

Istres – Echangeur des Bellons sur la RN569

Dossier cas par cas

Annexe 1 : Note de synthèse de présentation du projet



Mars 2021

SOMMAIRE

1.	LE CONTEXTE.....	3
	La commune d'Istres.....	3
	Le carrefour de la transhumance	3
	Les besoins de développement du territoire	4
	Rappel des études et décisions antérieures	4
2.	CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT	4
3.	ANALYSE DES EFFETS DU PROJET VIS-À-VIS DES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	5
	Effets sur le trafic.....	5
	Effets sur le milieu naturel	6
	Effets sur les eaux superficielles et souterraines	6
	Effets sur les nuisances sonores	6
	Effets sur les émissions atmosphériques.....	6
	Effets provisoires et mesures prises en phase chantier	6
4.	CONCLUSION.....	7
	Annexe 1	7

FIGURES

Figure 1 : Plan de situation de la zone d'étude.....	3
Figure 2 : Plan de situation de la zone d'étude.....	3
Figure 3 : Vue en plan générale du projet	4
Figure 4 : Réserves de capacité giratoire de la Transhumance en HPM (à gauche) et HPS (à droite) (source Etude Transmobilité 2016)	5
Figure 5 : Résultats modélisation de trafic à 2023 (source Etude Transmobilité 2017)	5
Figure 6 : Phasage de construction	6

1. Le contexte

LA COMMUNE D'ISTRES

Istres est une commune située sur le territoire Istres-Ouest Provence de la Métropole Aix-Marseille Provence. Avec 43 000 habitants, elle est la sixième commune des Bouches du Rhône, et l'une des trois Sous-Préfecture du Département.

La ville dispose d'une géographie particulière : entourée par l'étang de Berre et l'étang de l'Olivier, elle est également bordée par la plaine de la Crau et située à proximité du massif des Alpilles, de la Camargue et du littoral méditerranéen.

Elle compte 16 000 emplois, dont la moitié est liée à l'activité de la base aérienne 125. Du fait de la présence de cette base militaire à l'ouest de la commune, une large part des entreprises implantées à Istres exerce dans le domaine aéronautique. Le parc d'activités de Trigance, consacré au domaine tertiaire et aux services, constitue également un pôle d'activité important de la ville. C'est également le cas de la zone d'activité du Tubé, composée de trois ensembles (Tubé Nord, Tubé Centre, Tubé Sud) à l'activité extrêmement variée, et située le long de la RN569, axe structurant permettant l'accès à Istres depuis le Nord et l'A54.

L'accès à la commune d'Istres étant contraint à l'Est et à l'Ouest, les flux se concentrent en majorité sur l'accès Nord-Sud de la ville, à savoir la RN569. Cela génère une situation d'encombrement au niveau du giratoire de la Transhumance, amenée à se dégrader avec le développement économique attendu. Ce giratoire, situé au Nord-Ouest de la ville, permet notamment l'accès à la base aérienne et à la ZAC du Tubé par le Chemin des Bellons, et de manière plus générale au sud de la commune.



Figure 1 : Plan de situation de la zone d'étude

LE CARREFOUR DE LA TRANSHUMANCE

Le carrefour de la Transhumance est constitué d'un giratoire reliant quatre voiries :

- le chemin des Bellons Est (2x1 voies),
- la RN569 Nord (2x1 voies),
- le chemin des Bellons Ouest (2x1 voies)
- la RN569 Sud (2x1 voies).

Verrou de trafic important, il génère la saturation de la RN569 et du Chemin des Bellons, allongeant notablement les temps de parcours. Ainsi, la RN569 est saturée à l'heure de pointe du matin (HPM) : depuis Miramas le temps de parcours depuis la bretelle de la RD5 jusqu'au carrefour giratoire de la Transhumance, soit environ 3,7 km, est de 15 minutes pendant l'hyperpointe (entre 7h30 et 8h).

De la même manière, à l'heure de pointe du soir (HPS), la RN569 depuis Fos est saturée en entrée du carrefour giratoire de la Transhumance. Le temps de parcours depuis l'entrée Sud d'Istres est de 20 minutes pendant l'hyperpointe (entre 17h et 17h30). Le Chemin des Bellons en entrée du carrefour giratoire est également saturé en HPS.

Les contrôles à l'entrée de la Base Aérienne 125 provoquent également une saturation importante sur le Chemin des Bellons en HPM. Le temps de parcours depuis le carrefour de la Transhumance est d'environ 15 minutes.

