des autoroutes concédées. Celle-ci définit les modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques et les domaines d'intervention du concédant et du concessionnaire.

Tout aménagement nouveau sur le réseau autoroutier doit ainsi faire l'objet d'une commande, et de décisions successives de la part de l'Etat, jusqu'à la mise en service.

Sollicitée par les collectivités intéressées, ESCOTA a accepté de se charger de la conduite d'une étude préalable financée par la métropole AMP, pour s'assurer dans un premier temps de l'opportunité et de la faisabilité de l'aménagement de bretelles complémentaires permettant les échanges entre l'A520 et l'A52, le ministre chargé des transports ayant donné son accord de principe pour la réalisation de telles études, confirmé par une commande de la DGITM sous réserve du financement de cette étude par les collectivités intéressées.

La DGITM, par un courrier en date du 20 février 2023, a commandé à ESCOTA la réalisation d'une étude d'opportunité et de faisabilité technique.

L'objet de ces études est d'exposer l'opportunité de ces créations de bretelles d'accès en terme d'enjeux d'aménagement du territoire et de sécurité, ainsi que d'impact du projet sur l'environnement. Ces études doivent nécessairement comporter une analyse des déplacements actuels et projetés sur l'ensemble du secteur concerné, permettant de s'assurer de l'opportunité du projet, et comment il contribue à développer des modes de déplacement alternatifs au tout voiture, en particulier les Transports en Commun.

Les Parties se sont ainsi rapprochées pour définir et déterminer dans la présente convention (ci-après la « Convention ») leurs obligations respectives en ce qui concerne les études, leur réalisation et le financement qui leur est associé.

CECI ETANT EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la Convention est de :

- Définir le contenu des études d'opportunité et de faisabilité technique ayant pour objet la création des bretelles complémentaires sur le demi-échangeur A52/A520 actuel, afin de permettre des échanges directs entre l'A52, en provenance et à destination d'Aix en Provence et de l'A8, et l'A520, de manière à développer et favoriser les modes de déplacement alternatifs au tout voiture et en particulier les transports en commun
- Définir les conditions de réalisation des études ;
- Préciser les engagements des Parties concernant leur participation aux études et les modalités de leur financement ;
- Préciser l'organisation et le pilotage des études.

ARTICLE 2 – PROGRAMME GENERAL DES ETUDES

2.1 - Contenu des études

Les études se décomposent en deux phases, une phase étude d'opportunité, puis une phase étude de faisabilité qui sera engagée, dès lors que la phase d'opportunité se sera avérée concluante, à l'issue du COPIL de fin d'étude d'opportunité.

L'objet de cette étude est d'exposer les enjeux d'aménagement du territoire, les enjeux de sécurité, ainsi que l'impact du projet sur l'environnement. Elle présentera les principaux avantages et inconvénients du projet au regard de la situation actuelle et des autres solutions envisageables, en particulier au niveau du réseau routier local. Elle devra démontrer que le nouvel aménagement ne compromet pas les fonctionnalités essentielles de l'infrastructure existante, en particulier l'écoulement des usagers en toute sécurité, et doit nécessairement comporter une analyse des déplacements actuels et projetés sur le secteur concerné.

Enfin, les études présenteront une estimation des coûts de réalisation, d'entretien et d'exploitation de ce projet d'échangeur.

L'étude de faisabilité technique exposera :

- Une modélisation du trafic actuel et induit par la création de ce nouveau demi-diffuseur.
- Un état des lieux environnemental, comprenant un inventaire faune-flore.
- Une étude géométrique pour une solution conforme au référentiel de conception (vue en plan, profil en long, profil en travers, vérification des visibilité, carrefour de raccordement, aménagement de la voirie secondaire, dispositif de retenue).

Pour cette étude, il n'est pas prévu de reconnaissances géotechniques particulières.

