

Relevé des décisions du COMITE DE PILOTAGE

Objet :

Aménagement de la Route Nationale 296 et mise au statut de route express

Date de réunion : 29/06/18

Lieu : Sous-Préfecture d'Aix-en-Provence Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

Ministère
de la transition
écologique et
solidaire

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

Provence-Alpes-
Côtes d'Azur

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

Le comité de pilotage consacré à l'aménagement de la RN296 a pour ordre du jour :

- A) Rappels
- B) Axe 3 : bretelle de sortie de l'échangeur de Saint-Donat :
 - o Partage des enseignements de l'atelier riverains du 15 mai 2018
 - o Choix de la solution à porter à l'enquête publique
- C) Axe 1 : rétablissement des accès 30&31 :
 - o Partage des enseignements de l'atelier riverains du 17 mai 2018
 - o Choix de la solution à porter à l'enquête publique
- D) Axe 1 : rétablissement des autres accès :
 - o Rappel des solutions à porter à l'enquête publique validées lors du Comité de Pilotage du 12 juillet 2017
- E) Axe 2 : mise aux normes de la bretelle de sortie de l'échangeur de Puyricard :
 - o Rappel de la solution à porter à l'enquête publique validées lors du Comité de Pilotage du 12 juillet 2017

RELEVÉS DES DÉCISIONS :

A. Rappels

Le Sous-Préfet introduit la séance en précisant qu'il s'agit, pour le Comité de Pilotage, de tirer les enseignements de la concertation menée en continue depuis près de 3 ans sur le projet d'aménagement de la RN296, avant d'entamer la phase préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Il indique que les membres du COPIL vont ainsi être sollicités pour valider le choix de l'ensemble des solutions d'aménagement qui seront présentées lors de l'enquête publique. Cette réunion devra permettre en particulier de procéder à l'arbitrage sur deux points spécifiques du projet :

- Le choix de la fermeture ou du maintien de la bretelle de sortie de Saint-Donat, dans le cadre de l'aménagement de la voie réservée aux transports en commun (axe 3 du projet) ;
- Le choix de la variante préférentielle pour le rétablissement des accès 30&31 (axe 1 du projet).

16, rue Zattara
13332 Marseille
Cédex 3
téléphone :
04 91 28 40 94

B. Axe 3 : Création d'une voie réservée au bus et évolution de bretelle de sortie de l'échangeur de Saint-Donat

La DREAL rappelle que le COPIL du 12 juillet 2017 avait exprimé un choix préférentiel en faveur de la variante Abis, qui consiste en l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence, avec la suppression de la bretelle de sortie de l'échangeur de Saint-Donat.

Depuis, plusieurs échanges avec les riverains ont porté sur cette solution préférentielle au cours de la dernière année :

- Un atelier « riverains », organisé en décembre 2017, au cours duquel certains participants ont remis en question le choix d'aménager une voie réservée bus sur la bande d'arrêt d'urgence ;
- Un atelier « riverains », organisé en mai 2018, au cours duquel les riverains ne se sont plus exprimés contre la création d'une voie réservée aux bus sur la bande d'arrêt d'urgence mais, en revanche, se sont majoritairement exprimés en défaveur de la suppression de la bretelle de sortie de l'échangeur de Saint-Donat.

Plusieurs courriers ou pétitions établis par différents collectifs de riverains ont également été adressés au maître d'ouvrage pour faire connaître leurs positions et formuler des propositions.

Principaux enseignements issus de l'atelier du 15 mai 2018 :