Figure 2 : Plan de situation de la zone d'étude



LES BESOINS DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Les documents de planification abordent la problématique de saturation des axes routiers du secteur. Le SCoT indique notamment : « Les routes nationales 569 et 1569 sont de plus en plus sollicitées mêlant trafic urbain et trafic de transit pour rejoindre l'A54. Reliant la Zone Industriale-Portuaire de Fos, Istres et le pôle avionique, Miramas et le pôle logistique Clésud, cet axe est aujourd'hui totalement inadapté aux enjeux économiques du territoire. D'où le projet porté par le SCoT de barreau autoroutier A56. » Ce projet porté par la DREAL PACA et rebaptisé « Liaison routière Fos – Salon », a fait l'objet d'un débat public fin 2020/début 2021 selon plusieurs partis d'aménagement : une option autoroutière intégrant le contournement de Fos, une option autoroutière sans contournement de Fos, et une option voie express.

Par ailleurs, un pôle aéronautique va voir le jour à Istres afin d'accueillir, notamment, le programme de prototypes « Stratobus » porté par la société Thalés Alenia Space et s'inscrivant plus largement dans le développement de la filière « dirigeables » au travers du pôle d'excellence « Safe Cluster ».

En outre, le développement de la Base Aérienne N°125, permettra d'accueillir une nouvelle flotte d'avions Airbus A330 en remplacement des Boeing C135. 250M€ d'investissements seront affectés à de nouvelles infrastructures au nord de la base où convergent les passagers militaires à destination des DOM-TOM, de l'étranger et des opérations extérieures.

L'habitat va également connaître une phase de développement : au sein du projet du Grand Bayanne, sur 2,5 hectares, 1600 logements à la typologie variée (individuels et collectifs), un Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes, ainsi qu'un collège verront le jour à moyen terme.

Par ailleurs, le développement de la ZAC du Tubé Retortier va également se poursuivre, dans les secteurs Centre et Nord avec plus de 20 hectares à vocations artisanales, industrielles et commerciales.

Ces projets concentrés sur le secteur Nord de la commune, auxquels s'ajoutent les autres projets urbains programmés par la commune d'Istres et les communes situées plus au Nord, vont générer un trafic supplémentaire sur un axe (la RN 569) et un nœud routier (le giratoire de la Transhumance) déjà saturés actuellement.

Dès lors, la concrétisation des projets de développement de la Commune demeure conditionnée par l'amélioration de la desserte du Nord de la ville, faute de quoi, les conditions de circulation seront inévitablement amenées à se dégrader.

RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES

A la demande du Territoire Ouest-Provence, l'Etablissement Public d'aménagement et de développement (EPAD) Ouest Provence a conduit des études de faisabilité en 2016 qui ont permis de comparer plusieurs solutions techniques. Ces premières études comprennent une analyse de trafic réalisée par le BE Transmobilités et un diagnostic faune/flore réalisé par ADRET Environnement - Nymphalis. A l'issue de l'analyse multicritères appliquée aux solutions étudiées, l'aménagement d'un échangeur dénivelé en configuration de type « losange » avec passage supérieur à 2x2 voies a été retenu.

Les études se sont poursuivies et le 29 mars 2018 un dossier de demande de décision d'opportunité, approfondissant la solution retenue, a été adressé par la Métropole Aix-Marseille-Provence au Préfet Coordonnateur des itinéraires routiers / Préfet de la région PACA. Le 13 février 2019, la DREAL PACA, désignée comme service instructeur de la décision d'opportunité au niveau local, a rendu un avis favorable sur cette opération, assorti de remarques émanant des avis de l'Ingénieur Général Routes, de la DIR MED, et de la DREAL PACA (maître d'ouvrage de la Liaison routière Fos-Salon).

Une convention de transfert temporaire de Maîtrise d'ouvrage a été conclue le 12 décembre 2019 entre l'Etat et la Métropole Aix-Marseille-Provence pour la réalisation de cette opération.

Enfin, un marché de Maîtrise d'œuvre complète a été attribué en octobre 2020 par la Métropole Aix-Marseille-Provence au groupement Artelia/ADC Architecture.

2. Caractéristiques de l'aménagement

L'objectif de l'aménagement est de fluidifier le point d'entrée de la commune d'Istres en séparant les flux de transit sur la RN569 des flux de desserte locale. L'aménagement retenu pour atteindre cet objectif est un échangeur dit « à lunettes », qui est composé de quatre bretelles d'entrée/sortie sur la RN, deux giratoires d'échanges et un ouvrage de franchissement de la RN.