2.2 - Contenu du dossier

Le dossier d'étude sera ainsi composé des éléments suivants :

- L'analyse et la modélisation des déplacements actuels et projetés
- L'analyse des enjeux d'aménagement du territoire et de sécurité
- Les contraintes identifiées (techniques, environnementales, fonctionnelles)
- Les limites quant à l'appréciation de la faisabilité de l'aménagement
- Une estimation du coût global des travaux

ARTICLE 3 – PILOTAGE ET SUIVI DE L'ETUDE ET DES RECUEILS DE DONNEES

ESCOTA informe régulièrement la Métropole de ses avancées, suivant les modalités les plus adaptées aux circonstances (réunions, compte-rendu, documents, etc.).

En lien avec la DGD mobilité durable, Infrastructure et voirie de la Métropole ESCOTA assure le pilotage de l'étude et assurera des comités techniques et comités de pilotage.

Chaque COTECH et COPIL feront l'objet de compte rendus assurés par ESCOTA et ses prestataires. De même les présentations et tous supports nécessaires à la bonne compréhension des études sera assuré par ESCOTA et ses prestataires.

ARTICLE 4 – REALISATION DES ETUDES ET RECUEILS DE DONNEES

4.1 - Maîtrise d'ouvrage

ESCOTA assure la maîtrise d'ouvrage des études objet de la présente Convention, réalisées sur le domaine public autoroutier concédé (DPAC).

4.2 - Réalisation de l'étude

Sur les autoroutes concédées, la réalisation de nouvelles infrastructures, ou d'aménagement d'infrastructures existantes, tels que des échangeurs, fait l'objet de procédures particulières régies par des circulaires du ministère chargé des transports, dont la circulaire 87-88 du 27 octobre 1987 relative à la construction et à l'aménagement des autoroutes concédées. Celle-ci définit les modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques et les domaines d'intervention du concédant et du concessionnaire.

Tout aménagement nouveau sur le réseau autoroutier doit ainsi faire l'objet d'une commande, et de décisions successives de la part de l'Etat, jusqu'à la mise en service.

De façon schématique et simplifiée, plusieurs niveaux d'études, traduits par différents dossiers techniques permettent une prise de décisions successives, et le passage de l'un à l'autre constitue autant de points d'arrêts dans le déroulement du projet que l'Etat lèvera ou fermera.

- **Le premier niveau est l'étude d'opportunité et de faisabilité. Sur la base d'études socio-économiques, de la caractérisation de l'environnement du projet (milieu naturel,**

caractéristiques géophysiques, occupation du sol ...) et d'études géométriques sommaires, les services de l'Etat procèderont à une évaluation de l'opportunité de l'aménagement. La commande d'une étude d'opportunité peut être, le cas échéant, déclenchée par une sollicitation d'élus locaux auprès du ministère.

- Le deuxième niveau est constitué par la commande d'un dossier de demande de principe, ou dossier d'information, avec des études techniques plus approfondies et évaluation des coûts plus précise. Ce dossier devra faire l'objet d'une décision ministérielle d'approbation pour que l'opération se poursuive. A ce stade, le financement des aménagements doit être défini, notamment pour ce qui concerne l'engagement des collectivités locales.
- Les études d'avant-projet, de projet et d'exécution constituent un troisième niveau dans les procédures, conduisant à une définition de plus en plus précise des aménagements et à la sélection des entreprises pour réaliser les travaux.
- Un fois ces derniers réalisés, et réceptionnés par le Maître d'ouvrage, un contrôle par les services de l'Etat est effectué, avant la décision de mise en service.

La présente convention concerne la réalisation des études jusqu'à l'étude d'opportunité et de faisabilité technique.

Informations sur les procédures :

Par ailleurs, les projets d'infrastructures sur autoroutes concédées sont bien évidemment soumis aux textes en vigueur régissant la réalisation d'un projet d'aménagement. De nombreuses autorisations sont ainsi nécessaires à la réalisation des projets. Sont notamment signalées, sans que cette liste ne soit exhaustive, les procédures relatives aux espèces protégées, à la protection des milieux aquatiques et des zones humides, celles d'étude d'impacts, de concertation et d'enquête publique, de déclaration d'utilité publique, les procédures concernant la préservation du patrimoine, et l'archéologie, les permis d'aménager et de construire, les procédures d'expropriation, d'approbation de schéma directeur de signalisation.