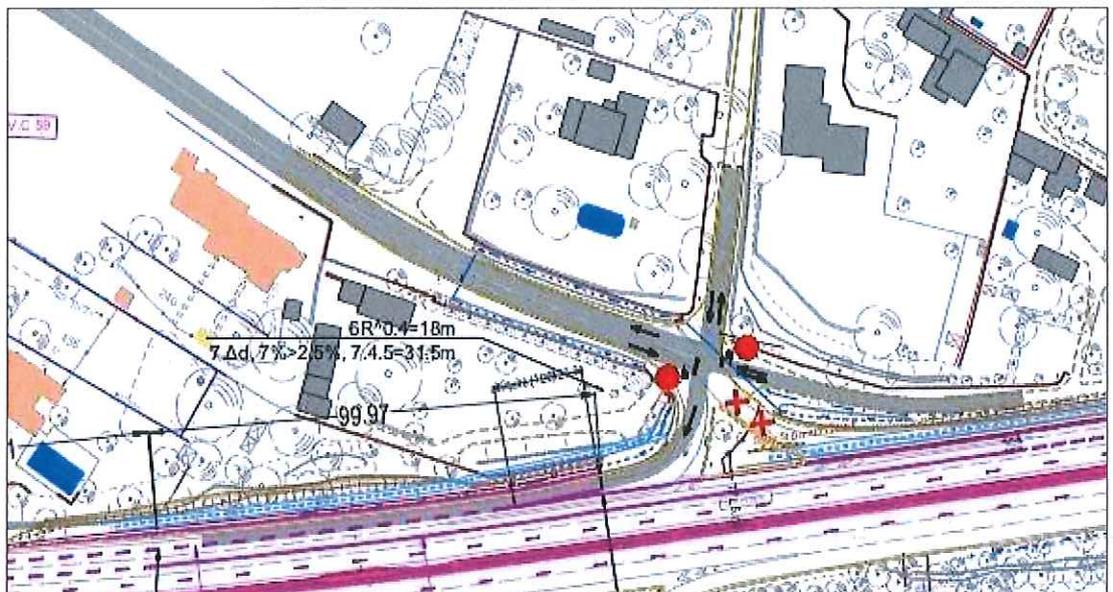
L'atelier du 15 mai 2018 a permis au maître d'ouvrage de faire connaître les résultats des études de trafic aux riverains.

Durant l'atelier, la DREAL a noté une revendication majoritaire pour la conservation de la bretelle de sortie de Saint-Donat et pour son aménagement en termes de sécurité (variante A).

Les principaux arguments exposés par les riverains à l'encontre la variante Abis (fermeture de la bretelle de sortie) sont les suivants :

- La diminution de l'accessibilité du quartier en véhicule léger ;
- Le risque de dégradation de la desserte en transports en commun du quartier (ligne 23 du réseau Aix en Bus).

Toutefois, quelques riverains proches de la bretelle se sont exprimés en faveur de la suppression de la bretelle de sortie afin de pacifier le trafic à la traversée du quartier et améliorer durablement la sécurité.



Plan de principe de la variante Abis

Décision du COPIL :

Conscients des efforts d'explication que nécessitera ce choix auprès de la population, les membres du COPIL s'accordent, à l'unanimité, pour porter à l'enquête publique la variante Abis, incluant le projet de suppression de la bretelle de sortie de Saint-Donat dans le sens Venelles--> Aix.

Les principales considérations retenues par le COPIL à l'appui de son choix sont :

- La variante Abis offre des avantages comparatifs certains :
 - La variante Abis permet de dissocier le trafic de transit du trafic d'échanges avec le quartier.
L'étude de trafic montre que la bretelle de sortie de Saint-Donat est peu utilisée sur l'ensemble de la journée. Elle est particulièrement empruntée le matin, aux heures de pointe, en substitution à la RN296 afin d'éviter le trafic congestionné sur la RN296 (les 3/4 des usagers de la bretelle de sortie l'utilisent pour ce motif : 18 % entrent et ressortent immédiatement, 20 % rejoignent Puyricard et 37 % Aix centre créant ainsi un trafic « de transit » important totalement inadapté au réseau secondaire ;
 - Même si les aménagements associés à chacune des deux variantes permettent de garantir la sécurité routière au niveau de l'échangeur lui-même, la variante A bis offre de meilleures conditions de sécurité sur le réseau secondaire en limitant les conflits entre les riverains (y compris piétons et cyclistes) et les véhicules en transit. ;
 - La variante Abis présente un impact foncier moindre que la variante A.
 - La variante Abis est sensiblement moins onéreuse, même si la différence de coût n'est pas un élément décisif pour ce choix.
- Le COPIL a pris acte des inquiétudes émises par plusieurs riverains quant à la diminution de l'accessibilité du quartier en véhicule léger ; le COPIL note que le rallongement du temps de parcours pour les habitants du quartier est très réduit aux heures de pointe (de l'ordre de 2 minutes) ; par ailleurs le quartier reste puissamment relié à la RN296 dans la mesure où les 3 autres mouvements sont maintenus au niveau de l'échangeur de Saint-Donat ;
- Le COPIL a pris acte des inquiétudes émises par plusieurs riverains sur le maintien de la desserte en transports en commun du quartier, mais souligne que l'Autorité Organisatrice des Transports en commun a confirmé la possibilité de modifier le tracé de la ligne de bus 23 pour continuer à desservir tous les arrêts existants dans le quartier, y compris en cas de fermeture de la bretelle.
- Le COPIL a pris acte qu'un accès de service (avec portail réservé aux exploitants des voies) allait devoir être maintenu à l'endroit de l'actuelle sortie de Saint-Donat : en effet l'échangeur est utilisé comme secteur de retournement par l'exploitant ESCOTA (patrouillage, viabilité hivernale)

