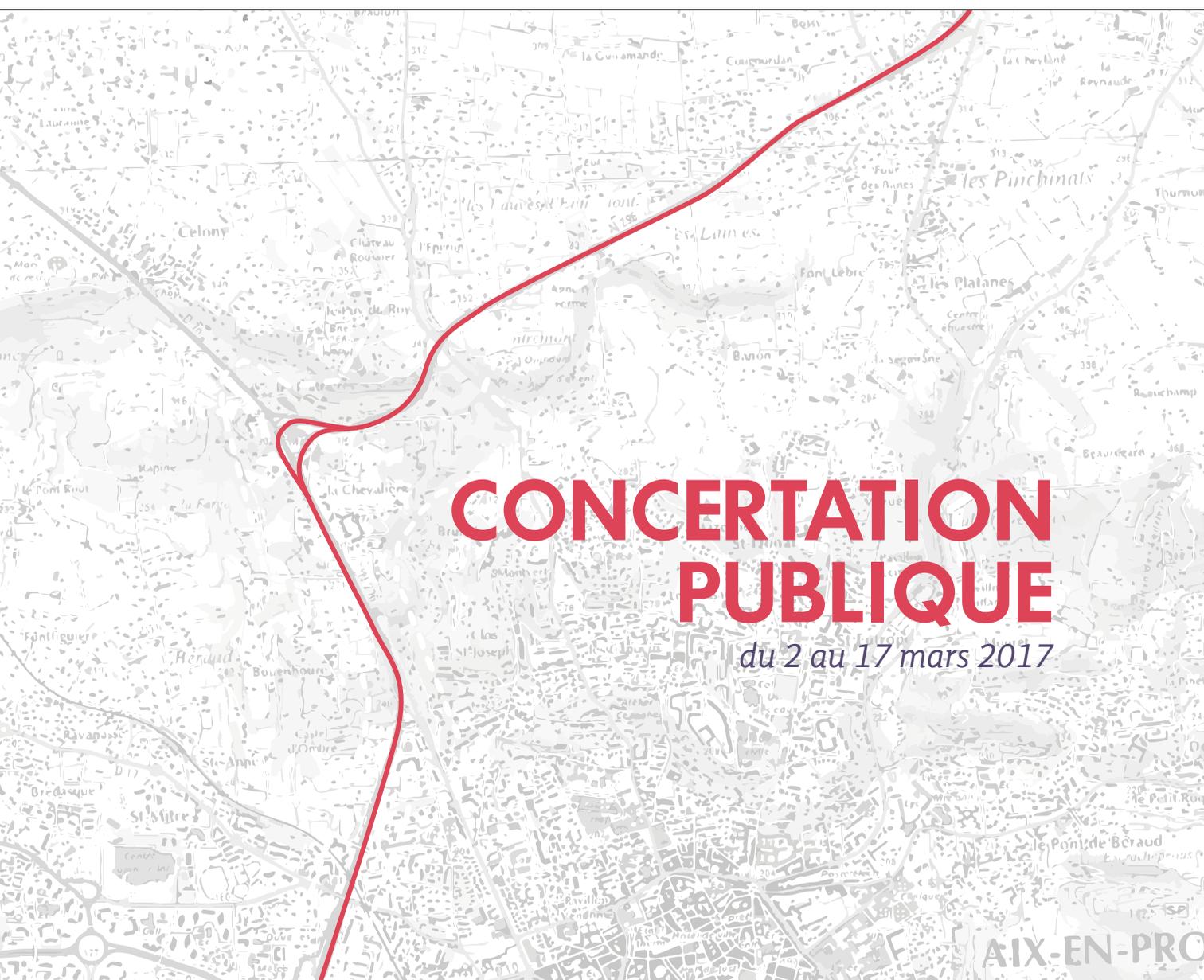


# RN 296 AMÉNAGEMENT

**Axe 1** : suppression / rétablissement  
des accès riverains et mise  
au statut de route express

**Axe 2** : amélioration  
de l'échangeur de Puyricard

**Axe 3** : priorisation  
des transports en commun



## CONCERTATION PUBLIQUE

du 2 au 17 mars 2017

# DOSSIER DE SYNTHÈSE



## ÉDITO

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement met en œuvre les politiques publiques qui ont trait à l'aménagement durable des territoires, à l'énergie et à l'environnement. Elle vise ainsi à apporter des réponses aux besoins quotidiens des populations.

Dans ce cadre et sur commande ministérielle, elle porte la maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN296 soumis à la concertation publique du 2 au 17 mars 2017 dont vous trouverez la présentation dans le présent document.

La vocation de ce dossier est de vous permettre de prendre connaissance du projet dans une version accessible et synthétique afin que vous puissiez, si vous le souhaitez, poser des questions complémentaires et /ou vous exprimer sur les variantes d'aménagement proposées.

À cette fin, différentes modalités d'expression, dont vous trouverez le détail ci-après, ont été mises en place.

Certaines variantes soumises à la concertation ont fait l'objet de premiers échanges avec les riverains de la RN296 au cours d'ateliers de travail participatifs organisés en mai et décembre 2016.

Que vous ayez ou non participé à ces ateliers, la présente concertation est faite pour vous exprimer pendant cette période du 2 au 17 mars 2017.

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi et présenté pour validation au Comité de Pilotage du Projet, présidé par Monsieur le sous-Préfet d'Aix-en-Provence. Ce bilan permettra au maître d'ouvrage d'effectuer le choix des aménagements à retenir pour la suite des études et d'ajuster, le cas échéant, le contenu du projet en fonction des avis exprimés.

Les orientations ainsi retenues feront ensuite l'objet d'études complémentaires qui serviront de socle au dossier d'enquête publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Je souhaite que cette démarche, par l'implication et la contribution du plus grand nombre, soit l'occasion d'enrichir ce projet pour la satisfaction de tous.

Bonne lecture.

**Corinne TOURASSE**

*Directrice Régionale de l'Équipement,  
de l'Aménagement et du Logement*

## SOMMAIRE

### ÉDITO ..... p. 2

### POURQUOI AMÉNAGER LA RN296 ?... p. 3

Le Pays d'Aix ..... p.3

### ÉTAT DES LIEUX DE LA RN 296 ..... p. 3

Situation ..... p.3

Constitution et fonctions ..... p.3

Trafic sur la RN296 ..... p.4

Conditions de déplacements ..... p.5

### L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT ..... p. 6

Programme de l'opération et ses 3 axes d'intervention.. p.6

Maîtrise d'ouvrage..... p.6

Montant prévisionnel du projet ..... p.6

Partenaires financiers ..... p.6

Historique ..... p.6

Principes d'émergence et d'évaluation des variantes..... p.6

### AXE 1 : SUPPRESSION ET RÉTABLISSEMENT DES ACCÈS RIVERAINS ET MISE AU STATUT DE ROUTE EXPRESS DE LA RN 296 ..... p. 7

Variantes par groupes d'accès ..... p.8

Accès 5 - présentation, mesures d'accompagnement ..... p.8

Accès 12 - présentation, variantes et comparaison ..... p.8

Accès 14 et 15 - présentation, variantes et comparaison ..... p.9

Accès 17 et 18 - présentation, variantes et comparaison ..... p.10

Accès 19 et 20 - présentation, variantes et comparaison ..... p.11

Accès 21 et 22 - présentation, variantes et comparaison ..... p.12

Accès 26 et 27 - présentation, variantes et comparaison ..... p.13

Accès 29 et 32 - présentation, variantes et comparaison ..... p.14

Accès 30 et 31 - présentation, variantes et comparaison ..... p.15

Accès 37 - présentation, variantes et comparaison ..... p.16

### AXE 2 : AMÉNAGEMENT DE BRETELLES D'ENTRÉE ET DE SORTIE SITUÉES AU SUD DE L'ÉCHANGEUR DE PUYRICARD (RN296/RD14) ..... p. 16

Les principes d'émergence

et d'évaluation des variantes ..... p.16

Aménagement de la bretelle de sortie ..... p.16

Variantes de l'échangeur soumises à la concertation ... p.17

### AXE 3 : PRIORISATION DE LA CIRCULATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS ENTRE L'ÉCHANGEUR DES PLATANES SUD ET L'ÉCHANGEUR DE PUYRICARD ..... p.18

Variantes de l'échangeur soumises à la concertation..... p.18

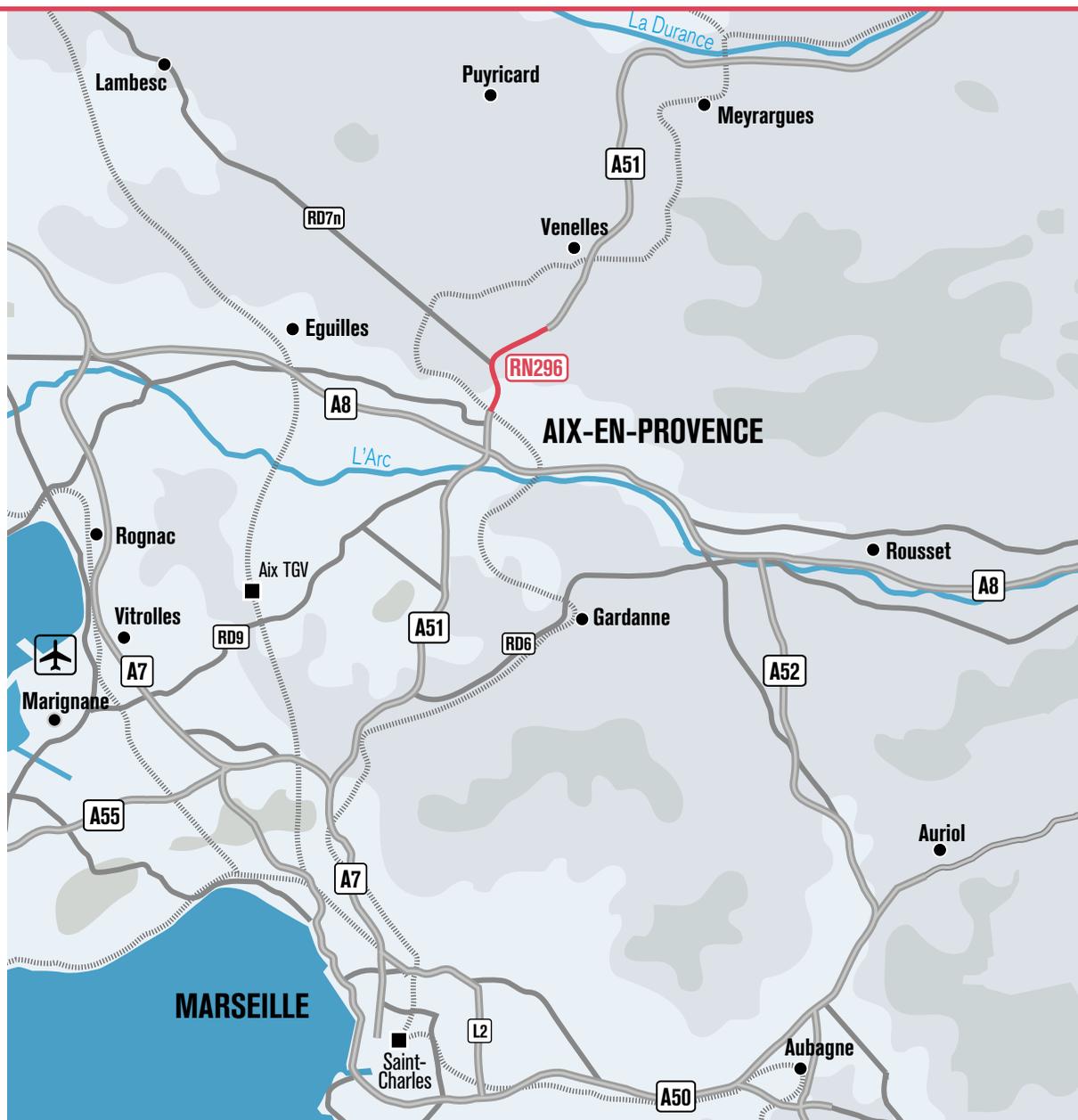
Variantes A et A-bis ..... p.19

Variantes B et B-bis ..... p.19

Variante C-bis ..... p.19

### PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET ..... p. 19

### PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET HUMAIN ..... p. 19



## POURQUOI AMÉNAGER LA RN296 ?

### LE PAYS D'AIX

- Un des six territoires de la Métropole Aix-Marseille-Provence
- 36 communes et 415 000 habitants.
- Espace d'articulation et d'interface entre les différents bassins de vie et d'emplois alentours.
- 1,7 million de déplacements tous modes chaque jour, dont 66% réalisés en voiture.

## ÉTAT DES LIEUX DE LA RN296

### SITUATION

La RN296 est une voie routière de 5,6 km située au nord-ouest de la ville d'Aix-en-Provence. Elle se développe sur les flancs du massif qui domine Aix-en-Provence au nord, à une altitude variant de 200 à 400 mètres (NGF), dans un secteur où le relief est relativement marqué.

Dans sa partie ouest, l'infrastructure routière s'inscrit dans un tissu urbain relativement dense, qui se distend au fur et à mesure que le tracé progresse vers le nord, où des zones boisées, semi-boisées et quelques parcelles agricoles sont présentes aux abords du tracé.