Le giratoire de la Transhumance est supprimé, la restitution de la RN569 est assurée à 2x1 voies à la mise en service du projet, mais l'ouvrage de franchissement doit être compatible géométriquement avec la réalisation à terme de la future « Liaison routière Fos-Salon » à 2x2 voies.

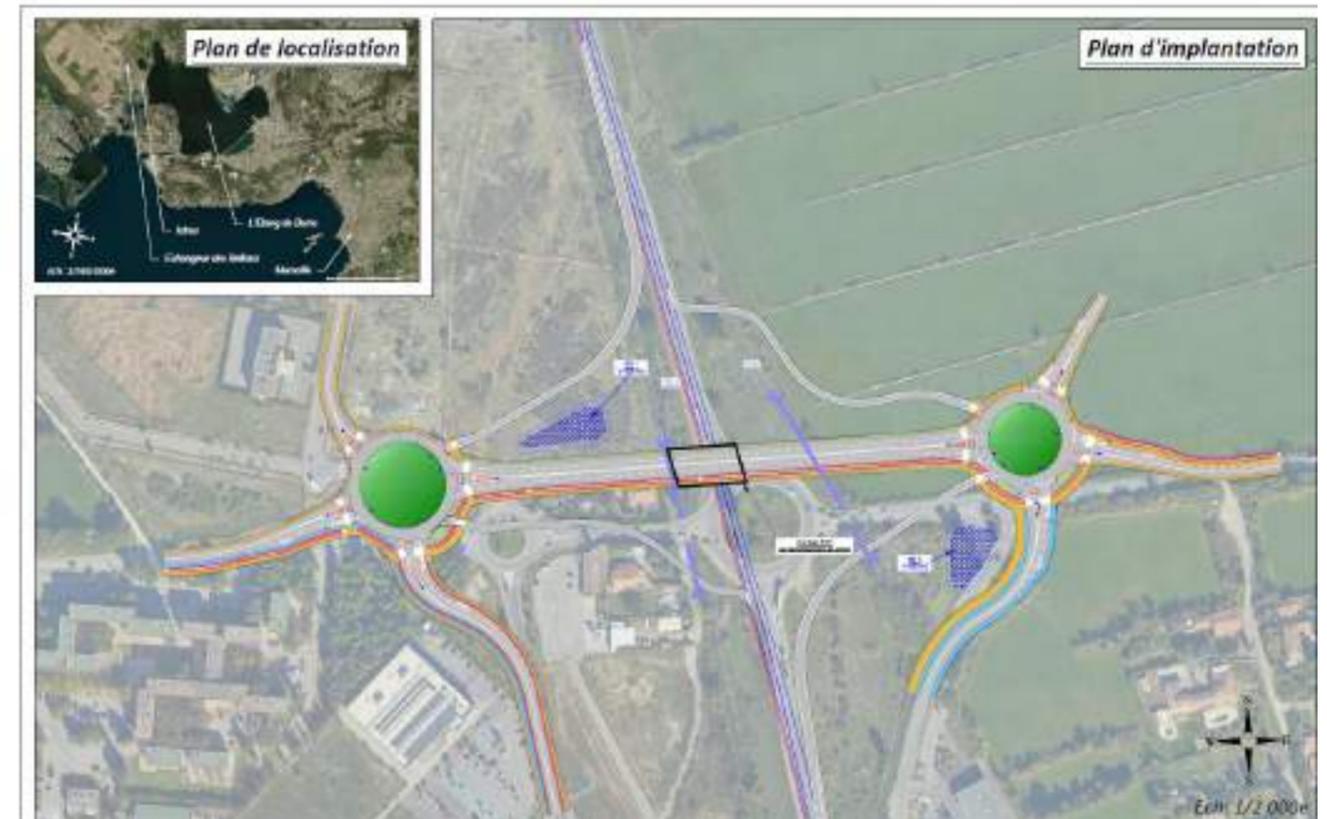


Figure 3 : Vue en plan générale du projet

Compte tenu du niveau d'avancement très amont de cette liaison, la DREAL PACA, désignée par la Direction des Infrastructures de Transports service instructeur au niveau local de la décision d'opportunité relative à la réalisation de l'échangeur dénivelé, a statué que :

- la dénivellation du point d'échange répondait à un **besoin circulatoire immédiat, autonome de la mise en service de la liaison Fos-Salon,**
- le projet devait être compatible, sur le plan technique, avec les solutions envisagées par l'Etat pour la liaison Fos-Salon.