En première approche, les procédures suivantes peuvent être attendues au titre de cette opération :

- Procédures relatives à la construction et à l'aménagement des autoroutes concédées
 - Etudes d'opportunité ;
 - Dossier de demande de principe ;
 - Avant-projet.
- Procédures relatives à l'approbation des dossiers de signalisation des axes du réseau routier structurant
 - Schéma directeur de signalisation ;
 - Projet de définition de signalisation.
- Code de l'environnement :
 - Concertation ;
 - Etude d'impact / évaluation environnementale ;
 - Autorisation loi sur l'eau ;
 - Evaluation des incidences NATURA 2000 ;
 - Espèces protégées ;
 - Enquête publique.

- Code de l'urbanisme
 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- Code du patrimoine
 - Présence de périmètres de protection de sites ou de monuments ;
 - Archéologie.
- Maitrise du foncier

ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS DES PARTIES

5.1 - Engagements d'ESCOTA

ESCOTA s'engage à réaliser l'étude en parfaite transparence à l'égard de la Métropole et en concertation avec les services de cette dernière, suivant les modalités les plus adaptées aux circonstances (réunions, CR, documents, ...).

5.2 Engagements de la Métropole

La Métropole s'engage à assurer le financement intégral des études et des prestations assurées par ESCOTA relatif aux présentes études d'opportunité et de faisabilité technique.

A cet effet, la Métropole s'engage à inscrire en temps utile dans ses budgets annuels les sommes nécessaires au règlement de la Convention et à en justifier auprès d'ESCOTA dès que celle-ci en fera la demande.

La Métropole s'engage à fournir à ESCOTA l'ensemble des informations en sa possession concernant l'aménagement de ce secteur et utiles à la parfaite réalisation de l'étude d'opportunité et de faisabilité technique.

5.3 Engagements communs

Les Parties s'engagent à :

- Contribuer à la réalisation des objectifs de l'étude en participant aux réflexions et réunions nécessaires à la conduite de l'étude ;
- Tout mettre en œuvre pour respecter le calendrier prévisionnel ;
- Faciliter autant que possible la réalisation de l'étude par la mise à disposition des données, ou tout autre élément pertinent en leur possession qui pourrait y contribuer.

ARTICLE 6 – DELAI DE REALISATION ET CALENDRIER PREVISIONNEL

Le délai prévisionnel de réalisation de l'étude objet de la Convention est de deux (2) ans et trois (3) mois , à compter de la signature de la Convention.

Un planning indicatif figure en annexe. Il est susceptible d'évolution et ne constitue pas un engagement d'ESCOTA. Néanmoins, tout dépassement ou réduction du calendrier fera l'objet d'une information dûment motivée à la Métropole.

ARTICLE 7 – COMMUNICATION

Les Parties conviennent de se concerter préalablement à toute opération de communication relative à l'étude objet de la Convention.

Les Parties s'engagent à faire mention de la participation de l'autre Partie sur tout support de communication, ainsi que pour toute interview, dans tous ses rapports avec les médias et sur tout document écrit ou graphique faisant référence aux aménagements objets de la Convention.

ARTICLE 8 – COUT ET FINANCEMENT DE L'ETUDE

8.1 - Coût prévisionnel

Le montant global de l'étude définie à l'article 2 est évalué à 180 000 HT, se décomposant à titre indicatif en 100 k€ HT pour la phase étude d'opportunité et 80 k€ HT pour la phase étude de faisabilité exprimé en valeur janvier 2023. Cette estimation pourra être modifiée, au regard des montants effectivement engagés par ESCOTA pour la réalisation des études.

8.2 – Plan de financement prévisionnel

Le montant définitif des études résultera du prix des contrats qui seront conclus par ESCOTA pour désigner les bureaux d'études ou des contrats déjà conclus par ESCOTA, ainsi que des frais de pilotage des études par ESCOTA.

Le financement de l'étude sera pris en charge à 100 % par la Métropole par le versement d'une participation financière.