### CONSTITUTION ET FONCTIONS

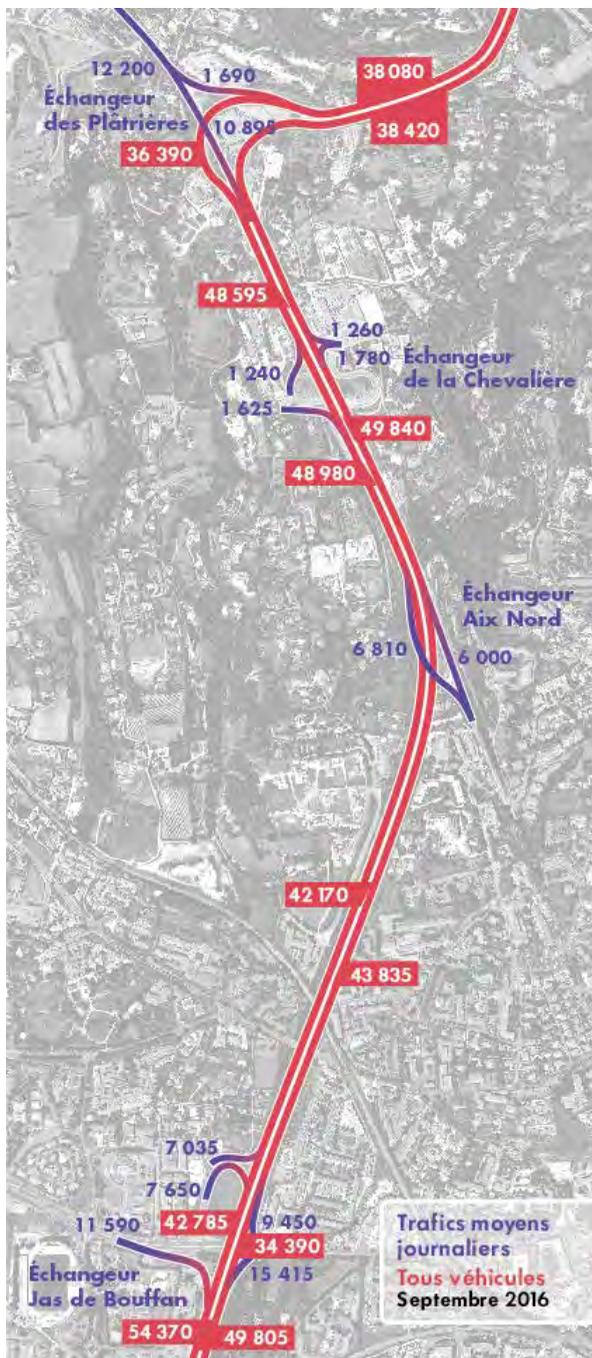
La RN296 assure deux fonctions principales :

- la liaison entre l'A51 sud en direction de Marseille et l'A51 nord en direction des Alpes
- les échanges avec le nord-ouest et le centre d'Aix-en-Provence (fonction de rocade)

Elle permet également d'effectuer la liaison de l'A51 (depuis le nord d'Aix) vers l'A8 (en direction de Lyon).

Composée de deux chaussées séparées par un terre-plein central, avec au moins deux voies par sens de circulation et des points d'échanges dénivelés, la RN296 présente des **caractéristiques géométriques hétérogènes**, qui ne répondent pas aux normes habituelles pour ce type d'axe. La vitesse autorisée sur la RN296 varie de 50 à 110 km/h selon les sections concernées.

Elle comporte, en particulier, de nombreux accès, dont des accès directs à des propriétés riveraines. Certains des riverains concernés ne disposent d'aucune autre desserte. De ce fait, l'accès à la RN296 n'est pas réglementé et toutes les catégories d'utilisateurs sont susceptibles d'emprunter ce tronçon d'itinéraire. La RN296 n'a pas, à ce jour, le statut de « route express » bien qu'assurant la continuité entre deux tronçons autoroutiers.



## TRAFIC SUR LA RN296

En semaine et hors vacances scolaires, un trafic journalier élevé compris entre 60 000 et 100 000 véhicules par jour dans les 2 sens dont 4,5% de poids lourds

- Flux prépondérants le matin dans le sens nord - sud
- Flux prépondérants le soir dans le sens sud - nord

Les points d'échanges les plus fréquentés :

- Jas de Bouffan (Corsy) : 51 000 véh./jour en échange
- Plâtrières : 25 000 véh./jour en échange
- Puyricard : 21 000 véh./jour en échange

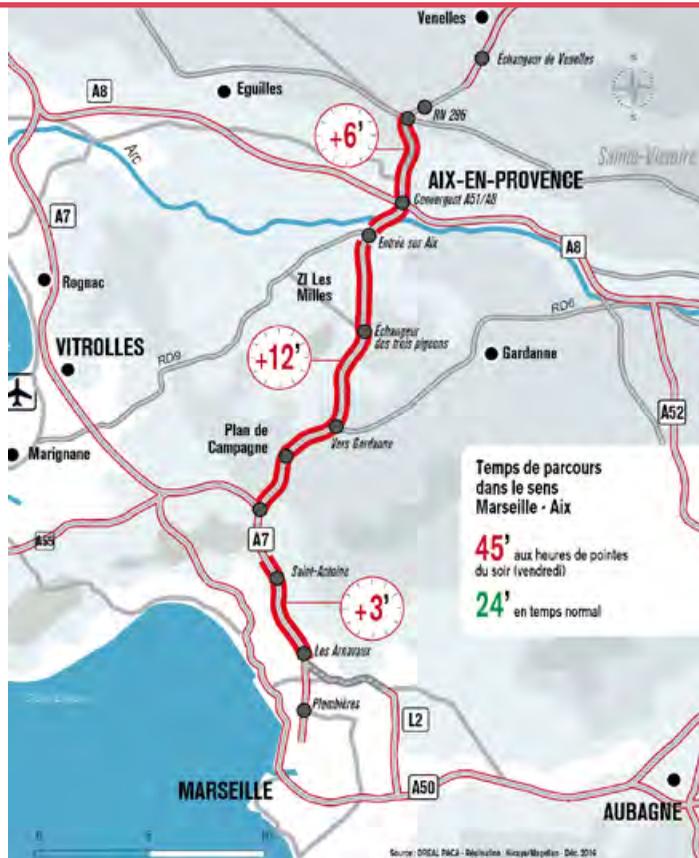
## SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Des accidents graves avec 3,5 fois plus de morts et 1,5 fois plus de blessés graves sur la RN296 qu'au niveau national
- 63% des accidents interviennent dans le sens nord - sud, dont les 2/3 au niveau de l'échangeur des Plâtrières
- Des causes d'accidents multiples, dont notamment
  - Le comportement des conducteurs
  - Un déficit global de lisibilité de l'infrastructure pour les usagers : accès riverains directs non signalés, voies de circulation à la géométrie atypique et dérogoaire



RN296 et accès riverains





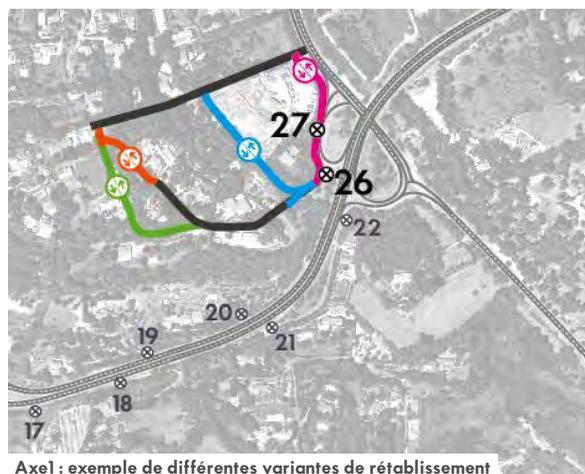
### CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS

La RN296 connaît des ralentissements chroniques importants aux heures de pointe dans la mesure où elle joue un rôle important pour assurer notamment les déplacements pendulaires (domicile- travail) pour les résidents du nord d'Aix-en-Provence. Les difficultés de circulation se manifestent différemment dans les deux sens de circulation.

Dans le sens Nord-Sud, on estime autour de 18 minutes le temps perdu par l'utilisateur de la route pour rejoindre Marseille

depuis le Nord d'Aix-en-Provence, pendant la période de pointe du matin, dont 8 minutes perdues pour contourner Aix-en-Provence.

A l'inverse dans le sens Sud-Nord, on estime à 21 minutes le temps perdu par l'utilisateur de la route pour rejoindre le Nord d'Aix-en-Provence depuis Marseille, pendant la période de pointe du soir.



Axe1 : exemple de différentes variantes de rétablissement



Axe 2 : échangeur De Puyricard



Axe3 : priorisation de la circulation des bus

# L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT

## PROGRAMME DE L'OPÉRATION ET SES 3 AXES D'INTERVENTION

Le programme d'aménagement mis à l'étude par l'Etat et les collectivités partenaires vise à apporter une réponse aux enjeux et aux objectifs cités précédemment. Centré sur les priorités d'interventions et tirant le meilleur parti des infrastructures existantes, ce programme est structuré en trois axes d'intervention :

- **Axe 1** : la suppression et le rétablissement des accès riverains afin de pouvoir conférer à la RN296 le statut de route express
- **Axe 2** : l'aménagement des bretelles d'entrée et de sortie situées au sud de l'échangeur RN296/RD14 dit "de Puyricard"
- **Axe 3** : la priorisation de la circulation des transports collectifs aux heures de pointe dans le sens Venelles-Aix, entre l'échangeur des Platanes Sud (RN296/RD13) et l'échangeur de Puyricard (RN296/RD14).

Ces aménagements ponctuels doivent notamment permettre, dans un premier temps, de répondre aux problématiques de sécurité routière les plus préoccupantes sur l'axe et aux enjeux de mobilité quotidienne au nord d'Aix-en-Provence.

Ces aménagements constituent **un programme fonctionnellement autonome** : ils n'impliquent pas la réalisation d'autres aménagements ultérieurs pour être efficaces. Ils sont cohérents avec les évolutions ultérieures importantes qui resteront à envisager pour cet itinéraire.

## MAÎTRISE D'OUVRAGE

L'Etat / DREAL PACA est maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN296 et est donc responsable de la définition des objectifs, du calendrier, du budget et de la bonne réalisation du projet.

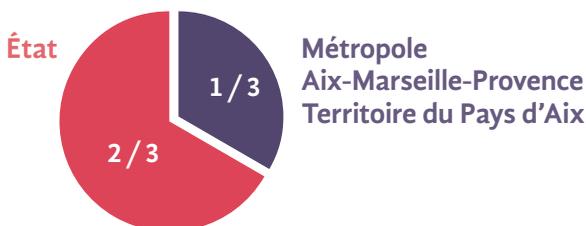
## MONTANT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Le montant prévisionnel de l'opération d'aménagement de la RN296 est estimé à 18,6 M€ TTC, répartis comme suit :

- Acquisitions foncières : 1,5 M€
- Études générales : 0,8 M€
- Travaux Axe 1 : 5,5 M€
- Travaux Axe 2 : 9 M€
- Travaux Axe 3 : 1,8 M€

## PARTENAIRES FINANCIERS

Le programme d'aménagement de la RN296 s'inscrit dans le Contrat de Plan État Région 2015-2020 signé le 29 mai 2015. Une enveloppe de 6M€ répartie entre l'État (4M€) et la Métropole Aix-Marseille-Provence (2M€), permettant d'initier une première phase de travaux, a d'ores et déjà été inscrite dans cette programmation financière.



## HISTORIQUE

Le projet d'aménagement de la RN296 soumis aujourd'hui à la concertation publique est le fruit de plusieurs années d'études et de réflexions sur cette infrastructure.

**2008** Commande ministérielle d'un diagnostic global du fonctionnement de la RN296 et de propositions d'aménagement

**2009-2014** Programme de modernisation des itinéraires routiers en PACA, inscription d'un projet d'aménagement de l'échangeur de Puyricard (RN296/RD14)

**Janvier**

**2015** Diagnostic complet de la RN296 et de ses dysfonctionnement et propositions de stratégies d'aménagement

**2 février**

**2015** Comité de pilotage réunissant les représentants de l'État et des collectivités partenaires. Proposition d'un programme d'aménagement de la RN296 en 3 axes, centré sur les priorités d'interventions et tirant le meilleur parti des infrastructures existantes

**29 mai**

**2015** Signature du programme du Contrat de Plan État Région 2015-2020 prévoyant des moyens financiers (6M€) pour le projet d'aménagement de la RN296

**Mai**

**2016** Première série d'ateliers de travail participatifs organisés par le maître d'ouvrage à destination des riverains de la RN296

**Juillet**

**2016** Lancement des études de comparaisons des variantes d'aménagement

**Décembre**

**2016** Deuxième série d'ateliers participatifs de travail avec les riverains de la RN296

**Mars**

**2017** Concertation L103-2 du C.U. portant sur le programme d'aménagement

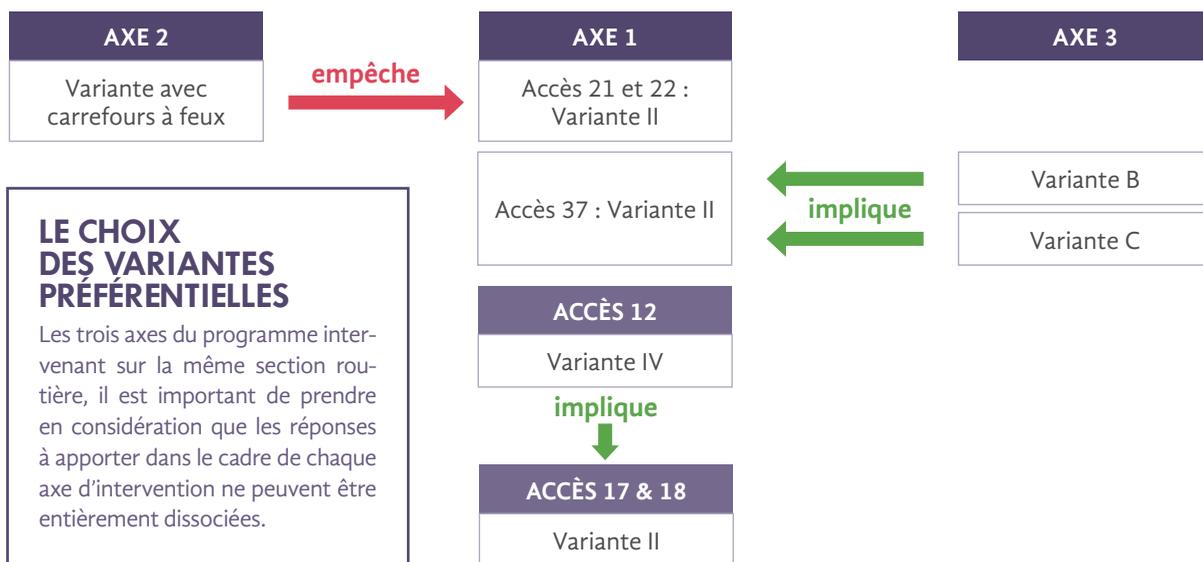
## PRINCIPES D'ÉMERGENCE ET D'ÉVALUATION DES VARIANTES

Les études menées ont permis de faire émerger des variantes qui apparaissent comme pertinentes au regard des enjeux du projet. Ces variantes sont aujourd'hui soumises à la présente concertation. Afin de favoriser la compréhension des différentes variantes d'aménagement et de permettre leur comparaison, des grilles d'analyses multicritères ont été définies de manière cohérente pour les 3 axes du projet.

