

Sécurisation de la RN 296 et aménagement en faveur des transports collectifs - Aix-en-Provence



Objectifs de l'opération	1
Description de l'opération	1
Caractéristiques principales des aménagements.....	3
Historique de l'opération et échéances prévisionnelles	3
Contexte territorial et enjeux socio-économiques	4
Dispositif de concertation continue	4
Volet financier	5

Objectifs de l'opération

La route nationale 296 (RN 296) est une infrastructure routière longue de 5,6 km située au Nord-Ouest de la ville d'Aix-en-Provence qui permet :

- 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) ;
- d'effectuer la liaison A51 (depuis le Nord d'Aix) vers A8 (en direction de Lyon).

Le projet vise à répondre aux objectifs principaux suivants :

- Améliorer la sécurité routière sur l'axe ;
- Renforcer la compétitivité de l'offre de transport en commun pour répondre aux besoins quotidiens de mobilité.



Description de l'opération

Description générale

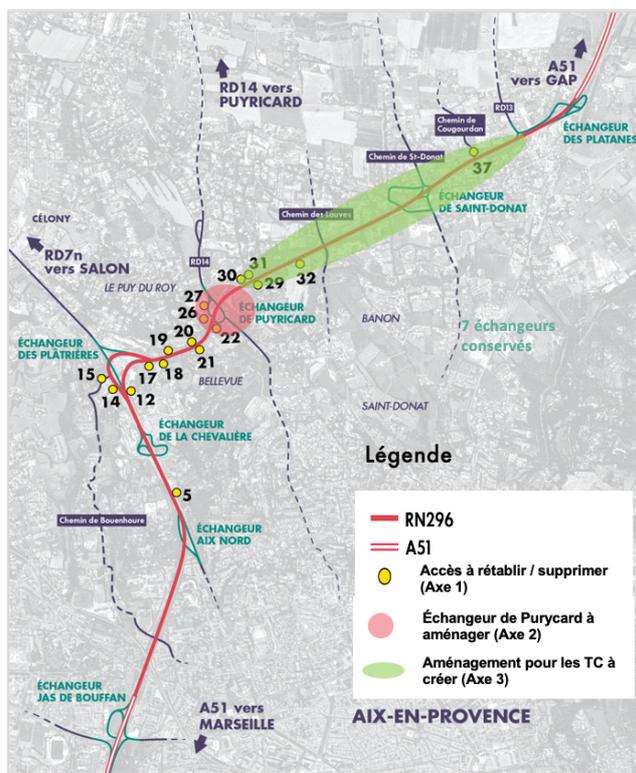
La RN296 comporte deux chaussées séparées par un terre-plein central, avec au moins 2 voies par sens de circulation et des points d'échanges dénivelés. Elle présente toutefois des caractéristiques géométriques hétérogènes, qui ne répondent pas aux normes habituelles pour ce type d'axe. Elle comporte, en particulier,

de nombreux accès considérés comme dangereux, dont des accès directs à des propriétés riveraines qui ne disposent d'aucune autre desserte. De ce fait, l'accès à la RN296 n'est pas réglementé : toutes les catégories d'usagers sont susceptibles d'emprunter ce tronçon d'itinéraire.

Tous ces facteurs sont sources de dysfonctionnements et préjudiciables à la sécurité des usagers de la RN296 : avec un taux d'accident supérieur à la moyenne nationale et une zone d'accumulation. La RN296 supporte en outre un trafic élevé : entre 60 000 et 70 000 véhicules par jour, dont 4 % de poids lourds.

Ce tronçon constitue un point de ralentissements chroniques importants aux heures de pointe dans la mesure où il joue un rôle important pour assurer les migrations alternantes (déplacements domicile-travail) pour les résidents au Nord d'Aix-en-Provence. L'usage de la voiture individuelle pour les déplacements « domicile-travail » ou « domicile-lieu d'étude » reste très largement prépondérant sur le territoire, même si les collectivités continuent de développer fortement l'offre de service de transports en commun.

Dans ce contexte, les priorités d'intervention, validées par le comité de pilotage du projet et retenues au titre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) actuel sont distinguées autour de 3 axes.



- **Axe 1 : concerne l'ensemble de la RN 296** avec la suppression et le rétablissement des accès riverains de la RN296 pour permettre une sécurisation du parcours et la mise au statut de route express
- **Axe 2 : situé au niveau de l'échangeur de Puyricard (RN 296 / RD14)** qui consiste à la mise aux normes de l'échangeur
- **Axe 3 : entre l'échangeur des Platanes (RN 296 / RD13) et l'échangeur de Puyricard (RN296 / RD14)** avec la priorisation des transports collectifs sur cette portion

Le présent programme est fonctionnellement autonome et tire le meilleur parti des infrastructures existantes. Il n'implique pas la réalisation d'autres aménagements ultérieurs pour être efficace. Il est cependant compatible avec ces évolutions.

L'état initial de l'environnement réalisé lors des études en amont a mis en évidence plusieurs enjeux spécifiques, à savoir :

- Des enjeux urbains et paysagers, avec un habitat dense à l'Ouest et plus diffus au Nord, mais toujours très présent aux abords de la RN 296 ;
- Des enjeux archéologiques et patrimoniaux, avec la présence notamment du site archéologique de l'Oppidum d'Entremont, classé Monument Historique.