La participation financière prévisionnelle de la Métropole est fixée à 180 000 HT, exprimée en valeur janvier 2023. Elle évoluera en fonction du coût réel de l'étude, comprenant les frais de pilotage, calculé par application d'un taux de 15% sur le montant des dépenses réglées pour les études, et dans les conditions prévues à l'article 11.

Dans l'éventualité où le programme des études pour le complément du nœud A52/A52 existant devait être modifié, les Parties conviennent de se rencontrer afin d'étudier les conséquences de ces modifications notamment en termes de coûts, de financement, et de délais sur la réalisation des études objet de la Convention.

Toute modification des études demandée par la Métropole ou résultant d'aléas en cours d'exécution de la Convention pourra donner lieu à réévaluation du montant du coût prévisionnel de l'étude mentionné à l'article 8.1.

Si le projet de complément du nœud A52/A52 existant, devait être abandonné, les Parties se rencontreront en vue notamment de l'établissement du bilan financier définitif de la Convention, étant entendu que celles-ci conviennent que le bilan précité devra assurer à ESCOTA la neutralité financière en tenant compte des coûts et frais déjà engagés par ESCOTA.

Le coût prévisionnel mentionné à l'article 8.1 étant communiqué à titre purement indicatif, ESCOTA ne pourra pas voir sa responsabilité engagée en cas de dépassement.

Il est expressément convenu entre les Parties que le coût prévisionnel ne constitue pas les limites budgétaires maximales des études.

8.3 Indexation

Le montant du coût prévisionnel des études, précisé à l'article 8.1, est évalué aux conditions économiques de janvier 2023. Il sera révisé en fonction de l'évolution de l'indice [ING].

ARTICLE 9 – MODALITES DE PAIEMENT

9.1 Echancier

La Métropole procédera aux versements de sa participation à ESCOTA dans les conditions suivantes :

- Au plus tard trois mois après la signature de la Convention : 30% du coût prévisionnel de l'étude d'opportunité;
- A la transmission des études finalisées à la DGITM : solde du montant définitif résultant du coût des études, justifié par les factures des prestations, et des frais engagés par ESCOTA (15% du montant des factures réglées pour les prestations de pilotage).

Une refacturation en TTC sera réalisée par ESCOTA auprès de la Métropole pour le versement des sommes dues.

9.2 Versement des fonds

Les sommes dues à ESCOTA au titre de la présente Convention sont payées dans un délai de 30 jours, à compter de la date de réception de la facture. A défaut, le montant dû serait passible d'une indemnisation calculée en utilisant le taux d'intérêt légal majoré de deux points.

Le paiement est effectué par virement à ESCOTA sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement) à :

RIB ESCOTA A FOURNIR

ARTICLE 10 – VALIDITE ET DUREE DE LA CONVENTION

La Convention prend effet à la date de sa notification par la Métropole à ESCOTA. Elle prendra fin à la date de réalisation des deux événements suivants :

- (i) remise des études à DGITM,
- et,

- (ii) versement complet des sommes dues par la Métropole à ESCOTA.

ARTICLE 11 – MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la consistance du projet de complément du nœud A52/A52 existant, sur le territoire de la Commune d'Auriol ou tout dépassement du coût prévisionnel mentionné à l'article 8.1, révisé dans les conditions prévues à l'article 8.3 fera l'objet d'une information préalable de la Partie la plus diligente à l'autre et donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la Convention.

Aucune dépense ne pourra être engagée par ESCOTA au-delà du coût prévisionnel mentionné à l'article 8.1, révisé dans les conditions prévues à l'article 8.3, sans l'accord écrit préalable de la Métropole.