Pour chaque critère, l'analyse a consisté à comparer les effets de chaque variante d'aménagement par rapport à la situation actuelle. Le système de notation adopté est le suivant :

- Très favorable - très satisfaisant
- Favorable - satisfaisant
- Effet non significatif - état actuel
- Défavorable - non satisfaisant
- Très défavorable - très insatisfaisant

*Nota : même si elle n'est pas formulée explicitement à chaque fois, une variante théorique d'aménagement consiste « à ne rien faire » et à laisser la situation actuelle en l'état. Par définition, cette variante recevrait systématiquement la note « effet non significatif » pour chaque critère d'analyse.*



**LE CHOIX DES VARIANTES PRÉFÉRENTIELLES**

Les trois axes du programme intervenant sur la même section routière, il est important de prendre en considération que les réponses à apporter dans le cadre de chaque axe d'intervention ne peuvent être entièrement dissociées.

## AXE 1 : SUPPRESSION ET RÉTABLISSEMENT DES ACCÈS RIVERAINS ET MISE AU STATUT DE ROUTE EXPRESS DE LA RN296

Au titre de l'axe 1, le programme recense dix-sept points d'accès à la RN296, considérés comme dangereux, et prévoit leur suppression. Trois accès concernent des routes ou chemins communaux et quatorze accès concernent des voies privées.

Dans la mesure où certaines propriétés riveraines sont desservies exclusivement par l'intermédiaire de la RN296, la suppression des accès correspondants signifierait un enclavement de parcelles. C'est pourquoi la suppression d'un accès riverain génère des obligations préalables de la part du maître d'ouvrage en matière de rétablissement d'accès.

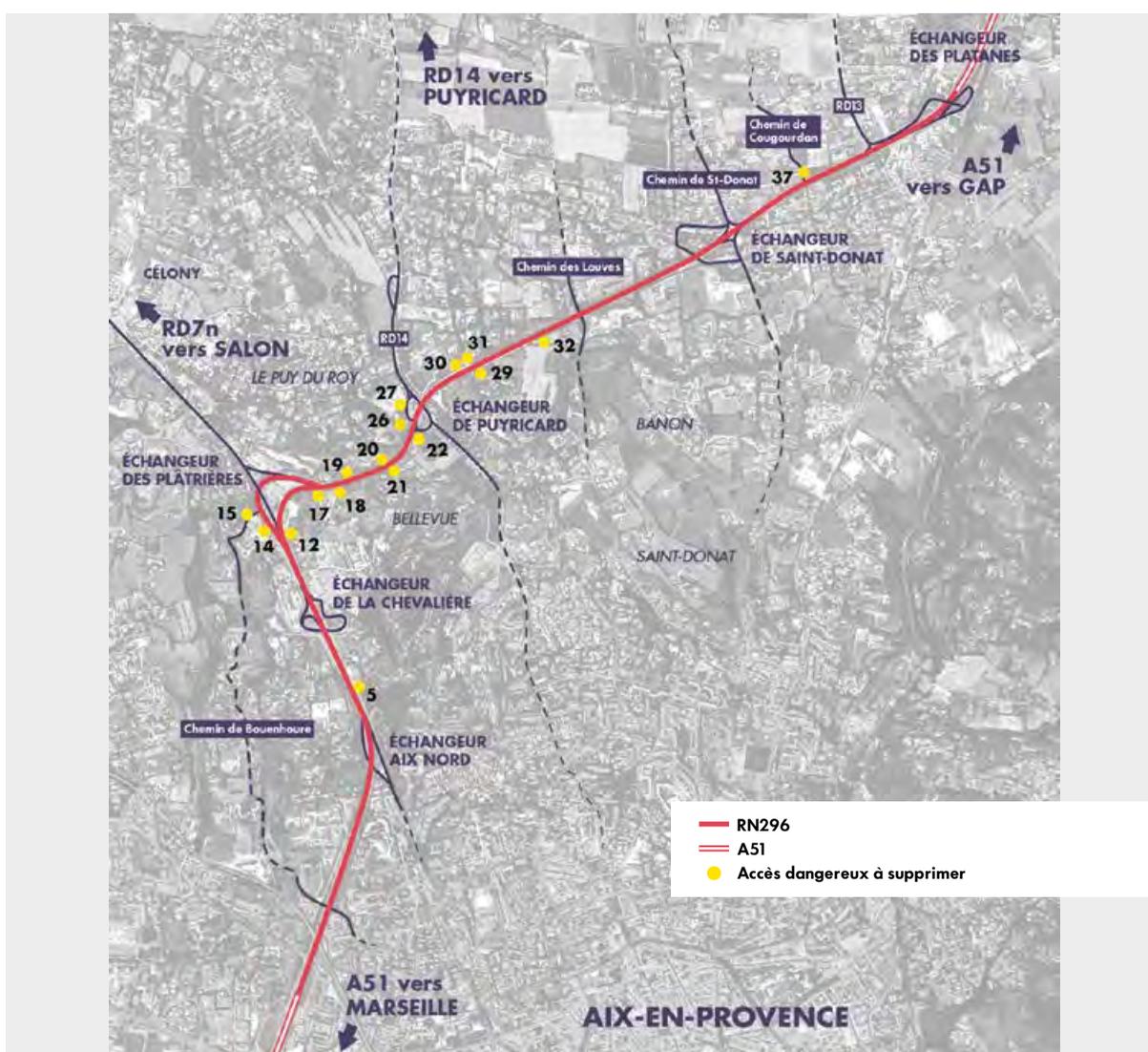
Une fois les solutions de rétablissement d'accès et les mesures d'accompagnement mises en œuvre, les 17 accès actuels seront supprimés et la RN296 recevra alors le statut de « route express ».

Ainsi, l'axe 1 du présent programme d'aménagement soumis à la concertation comprend :

- la mise en œuvre des solutions de rétablissement d'accès et des mesures d'accompagnement nécessaires,
- la suppression de 17 accès existants, recensés comme dangereux,
- l'accession de la RN296 au statut de « route express »

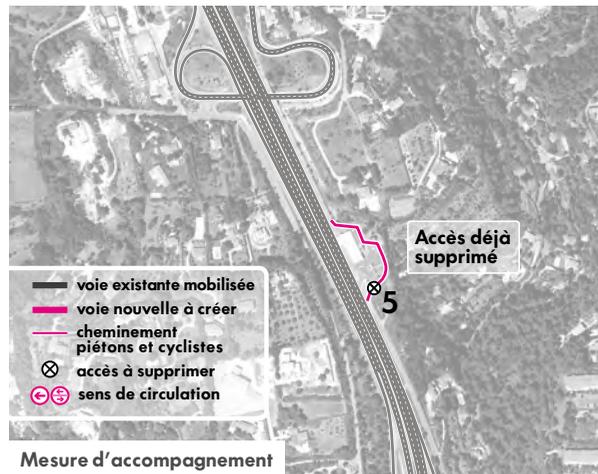
**STATUT DE ROUTE EXPRESS**  
(article L151-1 du code de la voirie routière)

- Interdit la création de tout nouvel accès sur le RN296 en dehors des 7 points d'échanges maintenus
- Interdit la circulation sur la RN296 de certaines catégories d'usagers et de véhicules (piétons, cyclistes, cyclomoteurs, véhicules agricoles...)



# VARIANTES PAR GROUPES D'ACCÈS

## ACCÈS 5 - PRÉSENTATION, MESURES D'ACCOMPAGNEMENT



### SITUATION ACTUELLE

La fin de l'avenue de Lattre de Tassigny débouche au droit de la station-service AGIP, à l'extrémité de la bretelle de décélération de la RN296. Cet établissement est devenu un point d'échanges de la RN296 avec la voirie locale (400 entrées, 150 sorties). L'accès est également le lieu de passage des cyclistes venant du centre d'Aix-en-Provence vers l'échangeur de la Chevalière.

L'accès 5 a été supprimé au début du mois de décembre 2016 par la DIRMED à la demande de la ville et avec l'accord des propriétaires riverains concernés. La fermeture de cet accès ne génère pas d'enclavement des parcelles. Le maître d'ouvrage n'a donc pas d'obligation de rétablissement de l'accès.

Il n'y a donc plus à proprement parler de variante d'aménagement à prendre en considération.

### MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Cependant, au cours des ateliers de travail participatifs, certains riverains ont exprimé le souhait de voir mises en œuvre deux mesures d'accompagnement :

- rechercher une optimisation des cycles de feux du carrefour entre l'avenue de Lattre de Tassigny et le chemin du Vallon de Bagnols,
- améliorer la continuité piétonne et cycliste au droit de la station-service en direction de la Chevalière

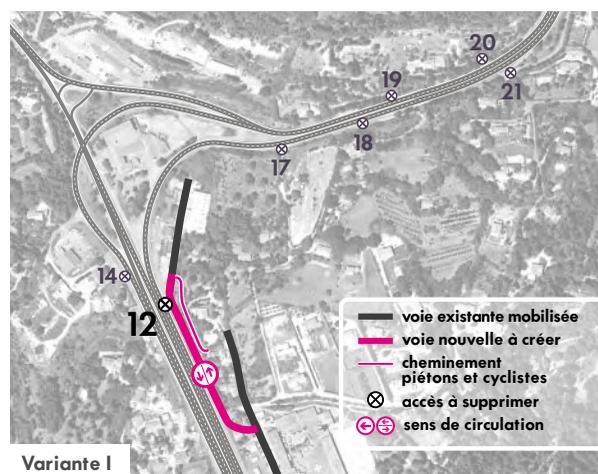
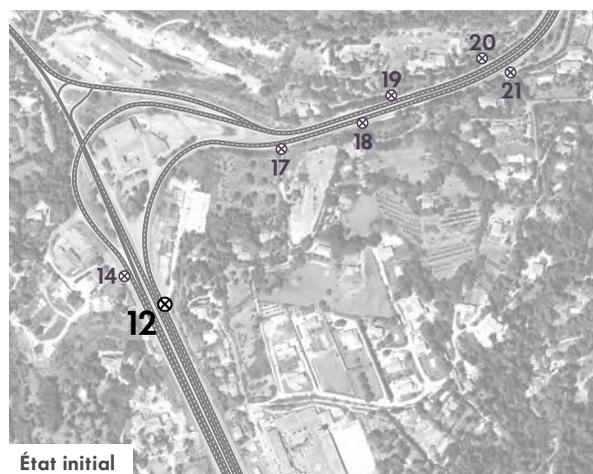


Pour mettre en œuvre ces mesures d'accompagnement, la DREAL se rapprochera :

- des services de la ville pour le réglage des feux
- de l'exploitant de la station-service pour la continuité piétonne et cycliste

Le coût global de ces mesures est évalué à moins de 15 000 €.

## ACCÈS 12 - PRÉSENTATION, VARIANTES ET COMPARAISON



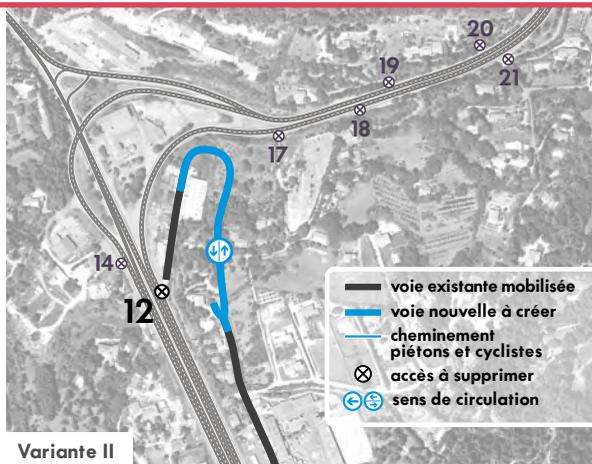
### SITUATION ACTUELLE

Cet accès concerne des activités commerciales, notamment la vente et la location de véhicules. Il se fait directement sur la RN296 avec un trafic moyen journalier de 140 véhicules en entrée et en sortie.

Sur cet accès, 4 variantes d'aménagement, répondant à l'ensemble des impératifs du projet et au cadre réglementaire sont soumises à la concertation.

### VARIANTE I

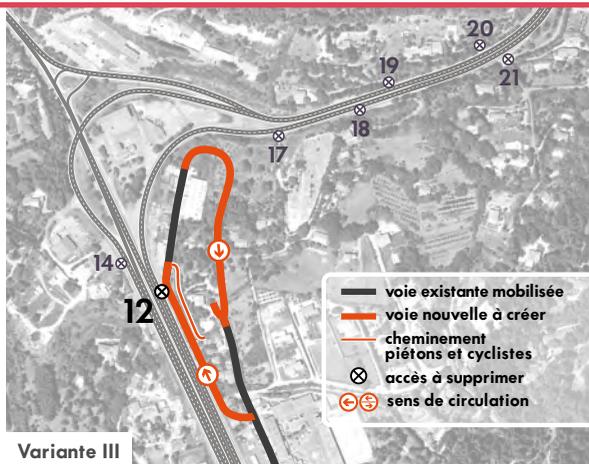
- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la mise en place d'une contre-allée avec séparateur sur la plateforme de la RN296 existante : voie bidirectionnelle de 5.40 m de large avec portion de section réduite à 4.10 m (sens unique).
- Modification ponctuelle de la voie existante réservée aux modes doux (piétons, cyclistes)



Variante II

**VARIANTE II**

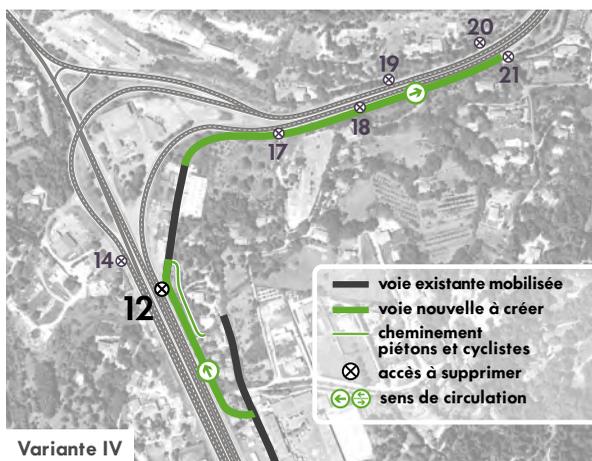
- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la création d'une nouvelle voie à double sens entre l'allée des Dolia et la zone d'activités en passant par l'arrière de celle-ci.



Variante III

**VARIANTE III**

- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la mise en place, pour l'entrée dans la zone, d'une contre-allée avec séparateur sur la plateforme de la RN296 existante (voie unidirectionnelle de 4,10 m) et d'une nouvelle voie pour la sortie rejoignant le chemin des Dolia en contournant la zone par l'arrière.
- Modification ponctuelle de la voie existante réservée aux modes doux (piétons, cyclistes).