Ainsi, l'avis favorable¹ accordé sur l'opportunité de création de l'échangeur dénivelé prend l'hypothèse d'une mise à 2x2 voies de la RN 569, avec des caractéristiques autoroutières, garantissant la compatibilité du projet avec l'ensemble des options d'aménagement de la liaison Fos-Salon.

En partie supérieure, l'ouvrage de franchissement est composé de deux voies dans chaque sens de circulation : une voie latérale réservée aux TCSP (en prévision d'une éventuelle extension de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) projetée par la Métropole AMP) et une voie centrale tout usager, une piste cyclable double sens et un trottoir.

Les giratoires permettent de desservir la Commune D'Istres :

- Giratoire Ouest : 6 branches dont 3 (l'ouest, la sud et l'est) sont équipées d'un couloir BHNS, un rayon extérieur de 33m et une continuité piétonne et cycles assurée. Il permet de desservir la ZAC du Tubé et la base aérienne ;
- Giratoire Est : 6 branches également dont 3 (ouest, sud, nord) sont équipées d'un couloir BHNS, un rayon extérieur de 30m et une continuité piétonne et cycles assurée. Il permet d'accéder à la zone commerciale sud, au futur projet de Grand Bayanne et au chemin des Bellons Est pour poursuivre vers le Nord de la commune.

3. Analyse des effets du projet vis-à-vis des principaux enjeux environnementaux

Le projet porte sur la requalification d'un point d'échange existant afin qu'il réponde mieux aux enjeux de développement économique du secteur. La zone d'étude se situe donc essentiellement dans un secteur déjà anthropisé, les effets du projet tendent donc à réduire les nuisances globales existantes.

EFFETS SUR LE TRAFIC

La RN569 est un axe routier national chargé, qui connaît un trafic moyen annuel variant entre 15 000 et 27 000 véh/jour avec un taux de PL modéré (de 4 à 7%). A l'HPM et l'HPS, les flux de transit et de desserte locale s'additionnent et la situation au niveau du giratoire de la Transhumance est saturée.



Figure 4 : Réerves de capacité giratoire de la Transhumance en HPM (à gauche) et HPS (à droite) (source Etude Transmobilité 2016)

A l'HPM, la branche d'entrée depuis la RN569 au Nord est fortement saturée avec un déficit de capacité de -63% malgré l'élargissement à deux voies. En effet la voie de gauche est très peu empruntée en raison des mouvements de tourne-à-gauche très faibles.

A l'HPS, la branche d'entrée depuis la RN569 au Sud est fortement saturée avec un déficit de capacité de -28%. La réserve de capacité pour la branche en entrée du Chemins des Bellons Ouest est de -17%, du fait du fort trafic généré par la base aérienne à l'hyperpointe.

Une projection de trafic à l'horizon 2023 (mise en service de l'échangeur) a été réalisée avec la prise en compte de nombreux projets de développement du secteur :

- Projets viaires et de transports : le Contournement de Miramas, le Barreau Sud de Miramas, la ligne de BHNS Istres (Rassuen – BA125), la ligne de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS) Martigues – Miramas ;
- Projets urbains : développement BA125, projet urbain du Grand Bayanne, ZAC du Tubé Nord et Centre, ZAC Trigance Nord et Sud, etc...

La génération de trafic supplémentaire du fait de ces projets a été évaluée à 14 000 véh/j.

Le projet permet de dissocier le flux de transit du fonctionnement de desserte locale : en HPM, 1 350uvp/h et en HPS, 1 100uvp/h restent sur la RN569, ce qui représente jusqu'à un tiers des trafics totaux.

Tout en tenant compte des nouveaux trafics générés par les projets de développement, les réserves de capacité sont sensiblement améliorées par rapport à la situation actuelle. En HPM, la réserve de capacité de la sortie Nord de la RN569 passe à 33% (contre -63% pour l'existant), celle de la sortie sud à 70% (contre 39% pour l'existant).

Réerves de capacité attendues aux carrefours giratoires de Tubé Nord



Figure 5 : Résultats modélisation de trafic à 2023 (source Etude Transmobilité 2017)

Depuis 2017 (Etude Transmobilité), les hypothèses de développement urbain ont évolué à la baisse, et une mise à jour de la modélisation de trafic permettra d'évaluer plus précisément les réserves de capacité attendues.

¹ Cf. Annexe 1 de la présente Note de Synthèse : Décision d'opportunité du 13 février 2019

EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL

Un diagnostic faune/flore a été réalisé dans le cadre de l'étude de faisabilité en 2016, une mise à jour par le Bureau d'Etudes Ecotonia est en cours sur la période automne hiver 2020 / printemps été 2021. Au regard du pré-diagnostic faune-flore établi en 2016, la zone d'étude présenterait peu d'enjeux en termes de faune et flore.