ARTICLE 12 – CONFIDENTIALITE

Les échanges de données effectués dans le cadre de l'article 3, ainsi que l'ensemble des informations transmises dans le cadre des articles 4, 5 et 6 sont soumis aux règles suivantes en matière de confidentialité :

1. Dans le cadre de la Convention, les termes "Information(s) Confidentielle(s)" recouvrent toutes données, notamment celles indiquées en annexe, métadonnées, fichiers, bases de données ou plus généralement toutes informations, transmises par l'une des Parties, par écrit ou oralement, aux termes et conditions de la Convention, et incluant sans limitation tous documents écrits ou imprimés, tous échantillons, modèles ou plus généralement tous moyens de communication de l'Information Confidentielle pouvant être choisis par la Partie qui la transmet pendant la période de validité de la Convention.
2. La Partie qui reçoit une Information Confidentielle s'engage pendant la durée spécifiée à l'article 10 à ce que les Informations Confidentielles qu'elle reçoit :
 - (a) soient protégées et gardées strictement confidentielles et soient traitées avec le même degré de précaution et de protection qu'elle accorde à ses propres Informations Confidentielles de même importance ;
 - (b) ne soient divulguées ou communiquées, de quelque manière que ce soit, par les membres de son personnel, ses préposés, de droit ou de fait, et ses représentants, dont la Partie qui a reçu l'Information Confidentielle se porte fort à l'égard de la Partie qui lui les a transmises quant à leur respect des obligations de la Convention ;
 - (c) ne soient divulguées de manière interne qu'aux seuls membres de son personnel ayant à en connaître et ne soient utilisées par ces derniers que dans le but défini par la Convention ;
 - (d) ne soient pas utilisées, totalement ou partiellement dans un autre but que celui défini par la Convention, altérées, dénaturées ou présentées de manière trompeuse ;
 - (e) ne soient ni divulguées ni susceptibles d'être divulguées, soit directement soit indirectement à tout tiers ou à toutes personnes autres que celles mentionnées à l'alinéa (b) ci-dessus ;

- (f) ne soient ni copiées, ni reproduites, ni dupliquées totalement ou partiellement lorsque de telles copies, reproductions ou duplications n'ont pas été autorisées par la Partie qui a transmis l'Information Confidentielle et ce, de manière spécifique et par écrit ;
 - (g) ne soient pas utilisées à des fins commerciales ni intégrées à des travaux, études, recherches ou à quelque support que ce soit qui serait utilisé à des fins de promotion des activités de la Partie qui a reçue l'Information Confidentielle autres que celles prévues à la Convention, ni intégrées à des travaux, études, recherches ou à quelque support que ce soit qui serait utilisé à des fins commerciales ou publicitaires.
3. Toutes les Informations Confidentielles et leurs reproductions, transmises par une Partie à l'autre, resteront la propriété de la Partie qui les a transmises et devront être restituées à cette dernière immédiatement sur sa demande.
4. Sauf tel que prévu ci-dessus, la Partie qui a reçu une Information Confidentielle n'aura aucune obligation et ne sera soumise à aucune restriction eu égard à cette Information Confidentielle si elle peut apporter la preuve :
- (a) qu'elle est entrée dans le domaine public préalablement à sa divulgation ou après celle-ci mais dans ce cas en l'absence de toute faute qui lui soit imputable ; ou
 - (b) qu'elle est déjà connue d'elle, ce qui peut être démontré par l'existence de documents appropriés dans ses dossiers ; ou
 - (c) qu'elle a été reçue d'un tiers de manière licite sans restriction ni violation de la Convention ; ou
 - (d) qu'elle a été publiée sans violer les dispositions de la Convention ; ou
 - (e) que l'utilisation ou la divulgation ont été autorisées par écrit par la Partie qui l'a transmise.
5. Il est expressément convenu que la transmission par une Partie à l'autre d'Informations Confidentielles au titre de la Convention ne peut en aucun cas être interprétée comme conférant de manière expresse ou implicite à la Partie qui a reçu ces Informations Confidentielles, un droit quelconque (aux termes d'une licence ou par tout autre moyen) sur les matières, les inventions ou les découvertes auxquelles se rapportent ces Informations Confidentielles. Il en est de même en ce qui concerne les droits d'auteur ou d'autres droits attachés à la propriété littéraire et artistique (copyright), les marques de fabrique ou le secret des affaires.

Le droit de propriété sur toutes les Informations Confidentielles transmises au titre de la Convention appartient en tout état de cause, sous réserve des droits des tiers, à la Partie qui la transmet.