Variante IV

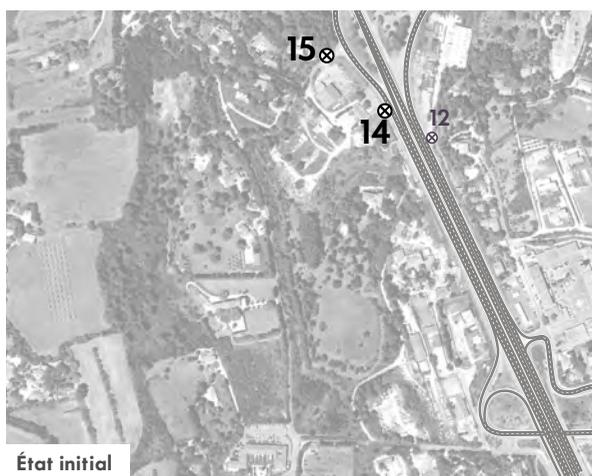
**VARIANTE IV**

- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la création d'une contre-allée à sens unique le long de la RN296 pour l'entrée et la sortie dans la zone et réalisation d'une nouvelle bretelle d'entrée sur la RN296.
- Modification ponctuelle de la voie existante réservée aux modes doux (piétons, cyclistes)

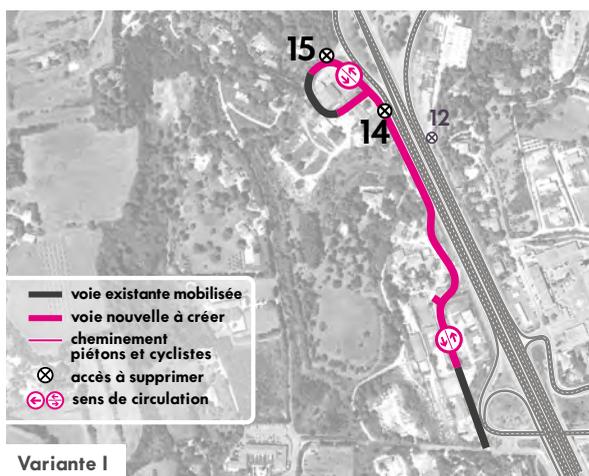
**Analyse comparative des différentes variantes de l'accès 12**

	Variante I	Variante II	Variante III	Variante IV
Sécurité routière	Green	Green	Green	Yellow
Déplacements quotidiens des riverains	Yellow	Red	Yellow	Yellow
Accessibilité aux activités commerciales	Yellow	Red	Yellow	Yellow
Impacts sur l'environnement et le cadre de vie	Grey	Red	Red	Red
Impacts sur le patrimoine culturel et historique	Grey	Red	Red	Yellow
Impacts fonciers	Yellow	Red	Red	Red
Accessibilité par les services publics (secours, ordures...)	Grey	Green	Green	Green
Coûts de construction	Yellow	Red	Red	Red
<b>Coûts de construction (en k€ TTC)</b>	<b>&lt; 700 000 €</b>	<b>1 200 000 - 1 600 000 €</b>		

**ACCÈS 14 ET 15 - PRÉSENTATION, VARIANTES ET COMPARAISON**



État initial



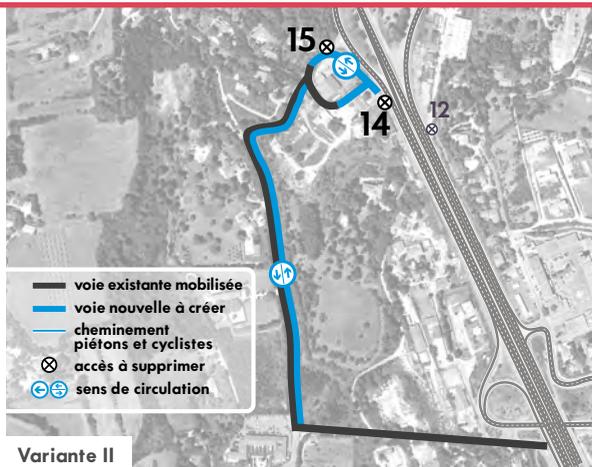
Variante I

**SITUATION ACTUELLE**

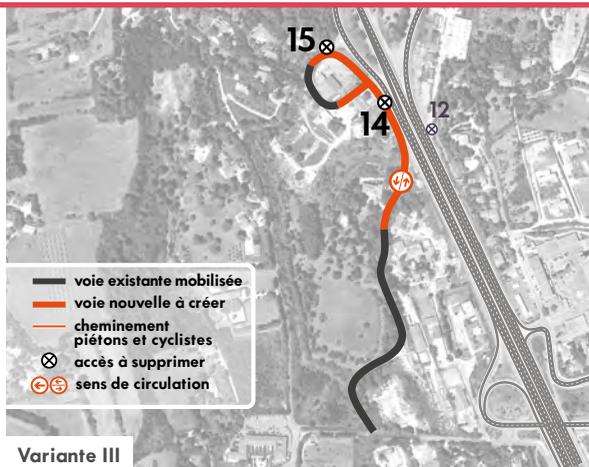
L'accès 15 permet d'accéder à des habitations et des commerces depuis la RN296. L'intersection de l'accès débouche sur une configuration en T dans la courbe, sans aucune visibilité et avec risque de prise à contre sens. L'accès 14 est un accès privé aux commerces depuis la RN296 avec peu de visibilité et un risque de prise en contre sens de la RN296. Sur ces accès, 4 variantes d'aménagement, répondant à l'ensemble des impératifs du projet et au cadre réglementaire sont présentées à la concertation.

**VARIANTE I**

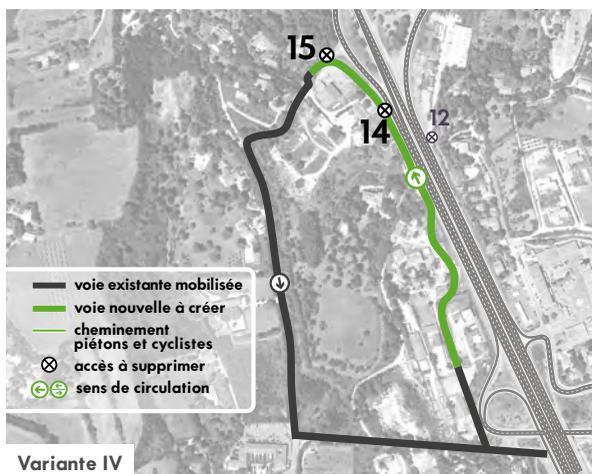
- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la création d'une voie à double sens de circulation, le long de la RN296 et des activités existantes, depuis l'échangeur de la Chevalière.
- Renforcement de la chaussée dans la Zone d'Activités.



Variante II



Variante III



Variante IV

### VARIANTE II

- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par l'élargissement du chemin de Bouenhoure pour une circulation à double-sens jusqu'à la traverse de la villa romaine.

### VARIANTE III

- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la création d'une nouvelle voie à double-sens et l'élargissement de cheminement existant jusqu'à la traverse de la villa romaine.
- Renforcement de la chaussée existante.

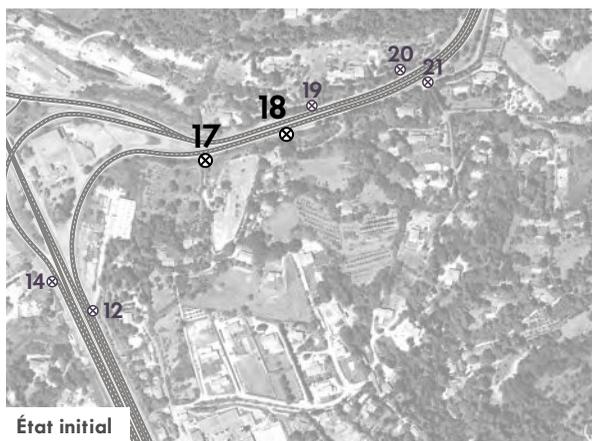
### VARIANTE IV

- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès à la zone via une boucle constituée d'une nouvelle voie à créer le long de la RN296 et des activités existantes, depuis l'échangeur de la Chevalière (en entrée) et du chemin de Bouenhoure (en sortie)

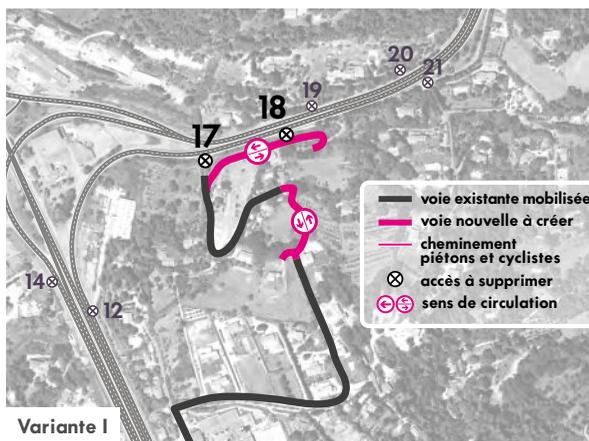
### Analyse comparative des différentes variantes des accès 14 et 15

FAMILLE D'ACCÈS	RÉTABLISSEMENT LE LONG DE LA RN296		RÉTABLISSEMENT UTILISANT LE CHEMIN DE BOUENHOURE	
	Variante I	Variante III	Variante II	Variante IV
Sécurité routière	Vert	Vert	Vert	Vert
Déplacements quotidiens des riverains	Orange	Orange	Orange	Orange
Accessibilité aux activités économiques	Orange	Orange	Orange	Orange
Impacts sur l'environnement et le cadre de vie	Orange	Rouge	Rouge	Rouge
Impacts sur le patrimoine culturel et historique	Orange	Orange	Orange	Orange
Impacts fonciers	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge
Accessibilité par les services publics (secours, ordures...)	Orange	Orange	Orange	Orange
Coûts de construction	Rouge	Orange	Rouge	Orange
Coûts de construction (en k€ TTC)	< 380 000 €	375 000 - 600 000 €	375 000 - 600 000 €	375 000 - 600 000 €

## ACCÈS 17 ET 18 - PRÉSENTATION, VARIANTES ET COMPARAISON



État initial



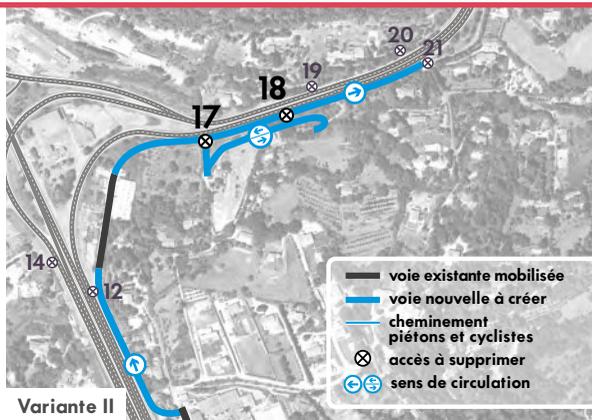
Variante I

### SITUATION ACTUELLE

L'accès 18 est un accès privé directement connecté à la RN296, avec un trafic moyen journalier de 3 véhicules en entrée et sortie. L'accès 17 est également un accès privé qui dessert plusieurs parcelles (trafic moyen de 20 entrées et sorties/jour). Il existe une liaison via un chemin privé entre cet accès et l'allée des Dolia (côté Chevalière). Sur ces accès, 3 variantes d'aménagement, répondant à l'ensemble des impératifs du projet et au cadre réglementaire sont présentées à la concertation.

### VARIANTE I

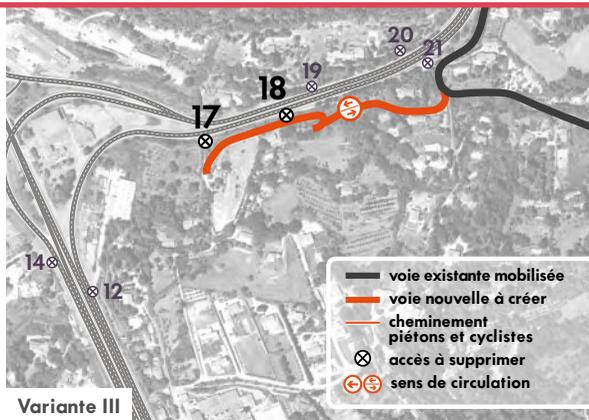
- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès par la création d'une liaison entre les accès 17 et 18 puis raccordement au chemin de la Chevalière par l'est via des aménagements sur des cheminements privés.
- Renforcement des chaussées existantes.



Variante II

**VARIANTE II**

- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès (conditionné par la réalisation de la variante 4 de rétablissement de l'accès 12), par la réalisation d'une liaison entre les accès 17 et 18 et le raccordement de ce nouveau tronçon à la bretelle d'entrée du nouvel échangeur créé.



Variante III

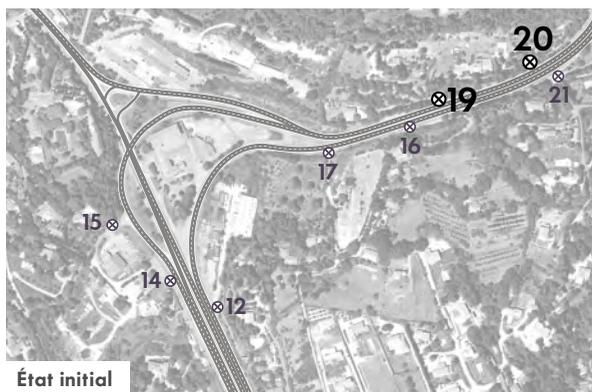
**VARIANTE III**

- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès, par la création d'un nouveau barreau de liaison des accès 17 et 18 puis d'une liaison vers les accès 21 et 22. Les parcelles desservies par les accès 17 et 18 deviennent alors raccordés à la RD14 (cf. accès 21 et 22).