Le Sous-Préfet rappelle que le projet d'aménagement présenté à l'enquête publique inclura donc la suppression de la bretelle de sortie de Saint-Donat. Il souligne que le projet de création d'une voie réservée aux bus reste viable, si finalement, à l'issue de l'enquête publique, la conservation de la bretelle était retenue.

C. Axe 1 : rétablissement des accès 30&31

La DREAL rappelle la décision du Comité de Pilotage du 19 avril 2018 de rouvrir la comparaison entre deux variantes pour le rétablissement des accès 30&31 :

- La variante I qui consiste à rétablir l'accès depuis le chemin de la Rose jusqu'à la barrière DFCI (accès 30&31 actuel) via l'élargissement du chemin privé existant ;
- La variante II qui consiste à créer l'accès de rétablissement depuis la RD14 jusqu'à la barrière DFCI (accès 30&31 actuel) via le chemin privé existant, puis au droit de la campagne Chastel.

La DREAL précise que les échanges préalables avec les services techniques de la ville d'Aix-en-Provence ont conduit à définir le profil en travers minimal acceptable pour la construction d'une voie publique communal. La largeur minimale requise est de 4,5 m entre les limites de propriété situées de part et d'autre de la voie, et doit être libre de tout obstacle. Cette largeur minimale n'est possible qu'en alignement droit et sur une longueur limitée. Des espaces d'attente doivent être aménagés aux extrémités de ces alignements droits, pour faciliter le croisement des véhicules.

Ces caractéristiques minimales ont été appliquées dans des conditions rigoureusement identiques pour l'étude de la variante I comme de la variante II, compte tenu des très fortes contraintes rencontrées sur ce secteur.

La DREAL rappelle qu'un atelier s'est tenu avec les riverains le 17 mai 2018 afin de partager l'étude technique des deux variantes et de procéder à l'analyse comparative de celles-ci.

Positionnement des riverains durant l'atelier du 17 mai 2018 :

Durant l'atelier, la DREAL a noté un nombre d'expressions plus important en faveur de la variante I plutôt qu'en faveur de la variante II.

Positionnement des riverains post-atelier :

Une réunion du CIQ s'est tenue le 4 juin 2018 durant laquelle 16 riverains se sont positionnés :

- 56% sont favorables à la variante I, mais réduite à une largeur 3m / 3m50 afin d'épargner différents éléments du paysage existant ;
- 25% sont favorables à la variante II ;
- 19% ne se prononcent pas.

A l'unanimité, les riverains présents ont rappelé leur attachement à leur cadre de vie actuel, et à la qualité paysagère du site.

Après l'atelier, plusieurs courriers ont également été envoyés au maître d'ouvrage dont 4 se positionnent en faveur de la variante II et 2 en faveur de la variante I.



Plan de la variante II

Décision du COPIL :

Conscients des efforts d'explication que nécessitera ce choix auprès de la population, les membres du COPIL s'accordent, à l'unanimité, pour porter à l'enquête publique la variante II..

Les principales considérations retenues par le COPIL à l'appui de son choix sont :