En ce qui concerne le réseau Natura 2000, l'aire d'étude est située proximité de la Zone Spéciale de Conservation n° FR9301595 « Crau centrale – Crau sèche ». Cette zone Natura 2000 abrite deux habitats d'intérêt communautaire présents sur le site d'étude :

- « Pelouses méditerranéennes mésothermes de la Crau à *Asphodelus fistulosus* », code Natura 2000 : 6220-5 (dans le FSD, l'habitat équivalent est : Parcours substeppiques de graminées et annuelles du Théro-Brachypodietea) ;
- et « Prairies fauchées méso-hygrophiles méditerranéennes », code Natura 2000:6510-5.



Une évaluation des incidences du projet sur le réseau Natura 2000 sera réalisée.

EFFETS SUR LES EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

Le secteur d'études s'inscrit dans la masse d'eau souterraine « Cailloutis de la Crau », de perméabilité élevée, de vulnérabilité forte et avec une nappe libre s'écoulant du nord-est vers le sud-ouest. Sa recharge naturelle se fait essentiellement par les eaux d'irrigation (2/3 de l'apport) et les précipitations.

La profondeur naturelle minimale identifiée par piézométrie est de 8,40m. L'aménagement est essentiellement en remblais, les seuls déblaiements prévus sont pour la réalisation des fondations superficielles peu profondes et qui n'auront donc pas d'effet sur le fonctionnement de la nappe phréatique.

Le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection rapprochée de captage. Les trois zones de protection rapprochée de captage les plus proches sont : le PPR Caspienne, le PPR BA125, le PPR Canal de Martigues, mais le projet ne les impacte pas.

Les surfaces nouvellement imperméabilisées par le projet s'élèvent à 10 000m², une procédure de déclaration Loi sur l'Eau sera réalisée par le Maître d'Ouvrage. Dans le cadre du projet d'aménagement, les eaux superficielles sont récupérées en rive de plateforme via des fossés et canalisations. Le projet prévoit deux bassins de rétention et de traitement de ces eaux d'une capacité d'environ 500m³ chacun, leur implantation est figurée sur le plan projet en annexe du Dossier Cas par Cas.

Deux ouvrages hydrauliques (cadres) permettront le rétablissement des canaux des Martigues et de Boisgelin qui sont impactés par le franchissement surélevé au-dessus de la RN569.

EFFETS SUR LES NUISANCES SONORES

Un état initial de la zone d'études a été réalisé (rapport en annexe du Dossier Cas par Cas), il identifie une ambiance dite « non modérée » du fait de la présence de la RN569 actuelle. Une modélisation acoustique est en cours afin de quantifier précisément les effets du projet et de dimensionner les protections phoniques adéquates.

EFFETS SUR LES EMISSIONS ATMOSPHERIQUES

Un état initial de la zone d'études a été réalisé (rapport en annexe du Dossier Cas par Cas), il atteste d'une concentration importante en NO₂ limitée aux abords immédiats de la RN569. En effet, le secteur est aujourd'hui très congestionné, ce qui participe à l'importance des émissions polluantes (multiples accélérations, durée de rejet augmentée).

Comme vu plus haut, le projet permettra de fluidifier les conditions de trafic actuelles. Dès lors, l'aménagement de l'échangeur participera à l'amélioration globale de la qualité de l'air du secteur.

EFFETS PROVISOIRES ET MESURES PRISES EN PHASE CHANTIER

Les travaux d'aménagement de l'échangeur s'échelonnent sur 1 an et demi, avec une mise en service prévue à ce stade en 2023/2024.

Afin de limiter au maximum les effets sur la circulation, des voiries provisoires seront mises en place sur le chemin des Bellons pour la construction des giratoires Est et Ouest (construction par demi-anneau).

Un giratoire et une voie provisoire seront mis en place sur la RN569 afin de garantir tout au long du chantier la desserte de la commune d'Istres.