**Analyse comparative des différentes variantes des accès 17 et 18**

FAMILLE DE RÉTABLISSEMENT	RÉTABLISSEMENT VERS LA CHEVALIÈRE	NOUVELLE BRETELLE D'ACCÈS À LA RN296	CRÉATION D'UNE LIAISON AVEC LA RD14
	Variante I	Variante II	Variante III
Sécurité routière			
Déplacements quotidiens des riverains			
Impacts sur l'environnement et le cadre de vie			
Impacts sur le patrimoine culturel et historique			
Impacts fonciers			
Accessibilité par les services publics (secours, ordures...)			
Coûts de construction			
Coûts de construction (en k€ TTC)	290 000 - 420 000 €	1 230 000 - 1 640 000 €	290 000 - 420 000 €

**ACCÈS 19 ET 20 - PRÉSENTATION, VARIANTES ET COMPARAISON**



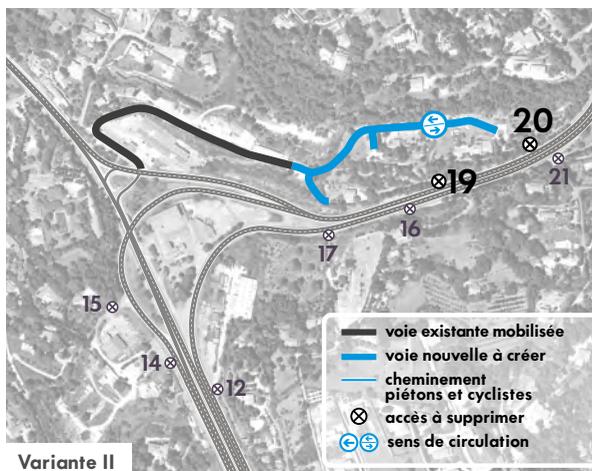
État initial

**SITUATION ACTUELLE**

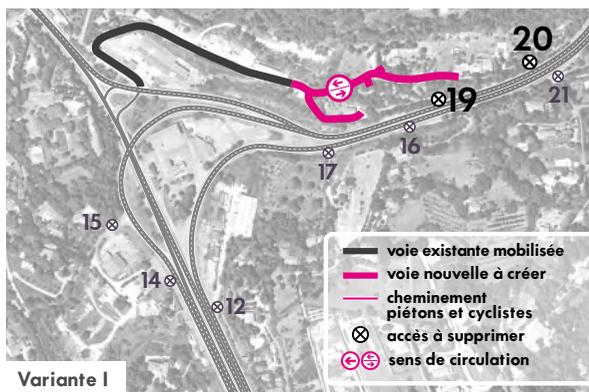
Ces accès privés concernent des habitations, qui n'ont pas d'autres accès que directement par la RN296, avec de réels problèmes de visibilité et de risque de prise à contre sens. Le trafic moyen journalier est de 10 véhicules en entrées et sorties / jour. Sur ces accès, 4 variantes d'aménagement, répondant à l'ensemble des impératifs du projet et au cadre réglementaire sont soumises à la concertation.

**VARIANTE II**

- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement par la bretelle de sortie vers la RD7n au travers de la zone d'activités des Plâtrières avec création d'une liaison entre les propriétés à desservir par le nord.
- Rétablissement de l'accès aux propriétés en mobilisant la voie traversant la zone d'activités des Plâtrières (voie sud)
- Prolongation par une voie longeant les propriétés par le Nord.



Variante II



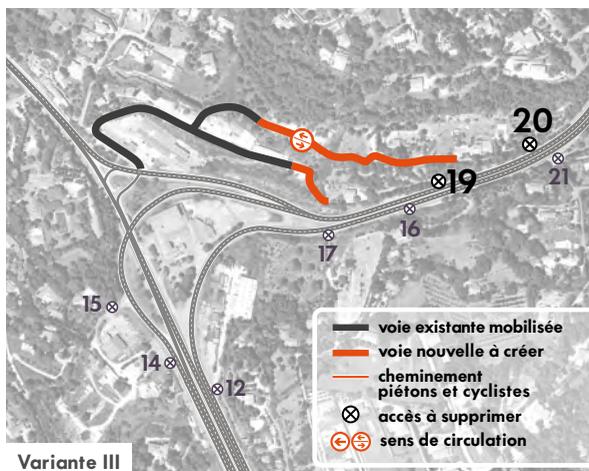
Variante I

**VARIANTE I**

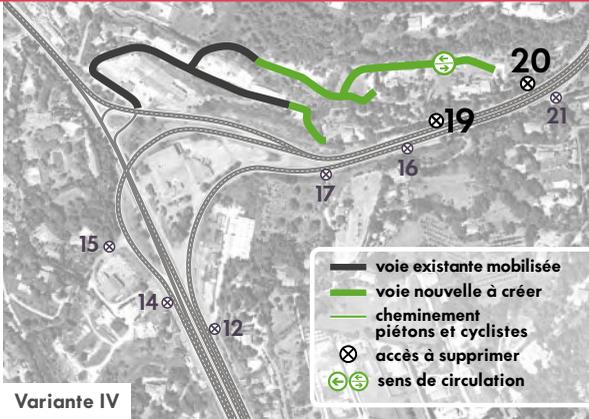
- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès aux propriétés en mobilisant la voie traversant la zone d'activités des Plâtrières (voie sud)
- Prolongation par une voie longeant les propriétés par le sud.

**VARIANTE III**

- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager. Desserte par les voiries existantes de la Zone d'Activités des Plâtrières.
- Création d'une voie à l'intérieur de la zone de dépôt existante au nord de la Zone d'Activités.
- Création d'une liaison en façade sud entre les propriétés à desservir au sud.



Variante III



Variante IV

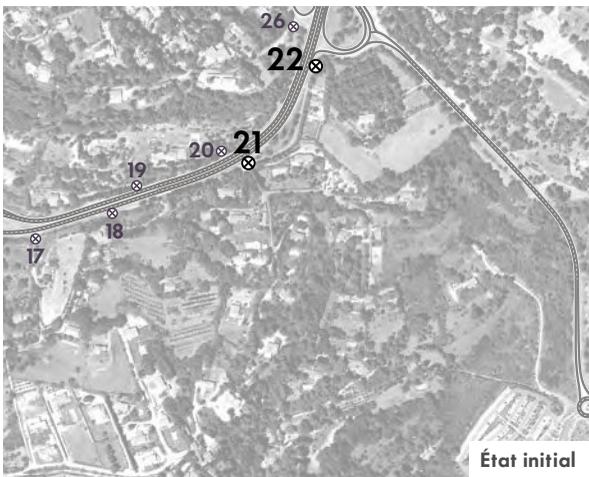
**VARIANTE IV**

- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager. Deserte par les voiries existantes de la Zone d'Activités des Plâtrières.
- Création d'une voie à l'intérieur de la zone de dépôt existante au nord de la Zone d'Activités.
- Création d'une liaison en façade nord entre les propriétés à desservir au nord.

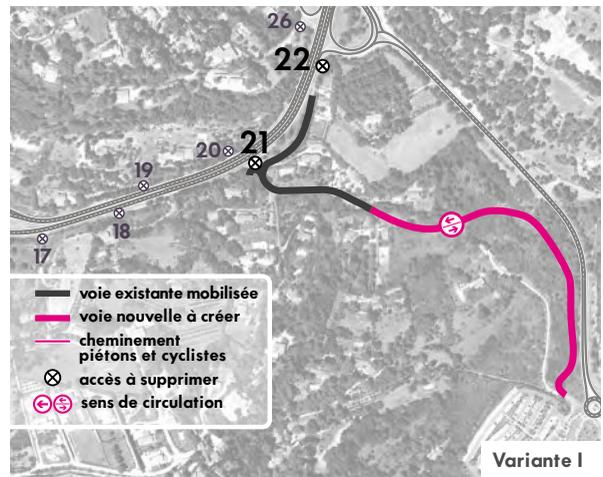
**Analyse comparative des différentes variantes des accès 19 et 20**

	Variante I	Variante II	Variante III	Variante IV
Sécurité routière				
Déplacements quotidiens des riverains				
Accessibilité aux activités économiques				
Impacts sur l'environnement et le cadre de vie				
Patrimoine culturel et historique				
Impacts fonciers				
Accessibilité par les services publics (secours, ordures...)				
Coûts de construction				
Coûts de construction (en k€ TTC)	200 000 - 300 000 €	300 000 - 400 000 €	200 000 - 300 000 €	

**ACCÈS 21 ET 22 - PRÉSENTATION, VARIANTES ET COMPARAISON**



État initial



Variante I

**SITUATION ACTUELLE**

Ces accès privés desservent des habitations et débouchent directement sur la RN296, engendrant de réels problèmes de visibilité et de risque de prise à contre sens. Au niveau de l'accès 22, les riverains coupent la bretelle de sortie pour rejoindre leur habitation. Le trafic moyen journalier au niveau de cet accès est en sortie de 40 véhicules et en entrée de 70 véhicules. L'accès 21 est quant à lui emprunté par 120 véhicules en sortie et 110 en entrée. Sur ces accès, 5 variantes d'aménagement, répondant à l'ensemble des impératifs du projet et au cadre réglementaire sont présentées à la concertation.

**VARIANTE I**

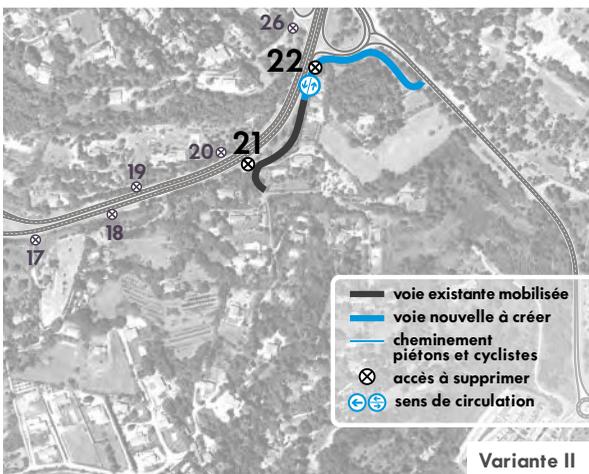
- Fermeture de l'accès par la construction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès vers le P+R des Hauts-de-Brunet en créant une nouvelle voie dans le vallon.

**VARIANTE II**

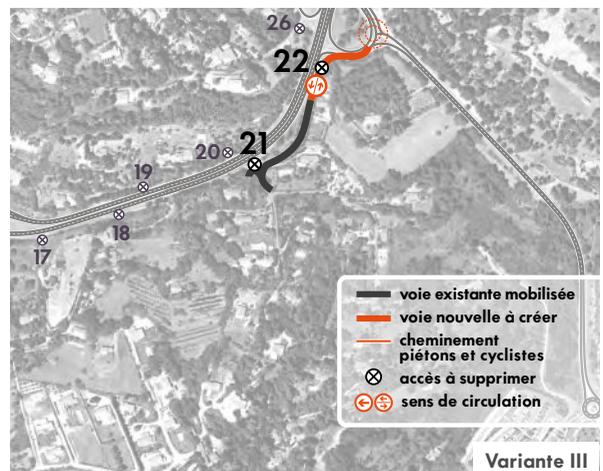
- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès par le nord via une nouvelle voie bordant l'échangeur mais se raccordant sur la RD14 à 70 m au sud du carrefour de l'échangeur.

**VARIANTE III**

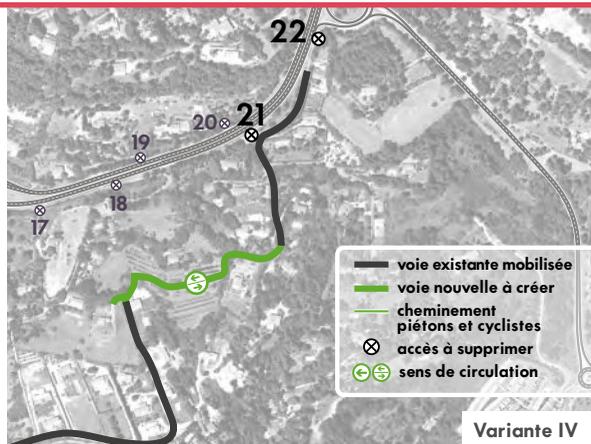
- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès par le nord via une nouvelle voie se raccordant sur le futur carrefour giratoire de l'échangeur (cf. axe 2).



Variante II



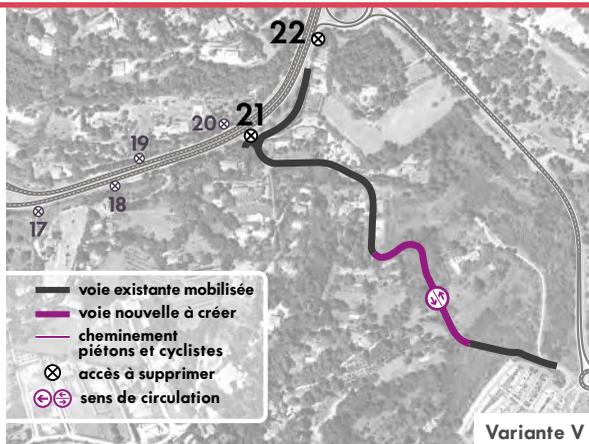
Variante III



Variante IV

### VARIANTE IV

- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès vers la Chevalière sur les emprises des chemins existants et par la création d'une nouvelle liaison vers la Chevalière. Cette variante d'aménagement est conditionnée par le choix du rétablissement des accès 17 et 18.



Variante V

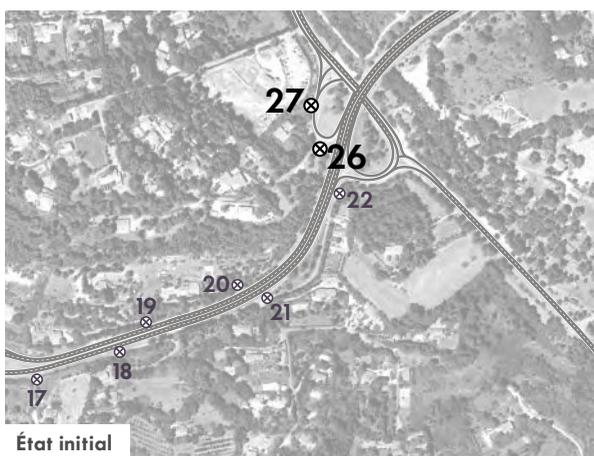
### VARIANTE V

- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Desserte par les voiries existantes.
- Proposition d'un rétablissement vers le P+R des Hauts-de-Brunet via les emprises des chemins existants et en créant une nouvelle voie sur les coteaux.