- la fermeture des accès 30&31 sur la RN296 conduit potentiellement à l'enclavement de plusieurs propriétés qui ne bénéficient aujourd'hui d'aucun droit de passage sur les deux chemins privés existants, ni pour rejoindre l'impasse de l'Eperon et le chemin de la Rose au Nord, ni pour rejoindre la RD14 à l'Ouest. Le maître d'ouvrage est donc dans l'obligation de créer une voie et un droit de passage pour que ces propriétés ne soient pas enclavées au moment de la fermeture des accès 30&31,
- La création d'une voie nouvelle, particulièrement sous maîtrise d'ouvrage publique, doit répondre à des critères de fonctionnalité très strictes. C'est le sens de la mise au point intervenue entre les services techniques compétents : en deçà de 4,5m de largeur entre les propriétés mitoyennes, la fonctionnalité de la future voie n'est plus assurée,
- l'expression recueillie en faveur de la variante I repose sur la conviction erronée qu'ont les riverains que le profil de la voie à créer pourra s'adapter à toutes les contraintes pour épargner les éléments paysagers existants (demande d'une voie de 3m ou 3,5m de large). Les impératifs de largeur de la voie à créer ayant été rappelés par le maître d'ouvrage, la poursuite d'un projet de voie nouvelle selon le tracé de la variante I ne pourrait conduire qu'à de graves désillusions ultérieurement pour les personnes qui se sont exprimées en faveur de la variante I,
- La variante II a également des impacts, mais ceux-ci seront maîtrisés et le maître d'ouvrage sera en capacité de restituer un aménagement de qualité, conforme aux attentes exprimées par la population en termes de respect du caractère paysager remarquable du quartier. Le maître d'ouvrage devra réaliser un aménagement particulièrement soigné et respectueux de la Campagne Chastel, pour permettre le passage de la voie de rétablissement au droit de cette propriété.

- L'aménagement du carrefour avec la RD14, permettra aux usagers d'entrer ou sortir du rétablissement en toute sécurité.
- La variante II permet aux piétons et cyclistes de rejoindre rapidement la RD14 (les piétons y trouvent notamment des lignes de bus), ce que ne permet pas la variante I ;
- Concernant les nuisances sonores générées par la RN296, quelle que soit la variante retenue, le maître d'ouvrage aménagera un dispositif anti-bruit qui améliorera nettement la situation du quartier. Les performances du dispositif seront mêmes accrues avec le choix de la variante II.

D. Axe 1 : rétablissement des autres accès

■ Accès 37 / décision du COPIL :

La DREAL rappelle que le COPIL du 12 juillet 2017 avait exprimé un choix préférentiel en faveur de la variante II dite « modifiée » qui consiste en l'aménagement d'une voie de rétablissement joignant le chemin de Cougourdan à la RD13 (chemin de Saint Canadet).

Depuis, plusieurs échanges avec les riverains ont porté sur cette solution préférentielle au cours de la dernière année :

- Un atelier « riverains », organisé en décembre 2017, au cours duquel certains participants ont remis en question le choix de ne pas utiliser la plate-forme existante de la RN296 pour desservir le chemin de Cougourdan depuis la RD13 (notion de contre-allée) ou encore le choix du tracé de la variante II « modifiée » à travers les propriétés riveraines.
- Un atelier « riverains », organisé en mai 2018, au cours duquel les riverains ne se sont plus exprimés contre le principe de la variante II « modifiée », mais se sont montrés en revanche inquiets des conditions d'insertion de la voie au sein des propriétés riveraines, notamment de l'insertion des bassins associés aux ouvrages routiers et de l'insertion du carrefour aménagé sur la RD13.

Plusieurs courriers ou pétitions établis par différents collectifs de riverains ont également été adressés au maître d'ouvrage pour faire connaître leurs positions et formuler des propositions. Le maître d'ouvrage s'est d'ailleurs saisi de l'essentiel de ces propositions pour améliorer les caractéristiques de la variante II « modifiée » entre les ateliers de décembre et de mai 2018.

Principaux enseignements issus de l'atelier du 15 mai 2018 :

Les riverains ont salué les évolutions proposées par le maître d'ouvrage pour modifier le tracé de la voie de rétablissement et faire passer cette voie au Sud du bassin d'assainissement existant, avec création d'un écran anti-bruit en lieu et place du merlon actuel.

La DREAL les ayant informé de la nécessité d'étendre ce bassin pour compenser l'imperméabilisation supplémentaire lié à l'extension des ouvrages routiers, les riverains ont fait part de leur opposition ou de leurs vives inquiétudes vis à vis de cette extension du bassin :

- opposition au prélèvement d'emprises foncières supplémentaires sur des propriétés bâties, pour réaliser l'extension du bassin,
- inquiétudes sur la présence d'un bassin plus important, au regard des dysfonctionnements liés à l'insuffisance de l'entretien et des nuisances potentielles.

Des riverains se sont inquiétés également de l'emprise du futur carrefour giratoire créé sur la RD13.