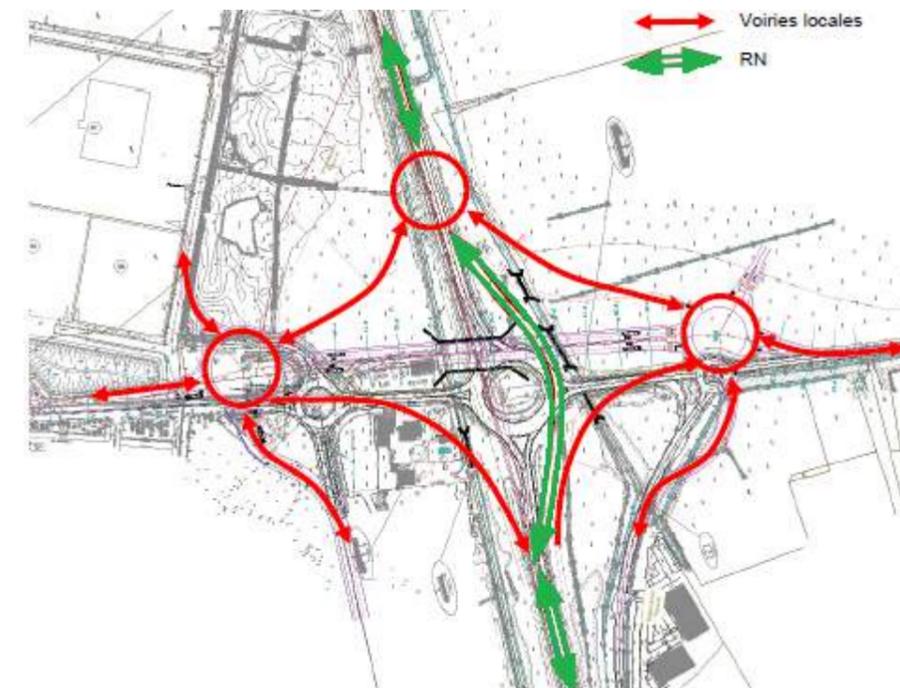


Figure 6 : Phasage de construction

4. Conclusion

L'aménagement de l'échangeur des Bellons permet d'améliorer la desserte de la Commune d'Istres en dissociant les flux de transit des flux de desserte locale. Il est compatible géométriquement avec le projet de « Liaison routière Fos-Salon » portée par la DREAL PACA, et propose également une solution cohérente pour la traversée Ouest-Est du BHNS.

Au regard des diagnostics déjà effectués, le projet présente peu d'effets sur les ressources naturelles. En tout état de cause, le maître d'ouvrage a diligenté des études environnementales complètes pour confirmer ces premières évaluations, et dimensionner, le cas échéant les mesures compensatoires.

D'une manière générale, le projet améliore la qualité de l'air dans le secteur d'étude par l'amélioration des conditions de trafic.

ANNEXE 1



Par courrier du 29 mars 2018, le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence a adressé à Monsieur le Préfet Coordonnateur des itinéraires routiers / Préfet de la Région PACA, un dossier d'opportunité relatif à la réalisation d'un échangeur dénivelé sur la RN569 (Nouveau Bellons / Trébuchance).

Le dossier a fait l'objet d'un avis de la DREAL PACA en tant que Maître d'Ouvrage de l'opération de liaison Fos-Salon sur la RN 569, le 17 mai 2018.

Le 10 mai 2018, la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée a adressé une demande de compléments à l'EPAD Ouest Provence, mandataire de la Métropole. Les compléments sollicités ont été remis le 06 juillet 2018.

En application des dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014, fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, et de son instruction technique modifiée le 6 novembre 2018, la demande de décision d'opportunité autorisant la réalisation de travaux impactant le deuxième route national par un maître d'ouvrage tiers, doit faire l'objet d'une décision de l'administration centrale afin de lever le niveau d'instruction du projet.

Le 19 juillet 2018, la DIR Méditerranée a transmis le dossier à la Direction des Infrastructures de Transports (DIT) du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, accompagné de son avis en qualité d'exploitant de la RN569.

Le 25 septembre 2018, la Direction des Infrastructures de Transports a désigné la DREAL PACA comme service instructeur de la décision d'opportunité au niveau local.

Le 31 janvier 2019, l'Ingénieur Général Routes, du pôle Méditerranée de la Mission d'Appui du Réseau Routier National, a rendu son avis, réplis dans les terrarques ci-après.

Contexte et objectif de l'opération

L'opération consiste à aménager le point d'échange entre la RN569 et le chemin des Bérons (actuellement il existe un carrefour giratoire plan) dans l'objectif de fluidifier le trafic routier sur le secteur et faciliter la circulation d'un BMS. Les conditions de circulation constituent un point de blocage majeur pour la réalisation de multiples projets d'aménagement, à vocation économique et de développement urbain sur le Nord d'Istres.