### Analyse comparative des différentes variantes des accès 21 et 22

	RÉTABLISSEMENT VERS LES HAUTS DE BRUNET PAR LE VALLON		RÉTABLISSEMENT PAR LE NORD JUSQU'À LA RD14		RÉTABLISSEMENT VERS LA CHEVALIÈRE	
	Variante I	Variante II	Variante III	Variante IV	Variante V	
Sécurité routière	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
Déplacements quotidiens des riverains	Vert	Vert	Vert	Orange	Vert	Vert
Impacts sur l'environnement et le cadre de vie	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Rouge	Rouge
Impacts sur le patrimoine culturel et historique	Rouge	Rouge	Rouge	Orange	Rouge	Rouge
Impacts fonciers	Orange	Orange	Orange	Rouge	Orange	Orange
Accessibilité par les services publics	Vert	Orange	Orange	Orange	Vert	Vert
Coûts de construction	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Coûts de construction (en k€ TTC)	320 000 - 430 000 €		140 000 - 200 000 €		200 000 - 280 000 €	

## ACCÈS 26 ET 27 - PRÉSENTATION, VARIANTES ET COMPARAISON

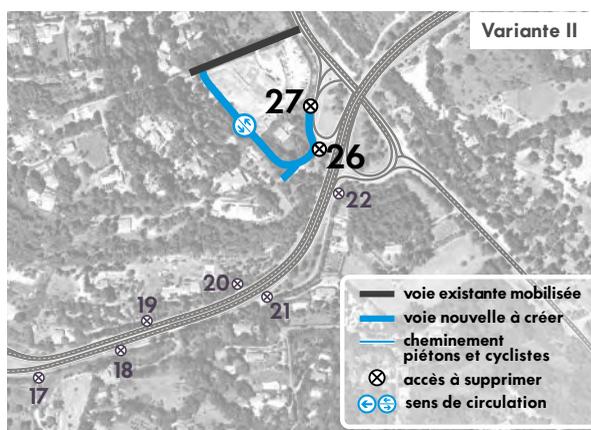


### SITUATION ACTUELLE

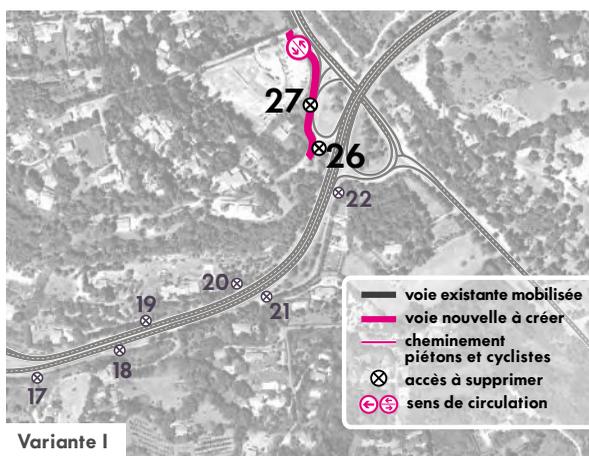
L'accès 26 dessert un lotissement d'une dizaine d'habitations via le chemin de la Garenne (environ 8 véhicules/jour en entrée et sortie). L'accès se fait directement sur la bretelle d'entrée depuis Puyricard en direction d'Aix-en-Provence. L'accès 27 concerne quant à lui une unique propriété. Sur ces accès, 4 variantes d'aménagement, répondant à l'ensemble des impératifs du projet et au cadre réglementaire sont soumises à la concertation.

### VARIANTE II

- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la création d'une nouvelle voie en double sens de liaison du chemin de la Garenne à la RD14 au travers des parcelles privées.



Variante II



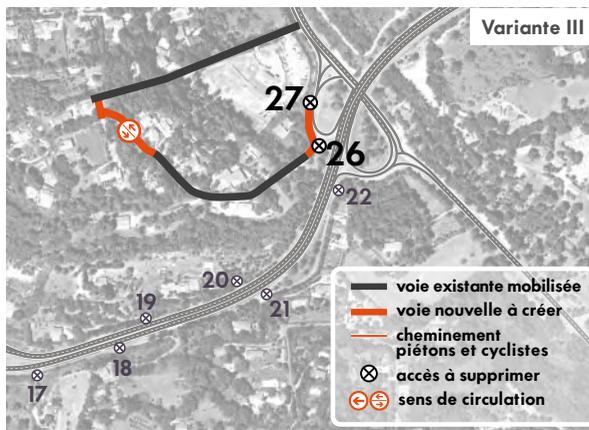
Variante I

### VARIANTE I

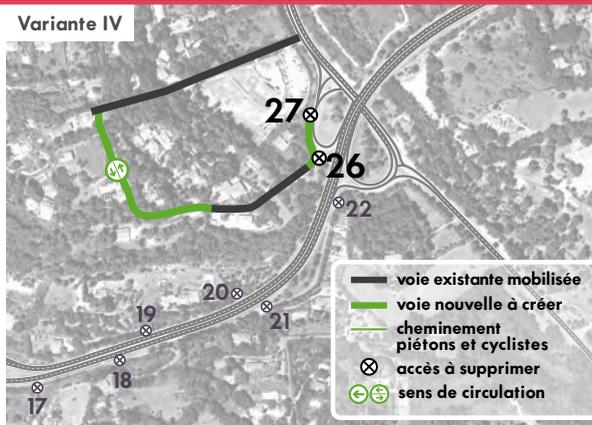
- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre de blocs type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par une contre-allée en double sens le long de la bretelle existante.

### VARIANTE III

- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la création d'une nouvelle voie en double sens de liaison du chemin de la Garenne à la RD14 au travers des parcelles privées.



Variante III



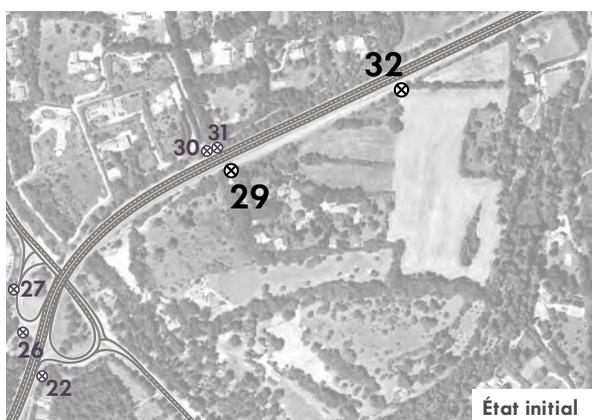
### VARIANTE IV

- Fermeture de l'accès par la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la création d'une nouvelle voie en double sens de liaison du chemin de la Garenne à la RD14 au travers des parcelles privées.

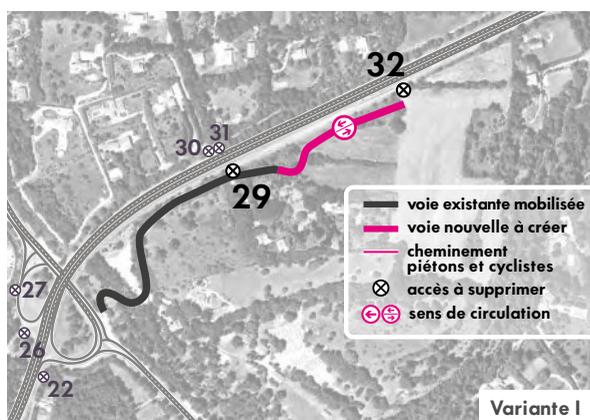
### Analyse comparative des différentes variantes des accès 26 et 27

	Variante I	Variante II	Variante III	Variante IV
Sécurité routière				
Déplacements quotidiens des riverains				
Impacts sur l'environnement et le cadre de vie				
Impacts sur le patrimoine culturel et historique				
Impacts fonciers				
Accessibilité par les services publics (secours, ordures...)				
Coûts de construction				
Coûts de construction (en k€ TTC)	100 000 - 250 000 €			

## ACCÈS 29 ET 32 - PRÉSENTATION, VARIANTES ET COMPARAISON



État initial



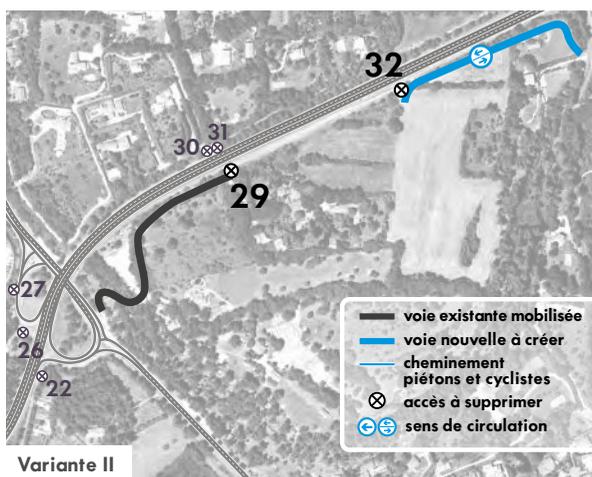
Variante I

### SITUATION ACTUELLE

L'accès 29 dessert des habitations en bordure de l'oppidum d'Entremont (20 véhicules en sortie/jour, 10 en entrée). Il est situé sur une voie de décélération vers une zone de refuge. L'accès 32, principalement agricole, est quant à lui situé une voie d'insertion sur la RN296 depuis la zone de refuge. Sur ces accès, 3 variantes d'aménagement, répondant à l'ensemble des impératifs du projet et au cadre réglementaire sont soumises à la concertation.

### VARIANTE I

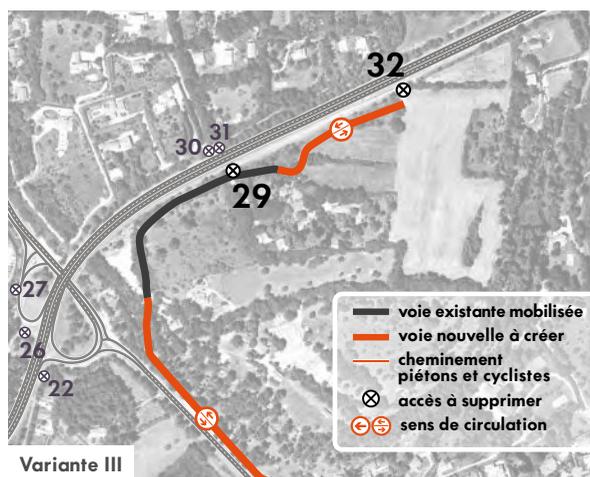
- Fermeture de l'accès par reconstruction de merlon paysager et la mise en œuvre d'un séparateur de type Glissière Béton Adhérent.
- Rétablissement de l'accès par la voie d'accès au parking de l'oppidum d'Entremont et la création d'une liaison nouvelle entre les accès 29 et 32.



Variante II

### VARIANTE II

- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès 29 par la voie d'accès au parking de l'oppidum d'Entremont
- Pour l'accès 32, réalisation d'une nouvelle liaison vers le chemin des Lauves (desserte agricole uniquement)



Variante III

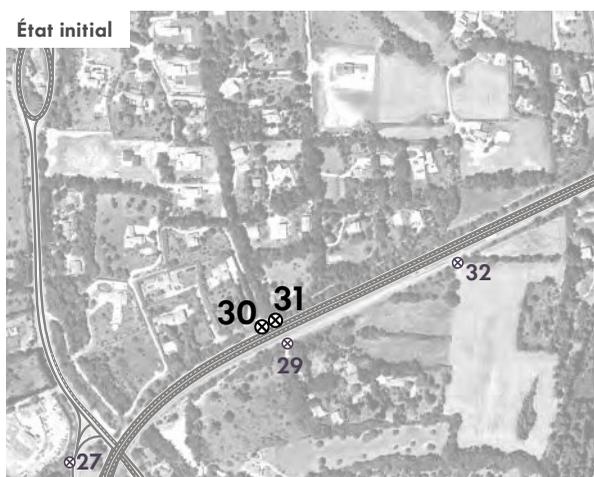
### VARIANTE III

- Fermeture de l'accès par reconstruction de merlon paysager.
- Rétablissement de l'accès par la création d'une nouvelle voie en bordure de l'oppidum d'Entremont vers le chemin de la Marguerite et la création d'une liaison nouvelle entre les accès 29 et 32.

### Analyse comparative des différentes variantes des accès 29 et 32

	Variante I	Variante II	Variante III
Sécurité routière			
Déplacements quotidiens des riverains (accès 29)			
Accessibilité aux activités agricoles (accès 32)			
Impacts sur l'environnement et le cadre de vie			
Impacts sur le patrimoine culturel et historique			
Impacts fonciers			
Accessibilité par les services publics (secours, ordures...)			
Coûts de construction			
<b>Coûts de construction (en k€ TTC)</b>	<b>&lt; 220 000 €</b>	<b>230 000 - 320 000 €</b>	<b>330 000 - 440 000 €</b>

## ACCÈS 30 ET 31 - PRÉSENTATION, VARIANTES ET COMPARAISON

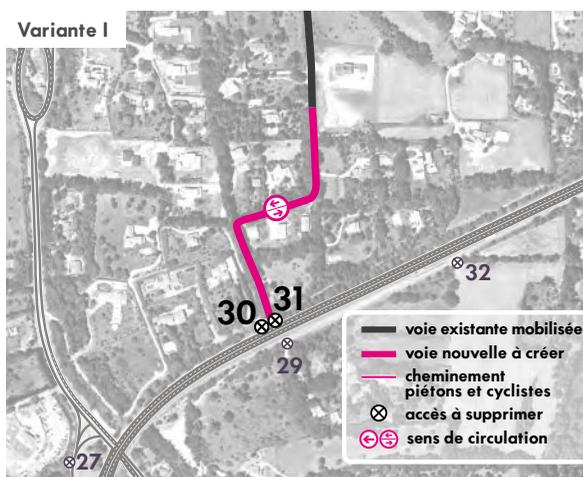
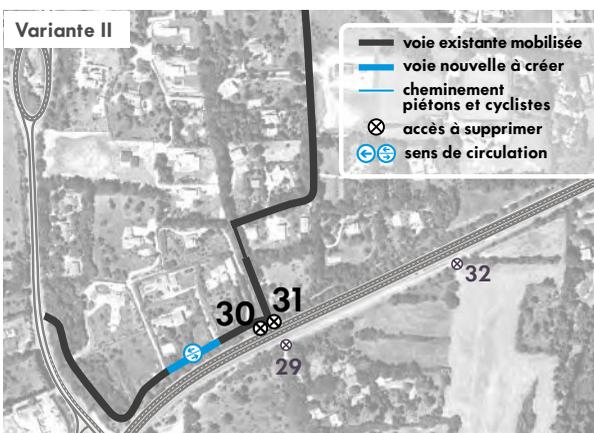


### SITUATION ACTUELLE

Les accès 30 et 31 desservent une vingtaine d'habitations du quartier dit «Les lauves d'Entremont». Ces propriétés sont partiellement desservies désormais par l'impasse de l'Éperon, aménagée par la Ville d'Aix-en-Provence, et une barrière DFCl a été mise en place au carrefour avec la RN296. Toutefois, ce dispositif n'est pas pérenne. Pour atteindre un fonctionnement pérenne qui réponde à la fois aux objectifs du programme et aux attentes des usagers, deux variantes d'aménagement sont soumises à la concertation.