ARTICLE 13 – GARANTIES RELATIVES AUX INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

Il est expressément convenu que la Partie qui transmet une Information Confidentielle en application de la Convention n'est tenue d'aucune obligation de garantie de celle-ci, quant à son exactitude, son intégrité, son exhaustivité, son aptitude à un usage particulier, des résultats obtenus lors de son utilisation et de l'absence de toutes imprécisions ou erreurs, notamment de localisation, d'identification ou d'actualisation au sein des données.

La Partie qui reçoit une Information Confidentielle utilise, interprète et exploite celle-ci sous sa responsabilité entière et exclusive, sans recours possible contre l'autre Partie qui ne pourra en aucune façon être tenue responsable de tout dommage, de quelque nature qu'il soit, notamment direct, indirect, matériel ou immatériel, subi par la Partie qui a reçu cette Information Confidentielle ou par un tiers dans le cadre de la transmission et l'utilisation de celle-ci.

ARTICLE 14 – REGLEMENT DES DIFFERENDS

En cas de désaccord dans l'exécution ou l'interprétation de la Convention et avant toute action contentieuse devant le tribunal administratif compétent, les Parties s'engagent à épuiser toutes les possibilités de conciliation.

ARTICLE 15 – DOMICILIATION

Pour l'exécution de la Convention, les Parties font élection de domicile en leur siège respectif.

La Convention est établie en deux (2) exemplaires originaux.

Fait à

le

Pour la métropole d'Aix Marseille Provence,

Sa Présidente

Pour la société ESCOTA,

Le Directeur Général

ANNEXES

- Courrier du sous-directeur des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières
- Planning prévisionnel

COURRIER DU SOUS-DIRECTEUR DES FINANCEMENTS INNOVANTS ET DU CONTRÔLE DES
CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,
des transports et des mobilités**

La Défense, le 20 février 2023

Direction des mobilités routières

*Sous-direction des financements innovants
et du contrôle des concessions autoroutières*

Bureau des contrats

Affaire suivie par Xavier VICENTE
xavier.vicente@developpement-durable.gouv.fr

Nos ref : 2023-074

Monsieur le Directeur général,

Monsieur le maire de la commune d'Auriol a fait part de son souhait que soit réalisée une étude d'opportunité et de faisabilité technique portant sur la création de bretelles complémentaires au niveau de la bifurcation entre les autoroutes A52 et A520 concédées à la société ESCOTA pour permettre les échanges entre l'A520 et l'A52 vers le nord. Monsieur le maire considère en effet que ces nouveaux ouvrages permettraient de limiter le trafic d'échange en direction d'Aix-en-Provence qui traversent les centres-villes d'Auriol et de La Destrousse. Par ailleurs, la présidente de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence a fait part de son soutien à ce projet et indique, par un courrier du 22 décembre 2022 adressé au préfet de Région Provence Alpes Côte d'Azur, être disposée à contribuer au financement d'une telle étude.

Aussi, sous réserve de la conclusion d'une convention de financement entre les collectivités intéressées et votre société, je vous demande de réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité technique relative à ce projet.

Je vous rappelle que l'objet de cette étude est d'exposer les enjeux d'aménagement du territoire et de sécurité, ainsi que l'impact du projet sur l'environnement. Elle présentera les principaux avantages et inconvénients du projet au regard de la situation actuelle et des autres solutions envisageables, en particulier au niveau du réseau routier local. Elle devra démontrer que le nouvel aménagement ne compromet pas les fonctionnalités essentielles de l'infrastructure existante, en particulier l'écoulement des trafics autoroutiers en toute sécurité, et doit nécessairement comporter une analyse des déplacements actuels et projetés sur le secteur concerné. Enfin, elle présentera une estimation des coûts de réalisation, d'entretien et d'exploitation de ce projet de complément d'échangeur.

Monsieur Blaise RAPIOR
Directeur général
Société ESCOTA
432 avenue de Cannes
06210 MANDELIEU

○

PLANNING PREVISIONNEL