Trafic actuel sur l'itinéraire :

- Rocade Ouest : 67 000 v/j dont 2 500 poids lourds
- Rocade Nord : 60 000 v/j dont 2 500 poids lourds
- 55% de trafic de transit en traversée de la zone Corsy / Les Platanes
- Près de 2 jours sur 3 : au moins 1 heure de ralentissement et plus pour les usagers

Caractéristiques principales des aménagements

Type de voie : 2x2 voies
Statut de la route (après aménagement) : route express
Vitesse de référence : de 50 à 110 km/h selon les sections concernées
Échangeur RN296 / RD14 : création d'un giratoire de type « quart de-trèfle » avec l'aménagement de bretelles d'entrée et de sortie situées au Sud.
Suppression des accès directs et rétablissements des accès avec des regroupements d'accès et le raccordement à la voirie secondaire via le réseau existant ou via des voies à créer.
Création d'une voie priorisée aux transports collectifs entre l'échangeur des Platanes et l'échangeur de Puyricard et évolution de la bretelle de sortie de l'échangeur de Saint-Donat (sens Venelles → Aix-en-Provence-

Historique de l'opération et échéances prévisionnelles**Étapes clés**

2005 – 2006	Constat de dysfonctionnements importants sur le secteur
3 Juillet 2008	<i>Décision Ministérielle</i> précisant les objectifs du réaménagement de la RN296 avec la mise aux normes de l'itinéraire et l'examen des différentes problématiques à traiter en priorité.
2012	Poursuite des études préalables et études détaillées des zones prioritaires
Juillet 2016	Lancement des études d'opportunité de Phase 2 (comparaison des variantes)
Novembre 2016 Janvier 2017	Présentation des résultats intermédiaires (2016) puis aboutis (2017) aux instances de gouvernance du projet (comités techniques et de pilotages)
Mars 2017	Concertation réglementaire L103-2 du code de l'urbanisme et élaboration d'un bilan
Avril 2018	Validation en comité de pilotage et choix des variantes préférentielles pour la suite des études

Prochaines échéances :

- Concertations Inter Services (locale et nationale) sur le dossier soumis à enquête publique
- Saisine de l'Autorité environnementale (CGEDD¹)
- Préparation de l'enquête publique
- Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)
- Procédure d'expropriation et études de conception détaillée

Contexte territorial et enjeux socio-économiques

Le Territoire du Pays d'Aix est l'un des six territoires qui composent l'espace de la Métropole Aix-Marseille Provence. Ce territoire est traversé par plusieurs infrastructures de transport de différents niveaux :

- 3 axes de niveau européen : le couloir rhodanien (A7 et LGV Méditerranée), l'arc méditerranéen (A8) et le sillon alpin (A51)
- 2 axes structurants d'intérêt métropolitain : les routes départementales n°6 et n°9

Le Pays d'Aix constitue **un espace d'articulation et d'interface entre les différents bassins de vie et d'emplois qui l'entourent** : l'aire marseillaise, le pourtour de l'étang de Berre, l'Ouest Var, le Pays Salonais et le val de Durance.

Ce **positionnement stratégique** de premier ordre a été à l'origine de son expansion et a fortement contribué au développement économique exceptionnel de ce territoire au cours des 40 dernières années. Il regroupe aujourd'hui 36 communes pour près de 415 000 habitants, au sein d'un espace métropolitain Aix-Marseille Provence qui réunit désormais 92 communes et près de 2 millions d'habitants.

Dispositif de concertation continue

Préalablement à la concertation réglementaire de mars 2017, un dispositif de concertation continue a été mis en place sur le projet afin de partager les enjeux, enrichir et co-construire avec les riverains concernés par les modifications d'accès à la RN296, les critères d'évaluation des variantes ainsi que les familles de variantes proposées.

Ce dispositif a été reconduit, post concertation règlementaire, sur proposition du comité de pilotage du 12 juillet 2017 afin d'approfondir et mieux évaluer l'impact de certaines variantes. Des échanges ont ainsi été organisés entre les Comités d'Intérêt de Quartier et le Maître d'Ouvrage entre 2017 et début 2021.

La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur se rapprochera vers les riverains en amont de l'enquête publique.

1 Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

Mai 2016	Série 1 : 3 ateliers de travail participatifs afin <ul style="list-style-type: none"> • d'identifier les enjeux et définition des critères de comparaisons des variantes • définir les variantes de solutions de rétablissement d'accès qui feront l'objet d'études plus approfondies
Décembre 2016	Série 2 : 3 ateliers de travail participatifs afin de <ul style="list-style-type: none"> • partager les analyses réalisées • enrichir ces analyses pour améliorer les études de comparaison de variantes
Décembre 2017 (post concertation règlementaire)	Série 3 : 7 ateliers pour permettre <ul style="list-style-type: none"> • de mieux évaluer, par accès, les impacts des solutions d'aménagement dites préférentielles • d'envisager toutes les pistes d'amélioration susceptibles d'en réduire les impacts négatifs et favoriser l'intégration des ouvrages dans leur environnement
Mai 2018	Série 4 : 2 ateliers consacrés à deux accès (37 et 30/31) nécessitant des approfondissements spécifiques ainsi que l'évolution envisagée de l'échangeur de Saint-Donat

Volet financier

Montant de l'opération

Sur la base du programme actuel, le montant prévisionnel de l'opération est estimé à 21,4 M€ TTC

Le montant inscrit pour cette opération au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 prolongé jusqu'en 2022 est de 6M€, dont 3 M€ de part État.

Clés du financement

La répartition des clés de financement entre les co-financeurs n'est pas encore définie, exceptée la part État qui est fixée à 50 % du montant du projet.