### VARIANTE II

- Fermeture de l'accès sur la RN296 par reconstruction d'un merlon paysager.
- Création d'un nouvel accès depuis la RD14, empruntant pour partie un chemin privé existant situé au sud-ouest du quartier desservi.
- Amélioration des caractéristiques du chemin existant, actuellement non revêtu, situé entre la barrière DFCl et l'impasse de l'Éperon.
- Pour éviter que la liaison constituée entre le chemin de la Rose, au nord, et la RD14, au sud-ouest, ne serve de «raccourci» pour des usagers non résidents, une partie de l'itinéraire pourrait être aménagée avec des caractéristiques réduites pour être praticable uniquement par les piétons et cyclistes (fonctionnement en double impasse pour les véhicules motorisés).



### VARIANTE I

- Fermeture de l'accès par reconstruction de merlon paysager.
- Amélioration des caractéristiques du chemin existant, actuellement non revêtu, situé entre la barrière DFCl et l'impasse de l'Éperon, pour améliorer les conditions d'utilisation par les riverains et garantir la possibilité d'accès aux services de secours.
- Aménagement d'une aire de retournement à l'extrémité de la voie aménagée.

### Analyse comparative des différentes variantes des accès 30 et 31

	Variante I	Variante II
Sécurité routière		
Déplacements quotidiens des riverains		
Impacts sur l'environnement et le cadre de vie		
Impacts sur le patrimoine culturel et historique		
Impacts fonciers		
Accessibilité par les services publics (secours, ordures...)		
Coûts de construction		
<b>Coûts de construction (en k€ TTC)</b>	<b>80 000 - 110 000 €</b>	<b>150 000 - 200 000 €</b>

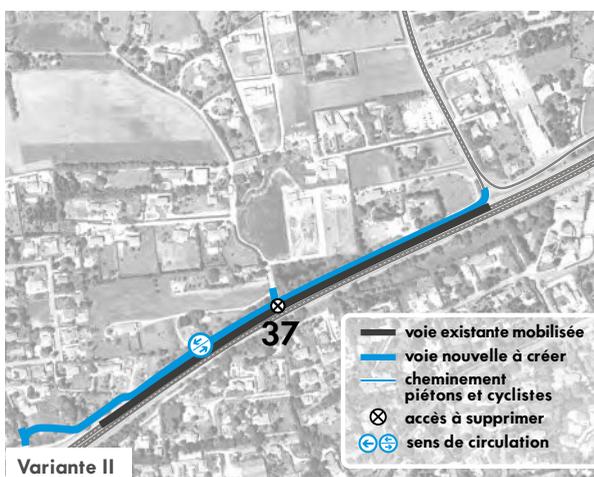
## ACCÈS 37 - PRÉSENTATION, VARIANTES ET COMPARAISON



État initial

### SITUATION ACTUELLE

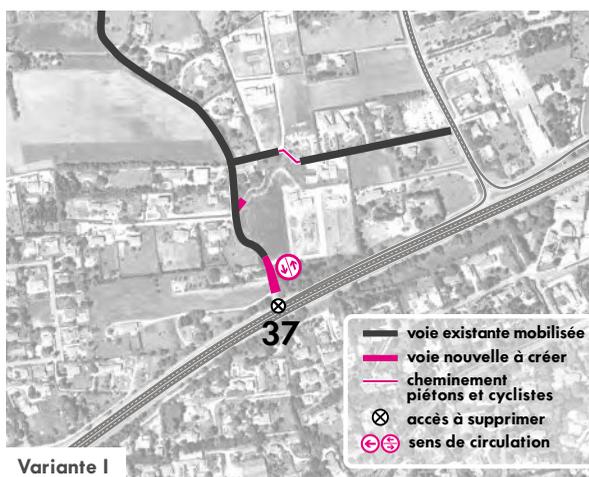
Cet accès est relatif à la voie communale du chemin de Cougourdan. L'accès est direct sur la RN et se fait par un simple carrefour en T sans voie d'insertion ni de décélération. Le trafic moyen journalier mesuré au niveau de l'accès est de 125 véhicules en sortie et 160 en entrée. Sur cet accès, 2 variantes d'aménagement, répondant à l'ensemble des impératifs du projet et au cadre réglementaire sont soumises à la concertation.



Variante II

### VARIANTE II

- Rétablissement de l'accès par la création d'une contre-allée le long de la RN296 entre la RD13 et le chemin de Saint-Donat (cf. également Axe3).



Variante I

### VARIANTE I

- Fermeture de l'accès par la reconstruction de merlon.
- Réalisation d'une aire de retournement à l'extrémité du chemin de Cougourdan.
- Création d'un itinéraire piéton et cycles de liaison entre le chemin Cougourdan et la route de Saint-Canadet pour maintenir l'accès au réseau de transport par bus à la demande (Flexibus).

### Analyse comparative des différentes variantes de l'accès 37

	Variante I	Variante II
Sécurité routière	Vert	Vert
Déplacements quotidiens des riverains	Orange	Vert
Impacts sur l'environnement et le cadre de vie	Orange	Orange
Impacts sur le patrimoine culturel	Orange	Orange
Impacts fonciers	Orange	Rouge
Accessibilité par les services publics (secours, ordures...)	Orange	Orange
Coûts de construction	Orange	Rouge
<b>Coûts de construction (en k€ TTC)</b>	<b>45 000 - 60 000 €</b>	<b>5 800 000 - 8 000 000 €</b>

## AXE 2 : AMÉNAGEMENT DE BRETelles D'ENTRÉE ET DE SORTIE SITUÉES AU SUD DE L'ÉCHANGEUR DE PUYRICARD (RN296 / RD14)

### LES PRINCIPES D'ÉMERGENCE ET D'ÉVALUATION DES VARIANTES

L'échangeur RN296/RD14, dit «échangeur de Puyricard», assure une part importante des échanges entre la RN 296 et le nord d'Aix-en-Provence. Une amélioration significative des bretelles situées au nord de l'échangeur a été menée par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée à la fin de l'année 2014. Pour autant, la configuration actuelle de cet échangeur présente des caractéristiques géométriques très insuffisantes, en particulier au niveau des bretelles situées au Sud de la RN296 qui sont accessibles aux usagers qui circulent dans le sens sud-nord (Aix - Venelles).

Le mouvement RN296 sud-RD14 est réalisé par une voie de sortie «en déboîtement» dont les caractéristiques géométriques sont très insuffisantes, avec notamment une voie de décélération trop courte et une courbe au rayon beaucoup trop faible. En outre cette voie de sortie croise un accès à des propriétés riveraines.

Le mouvement RD14-RN296 nord est réalisé par une voie en insertion beaucoup trop courte, avec l'absence notamment d'une zone d'accélération.

Les services de bus en provenance du parc-relais des « Hauts de Brunet » (P+R raccordé à la RD14 plus au sud) et qui se destinent à Venelles ou Pertuis, ne peuvent emprunter cette bretelle. Ils sont contraints d'utiliser notamment l'échangeur dit « des Platanes Nord ».

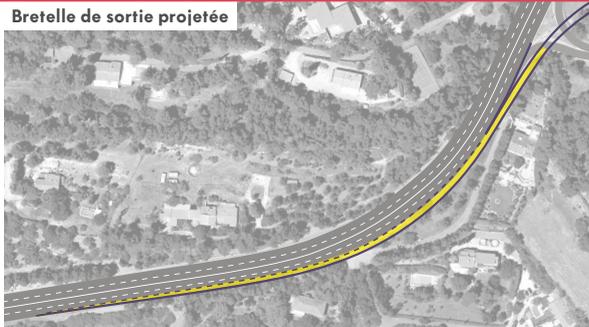
Ainsi, l'axe 2 du programme d'aménagement de la RN296, soumis à la concertation, comprend des aménagements visant à :

- l'amélioration des caractéristiques de la bretelle de sortie actuelle RN296 sud - RD14
- l'amélioration des caractéristiques de la bretelle d'insertion actuelle RD14 - RN296 nord
- l'aménagement du carrefour entre la RD14 et des bretelles de raccordement de la RN296 visées ci-dessus, et, si cela s'avère indispensable au bon fonctionnement du futur échangeur, l'aménagement du carrefour entre la RD14 et des bretelles de raccordement situées au nord de la RN296

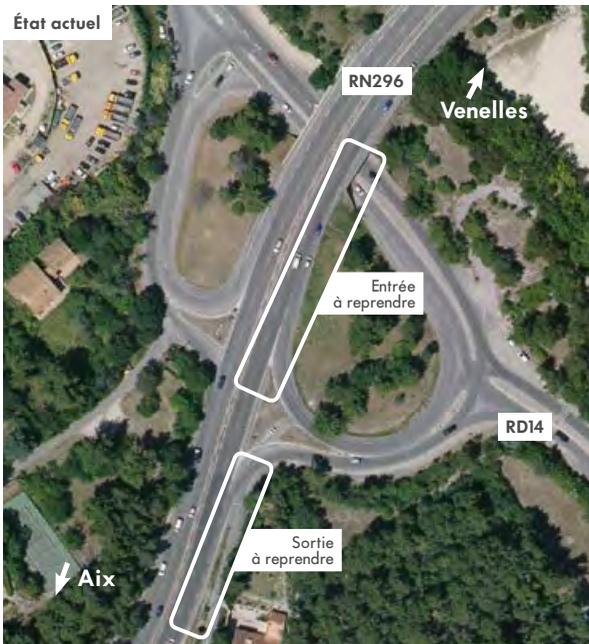
### AMÉNAGEMENT DE LA BRETELLE DE SORTIE

Une unique solution d'aménagement se dégage pour améliorer les caractéristiques de la bretelle de sortie actuelle avec la création d'une bretelle de sortie en «affectation». Cette solution facilite les manœuvres des véhicules en sortie, tout en minimisant l'encombrement global de voies de la RN296.

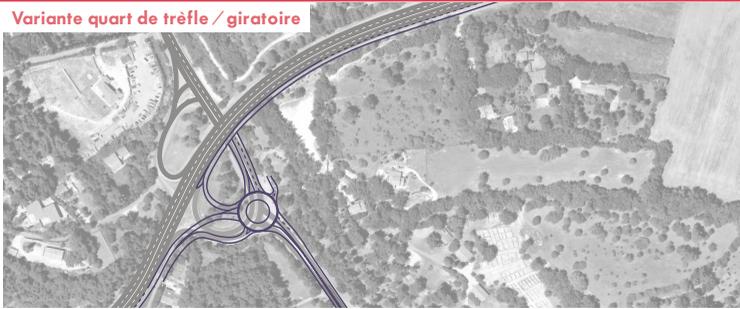
Bretelle de sortie projetée



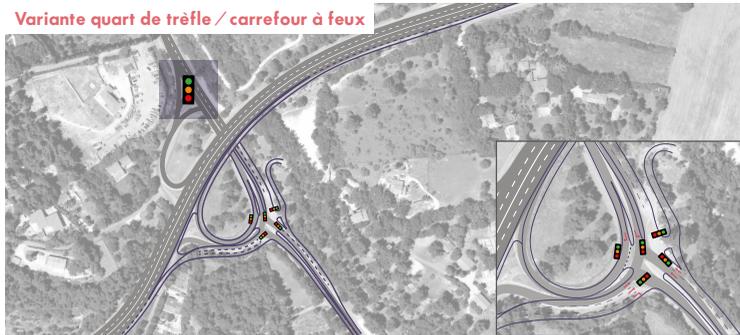
État actuel



Variante quart de trèfle / giratoire



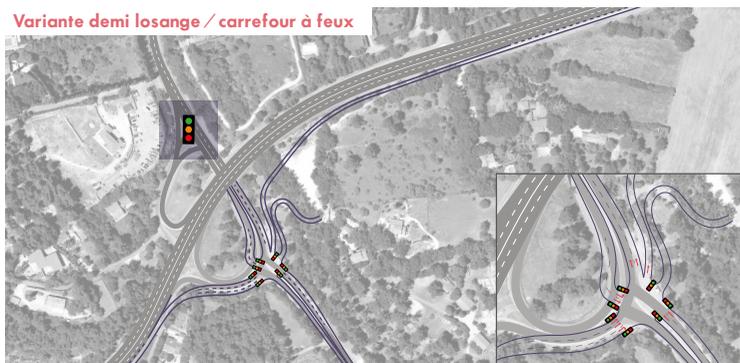
Variante quart de trèfle / carrefour à feux



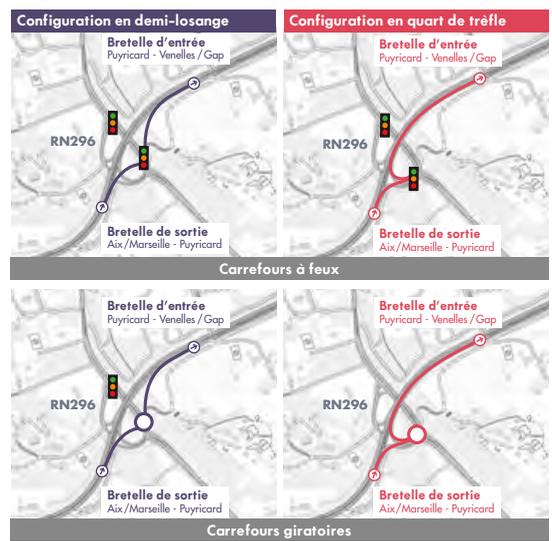
Variante demi losange / giratoire



Variante demi losange / carrefour à feux



Les solutions d'aménagement de l'échangeur de Puycard résultent de la combinaison de 2 configurations d'échangeur et de 2 typologies de carrefours, soit 4 solutions possibles :



## VARIANTES DE L'ÉCHANGEUR SOUMISES À LA CONCERTATION

Les variantes soumises à la concertation portent sur le choix de la configuration de la bretelle d'entrée et le choix de type de carrefour avec la RD14.

### Configuration quart de trèfle

Cette configuration d'échangeur correspond à la configuration actuelle, avec un dessin de bretelle d'entrée formant une boucle. Pour les variantes concernées, cette configuration nécessite notamment un élargissement de l'ouvrage d'art qui permet à la RN296 de franchir la RD14.

### Configuration demi-losange

A la différence de la situation actuelle, cette configuration implique le tracé d'une bretelle d'entrée sur la RN296 directement vers le nord, sans opérer de mouvement en boucle. Pour les variantes concernées, cette configuration ne nécessite pas d'élargissement de l'ouvrage de franchissement de la RD14, mais des terrassements plus importants et des ouvrages de soutènement.