Ce carrefour constitue un accès important à la ville d'Istres, avec des conditions actuelles de circulation globalement difficiles et des congestions aux heures de pointes. La concrétisation des projets de développement sur le secteur demeure conditionnée à l'amélioration de la desserte du Nord de la VMA, faute de quoi, les conditions de circulation seront amenées à s'aggraver.

La solution retenue, justifiée dans le dossier, est un échangeur type lunette losange, avec passage supérieur du chemin des Bérons à 2x2 voies, au-dessus de la RN569, pour un coût estimé au total à environ 15,4 M€uros TTC.



Solutions retenues dans le dossier transmis le 29/03/2018 (page n° 22)

Compatibilité du projet avec la Liaison Fos-Salon.

Le dossier identifie suffisamment cet enjeu de compatibilité ; il convient de bien distinguer d'une part, le besoin d'un ouvrage localisé (en l'occurrence un échangeur dénivelé sur la RN569 au Nord d'Istres) et, d'autre part, le projet d'une liaison de 25 km entre Fos et Salon.

La dénivelation du point d'échange ne constitue pas une première phase de la liaison Fos-Salon, l'aménagement répond à un besoin circulaire et économique immédiat, il est autonome et restera fonctionnel au delà de la mise en service de la liaison Fos-Salon. Ainsi, l'opération portée par la Métropole doit être simplement compatible sur le plan technique avec les solutions envisagées par l'Etat. Les éléments contenus dans le dossier du 29 mars semblent suffisants à ce stade pour le confirmer, en prévoyant un échangeur dénivelé à cet endroit et en traitant des deux situations avant / après la mise en service de la Liaison Fos-Salon.

Etudes de trafic

Les études de trafic ont été menées par le bureau d'études TransMobilités à partir de comptages et d'enquêtes réalisées durant une semaine en octobre et novembre 2016 sur la commune d'Istres, puis d'une modélisation de scénarios pour la situation aux horizons 2023 et 2027. Le fonctionnement des giratoires du chemin des Bérons et de la Transhumance est évalué avec Cytobase.

Le dossier indique que les impacts sur les conditions de circulation sur la RN569 sont positifs (fluidité), mais l'étude de trafic n'est pas jointe au dossier du 29/03/2018 et les hypothèses prises en compte en matière de développement de la demande de transport devront être vérifiées.

A ce stade, il convient de nuancer les résultats en raison d'une part de l'évolution du contexte (mise en service de la navette de Miramas après les observations faites en 2015, évolution des activités de la BA125...) et, d'autre part, des changements probables de comportement des usagers compte tenu des stratégies d'évitement d'un tel point de congestion.

La poursuite des études devra s'accompagner d'analyses complémentaires permettant de consolider l'évaluation des effets du projet, en tenant mieux le fonctionnement global du réseau et en tenant compte notamment des reports de trafic, tant sur la RN569 que sur les autres voies du territoire.

Modalités de prise en compte de la sécurité routière

L'étude de sécurité fournie est trop sommaire et semble minimiser l'insécurité actuelle de la RN569, particulièrement celle de la section de l'ex-RN1560.

Les plans présentés à ce stade, malgré les explications complémentaires fournies par TERAD, ne permettent pas une appréciation fine de la sécurité de l'aménagement proposé et un nouvel examen sera nécessaire sur la base de dossiers ultérieurs.

La principale difficulté pressentie est relative aux conséquences de la réalisation d'un échangeur dénivelé sur une route bidirectionnelle, régulièrement le risque de favoriser des comportements inadéquats des usagers en matière d'attention, de vitesses, de manœuvres, de dépassements, etc.. En effet, la RN569 s'apparente déjà largement à ce type de voies et ce caractère sera renforcé au droit d'Istres après la dénivelation du dernier point d'échange entre Saluzac (Miramas) et le giratoire d'Istres-sud. Cette plus grande homogénéité est intéressante à certains égards, mais il conviendra de mettre en œuvre les recommandations afférentes au traitement de ce type de voie.

Notamment, une séparation physique des sens de circulation sur la RN569 sera nécessaire au niveau de l'échangeur pour limiter les risques de manœuvres dangereuses comme des tourne-à-gauche ou des dépassements de véhicules dans le sens de circulation opposé.