### Carrefour giratoire au sud

Ce type de carrefour modifie de facto le régime de priorité entre les voies par rapport à la situation actuelle, qui donne systématiquement la priorité aux usagers qui entrent ou sortent de la RN296. La voie d'accès à l'oppidum d'Entremont peut être raccordée sur le carrefour giratoire afin de sécuriser l'accès et d'assurer l'ensemble des mouvements. Pour les variantes concernées, la position du centre du giratoire peut varier suivant la configuration de l'échangeur, afin de limiter les impacts sur le site de l'oppidum d'Entremont.

### Carrefour à feux au sud

Ce type de carrefour conduit à réguler l'ensemble des mouvements dans le carrefour par des phases de feux. Il modifie par conséquent le régime de priorité entre les voies par rapport à la situation actuelle, qui donne systématiquement la priorité aux usagers qui entrent ou sortent de la RN296. La voie d'accès au site de l'oppidum d'Entremont peut être raccordée sur le carrefour de manière à permettre l'ensemble des mouvements, tout en sécurisant les mouvements sortants du site.

### Carrefour à feux au nord

Dans trois des quatre combinaisons d'aménagements testées par simulations de trafic, des remontées de files sur la branche nord du carrefour sud viennent perturber le fonctionnement du tourne-à-gauche existant au nord. De mêmes des remontées de files au Sud du tourne-à gauche actuel viennent perturber le fonctionnement du carrefour sud. Pour écarter tout risque d'autoblocage de ces deux carrefours, il est nécessaire de prévoir en complément une régulation par feux du carrefour nord, dans ces trois configurations testées. Cet aménagement complémentaire garantit de pouvoir gérer le stock de véhicules situés entre les deux carrefours nord et sud.

## COMPARAISON DES VARIANTES

	Quart de trèfle		Demi losange	
	Carrefour sud : Giratoire Carrefour nord : Existant	Carrefour sud : Feux Carrefour nord : Feux	Carrefour sud : Giratoire Carrefour nord : Feux	Carrefour sud : Feux Carrefour nord : Feux
Sécurité routière				
Efficacité des échanges				
Compétitivité de l'offre TC				
Patrimoine paysager, culturel et historique				
Environnement et cadre de vie				
Atteintes aux propriétés foncières				
Prise en compte des modes actifs				
Coût global	Inférieur ou égal à 8 millions d'euros TTC		Inférieur ou égal à 10 millions d'euros TTC	

### COMPATIBILITÉ AXE 1

Accès 21 & 22 par le nord	Raccordement sur le giratoire	Raccordement sur RD14 au sud du carrefour à feux	Raccordement sur le giratoire	Raccordement sur RD14 au sud du carrefour à feux
---------------------------	-------------------------------	--	-------------------------------	--

## AXE 3 : PRIORISATION DE LA CIRCULATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS ENTRE L'ÉCHANGEUR DES PLATANES SUD ET L'ÉCHANGEUR DE PUYRICARD

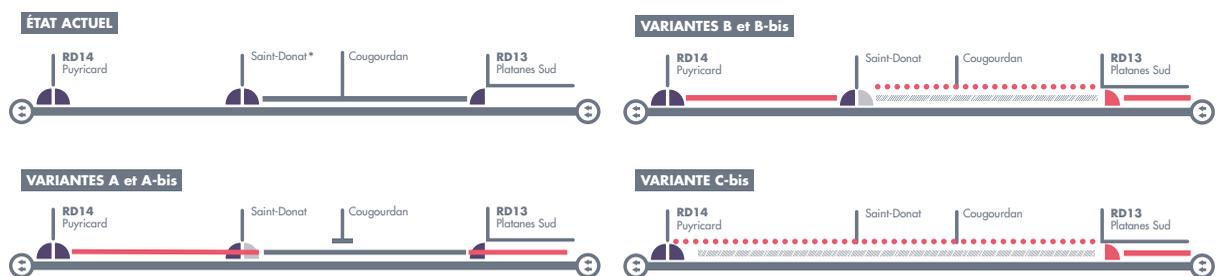
Avec 300 000 voyages par an, la ligne de bus mise en place entre Pertuis et Aix-en-Provence, par la Métropole/conseil du territoire du pays d'Aix, fait partie des trois lignes de bus les plus importantes du territoire. Cette ligne est cadencée toutes les 20 minutes aux heures de pointes du matin et du soir et emprunte la RN296. D'autres lignes à l'origine ou à destination du Nord d'Aix-en-Provence empruntent également cet itinéraire. D'autres lignes encore quittent l'A51 au niveau de l'échangeur des Platanes Nord, sans emprunter la RN296. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) du Pays d'Aix prévoit une montée en puissance du Parc-Relais des Hauts de Brunet, accessible par la RD14. A l'horizon 2025, le PDU prévoit le rabattement progressif vers ce Parc-Relais de lignes de bus actuellement existantes ce qui pourrait

conduire à doubler le nombre de services de bus empruntant la RN296 à l'heure de pointe.

Enfin, la politique de transport métropolitaine prévoit le développement à l'avenir de nouveaux services de bus, avec en particulier de lignes de car à « haut niveau de service » dont l'A51 et la RN296 seront les supports de développement.

**Ainsi, l'axe 3 du programme d'aménagement de la RN296, présenté dans le présent dossier, comprend les aménagements nécessaires entre l'échangeur des Platanes sud (RN296 / RD13) et l'échangeur de Puyricard (RN296 / RD14), dans le sens Venelles - Aix, pour améliorer la compétitivité de l'offre de transport collectif aux heures de pointe.**

## VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION



LÉGENDE	
	Bretelle d'entrée
	Bretelle de sortie
	Voies communales ou départementales
	Voies de la RN296
	Bus sur l'espace de la BAU
	Bus sur la contre-allée
	Dispositif d'isolement (GBA)
	Bretelle de sortie réservée aux bus
	Sortie St-Donat supprimée pour A-bis et B-bis

\*Dans le sens Venelles-Aix, la bretelle de sortie de Saint-Donat est empruntée en moyenne par 1150 véhicules par jour, dont 390 véhicules pendant l'heure de pointe du matin.



RD14  
Puyricard



### Variante A et A-bis

Cette variante prévoit la circulation des bus sur la voie d'entrecroisement jusqu'à Saint-Donat puis sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence de la RN296.

- Ces variantes intègrent la mise aux normes des bretelles d'échangeurs existantes.
- La variante de base prévoit une possibilité d'entrée et de sortie à Saint-Donat.
- La variante bis prévoit en option la suppression de la sortie à Saint-Donat, impliquant le report des usagers vers la bretelle de sortie de la RN296 des Platanes nord ou de Puyricard.



Saint-Donat, variante A

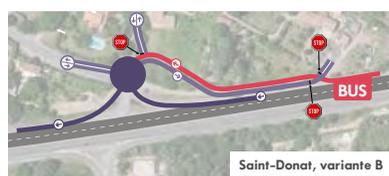


Saint-Donat, variante A-bis

### Variante B et B-bis

Cette variante prévoit la circulation des bus sur une contre-allée aménagée jusqu'à Saint-Donat puis sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence de la RN296.

- Ces variantes intègrent la mise aux normes des bretelles d'échangeurs existantes.
- La variante de base prévoit une possibilité d'entrée et de sortie à Saint-Donat.
- La variante bis, prévoit en option, la suppression de la sortie à Saint-Donat impliquant le report des usagers vers la bretelle de sortie de la RN296 des Platanes nord ou de Puyricard.



Saint-Donat, variante B



Saint-Donat, variante B-bis

### Variante C-bis

Cette variante prévoit la circulation des bus sur une contre-allée jusqu'à l'échangeur de Puyricard. Les usagers rentrent sur la RN296 au niveau de l'échangeur de Puyricard en utilisant la contre-allée (suppression de la bretelle d'entrée actuelle) de Saint-Donat. En outre, cette variante n'est pas compatible avec le maintien de la bretelle de sortie actuelle de Saint-Donat. En effet, en cas de saturation sur la RN296, l'emploi de la contre-allée serait massive par l'ensemble des usagers, ce qui annulerait tout bénéfice pour les bus.



Saint-Donat, variante C-bis

## COMPARAISON DES VARIANTES

	Variante A et A-bis		Variante B et B-bis		Variante C-bis
	Circulation des bus sur la voie d'entrecroisement jusqu'à Saint-Donat puis sur l'ancien espace de la BAU		Circulation des bus sur une contre-allée jusqu'à Saint-Donat puis sur l'ancien espace de la BAU		Circulation des bus sur une contre-allée jusqu'à l'échangeur de Puyricard
	<b>VARIANTE A</b> Avec entrée et sortie à Saint-Donat	<b>VARIANTE A-BIS</b> Sans sortie à Saint-Donat	<b>VARIANTE B</b> Avec entrée et sortie à Saint-Donat	<b>VARIANTE B-BIS</b> Sans sortie à Saint-Donat	<b>VARIANTE C BIS</b> Sans sortie à Saint-Donat
Sécurité routière	[Green]		[Green]		[Yellow]
Déplacements quotidiens des riverains	[Grey]	[Yellow]	[Green]	[Grey]	[Yellow]
Gain de temps pour les TC	[Green]		[Green]		[Green]
Régularité du temps de parcours des TC	[Green]		[Grey]		[Yellow]
Durabilité des gains de temps pour les TC	[Green]		[Yellow]		[Yellow]
Environnement et cadre de vie	[Grey]		[Yellow]		[Red]
Patrimoine culturel et historique	[Grey]		[Grey]		[Red]
Atteinte aux propriétés foncières	[Red]		[Red]		[Red]
Coûts d'investissements et d'entretien	7 à 8 millions d'euros TTC		8 à 9 millions d'euros TTC		Inférieur ou égal à 21 millions d'euros TTC

## PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

À l'issue de la concertation et une fois les différents points de vue exprimés et consignés, un bilan de la concertation sera établi et rendu public sur le site internet de la DREAL PACA.

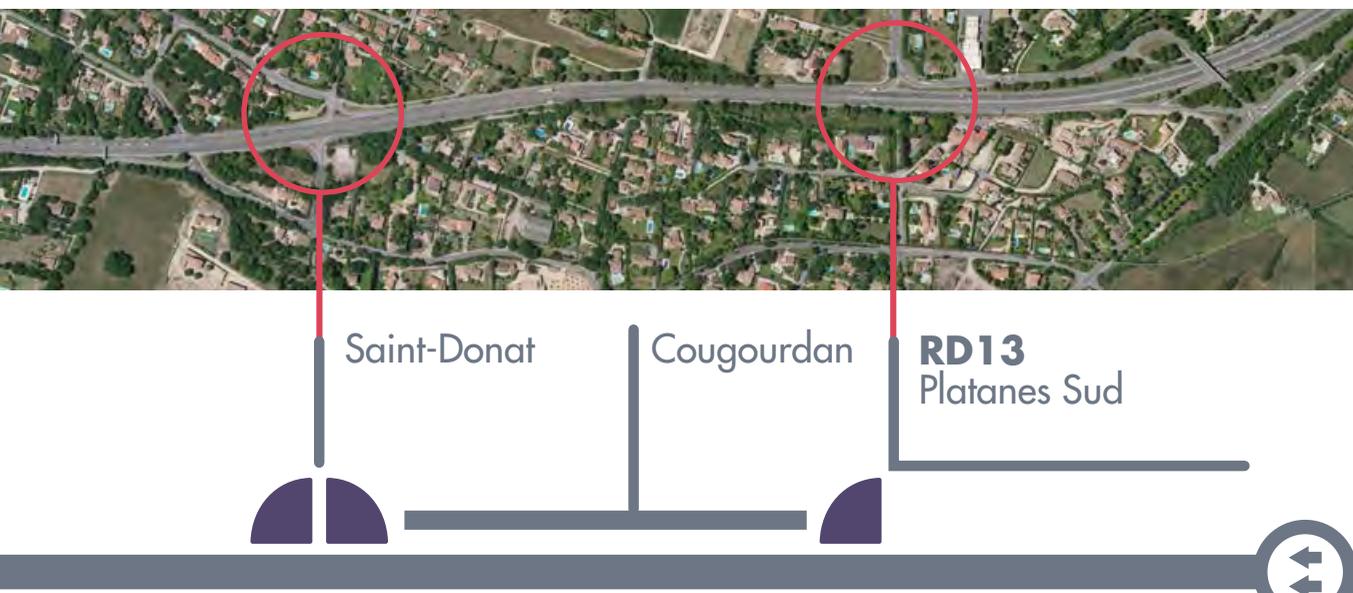
Le bilan servira de base au maître d'ouvrage et aux collectivités partenaires pour le choix des variantes préférentielles qui seront approfondies dans la suite des études.



## PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET HUMAIN

Compte tenu des enjeux naturels et humains du projet, un inventaire précis sur l'ensemble des thématiques concernées sera réalisé lors des études menées sur les variantes préférentielles retenues.

Un ensemble de mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur le milieu naturel, l'hydraulique, le patrimoine historique et le cadre de vie sera alors précisé dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.





## MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation pour l'aménagement de la RN296 se déroule du 2 mars au 17 mars 2017. Afin d'assurer l'information des habitants, de favoriser une bonne prise en considération des points de vue et de nourrir ainsi la construction du projet, le Préfet des Bouches-du-Rhône, en lien avec la DREAL PACA, a défini les modalités de concertation suivantes :

### EXPOSITION

**Au service urbanisme de la ville d'Aix-en-Provence**

- Du lundi au vendredi entre 8h30 et 12h et entre 13h30 et 16 h

### RÉUNION PUBLIQUE

**En salle des fêtes de Puyricard**

- Mardi 7 mars à 18h30

### INFORMATION INTERNET DE LA DREAL PACA

**Site de la DREAL PACA**

- [www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr) : rubrique transports et infrastructures / projets d'infrastructures routières / aménagement de la RN 296
- Pour poser vos questions
- Pour télécharger les supports de la concertation

### PERMANENCES ASSURÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

**En mairie de Puyricard – salle des mariages**

- Vendredi 3 mars de 9h30 à 12h
- Jeudi 9 mars de 13h30 à 16h
- Lundi 13 mars de 13h30 à 16h

Le présent dossier de synthèse est disponible sur le lieu d'exposition et en téléchargement sur le site internet de la DREAL PACA.

**MÉTROPOLE  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE**

communauté du  
**PAYS D'AIX**



**Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement PACA**

Service Transports Infrastructures et Mobilité  
Unité Maîtrise d'ouvrage  
16 rue Zattara - 13332 Marseille Cedex 3  
Tél. : 04 88 22 61 00

[www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)