En application du § 2.B.1 de l'instruction technique du 8 novembre 2010, l'opération constitue une modification substantielle du réseau des Routes Nationales, avec des effets sur les débits de circulation. De plus, en considérant les problématiques de sécurité routière, les dispositions des articles L118 et R116-3-1 et suivants du Code de la voirie routière, relatifs à la gestion de la sécurité des infrastructures routières lui sont donc applicables. Les études de sécurité pendant les phases d'études devront donc être effectuées, puis au stade de la mise en service, une inspection préalable à la mise en service (PMS) sera nécessaire, précédée d'un audit d'exploitation, dans les conditions définies par l'instruction technique du 06/11/2010.

Conclusion et préconisations

Au vu des éléments fournis dans le dossier remis par la Métropole Aix-Marseille-Provence, des avis de l'ingénieur Général Route, de la DIR Méditerranée et de l'unité maîtrise d'ouvrage de la DREAL, je donne **un avis favorable** sur l'opportunité de création d'un échangeur dénivelé sur la RN568 (lieu-dit les Bellons) par la Métropole Aix-Marseille-Provence en lieu et place du carrefour giratoire plan existant.

Les objectifs à poursuivre sont les suivants :

- définir un cadre technique aussi cohérent que possible pour cette situation particulière d'aménagement localisé d'une route existante,
- garantir les possibilités ultérieures d'évolution de la RN568 (singulièrement son intégration probable à terme dans une liaison à caractéristiques autoroutières ou de voie structurante d'agglomération, pouvant éventuellement recevoir le statut d'autoroute et des dispositions pour faciliter la circulation des cars),
- apporter de bonnes garanties en matière de sécurité routière,
- assurer des conditions d'exploitation acceptables de la RN, notamment lors des travaux,
- consolider l'évaluation des principaux effets attendus.

Sur la base de la variante retenue, appelée solution 2D, plusieurs prescriptions seront cependant à prendre en compte dans la poursuite des études et dans la définition des caractéristiques des aménagements :

- Le référentiel technique utilisé pour définir les caractéristiques géométriques de la RN568 sera l'ARP, catégorie R60,
- Néanmoins, les raccordements à la RN seront traités en cohérence avec le référentiel VSA 90-110, impliquant des sorties en débâtement et des entrées avec voies d'insertion,
- L'ouvrage projeté permettra l'intégration d'une 2x2 voies avec possibilité de voie réservée aux transports collectifs sur l'espace de la BAU (« VRTC ») suivant le référentiel VSA 110, et en cohérence avec les recommandations techniques en vigueur,
- La RN568 comprendra une séparation des sens de circulation au droit de l'aménagement,
- Depuis la RN, l'espace sous le passage supérieur créé, résultant de la mesure conservatoire de doublement de la RN, sera occulté de manière à supprimer l'asymétrie visuelle,
- Une hauteur libre sous ouvrage de 4,85m sera assurée, correspondant au gabarit de la route Saison Fos-Salon
- Les conditions de passage du chantier avec les contraintes d'exploitation de la RN568 seront étudiées, lors des différentes phases,
- Les différentes variantes d'aménagement, projetées lors des phases d'études techniques, seront confirmées par des simulations,
- Les effets des aménagements seront consolidés pour ce qui concerne le fonctionnement de l'échangeur, mais aussi les implications prévisibles sur le fonctionnement des autres points d'échange proches de la RN568,
- Les procédures de gestion de la sécurité routière prévues à l'article L110 et R 11B-3-2 du Code de la voirie routière seront mises en œuvre.

Convention entre l'Etat et la Métropole Aix-Marseille-Provence

Conformément à l'instruction technique du 08 novembre 2019, un conventionnement sera passé entre l'Etat, représenté par Monsieur le Préfet de Région et la Métropole, Maître d'Ouvrage de l'opération, représentée par son Président.

Cette convention, passée en application de la loi 85-704 du 12 juillet 1985, modifiée par ordonnance du 17 juin 2004, dite Loi MOP, précisera les points suivants :

- Le programme fonctionnel et technique de l'opération

- Les normes et référentiels à mettre en œuvre
- La nature des études à mener et les conditions de leur validation
- Les obligations administratives
- Les conditions financières
- Les limites de compétence
- Les conditions d'exploitation sous chantier et de remise de l'ouvrage à l'exploitant de la RN
- Les conditions d'entretien et d'exploitation
- Les aides de sécurité et RPS

Cette convention sera rédigée par la DREAL/PACA en relation avec la DIR Méditerranée. Elle sera soumise à l'avis préalable à la Direction des Infrastructures de transports du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et proposée à Monsieur le Préfet de la Région PACA, coordinateur des itinéraires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération la plus distinguée.

*Le Directeur Régional Adjoint de l'Environnement
de l'Aménagement et de l'Occupation
Eric LECHEVAL*