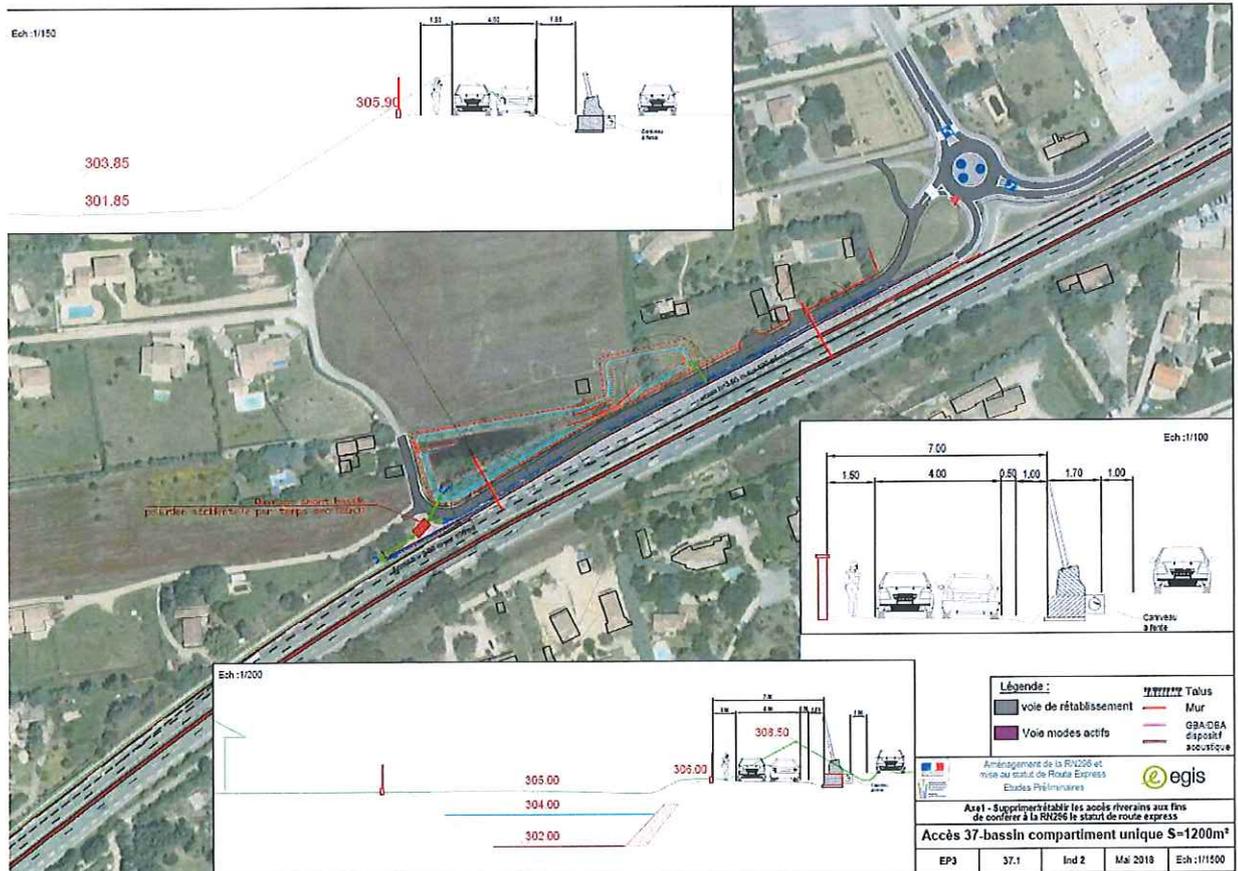
Les membres du COPIL s'accordent, à l'unanimité, pour porter à l'enquête publique la variante II « modifiée ».

Les principales considérations retenues par le COPIL à l'appui de son choix sont :

- Le COPIL a salué les améliorations significatives apportées par le maître d'ouvrage à la variante II « modifiée », sous l'impulsion des propositions formulées par les riverains (passage au sud du bassin d'infiltration et création d'un écran anti-bruit).
- Le COPIL a pris acte de l'inquiétude forte sur plusieurs aspects techniques (extension du bassin et giratoire sur la RD13) exprimée lors de l'atelier de mai 2018.
- Le COPIL a pris acte de l'opposition déclarée des propriétaires concernés en ce qui concerne l'extension du bassin d'infiltration existant.

Pour la préparation du dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage définira un périmètre d'aménagement englobant les différentes positions envisageables aujourd'hui pour l'extension du bassin d'infiltration. Le choix d'implantation définitif sera réalisé après l'enquête publique et sera opéré en fonction de la capacité du sous-sol à infiltrer les eaux (cette capacité sera déterminée par des sondages à réaliser in situ) et de l'occupation des parcelles concernées

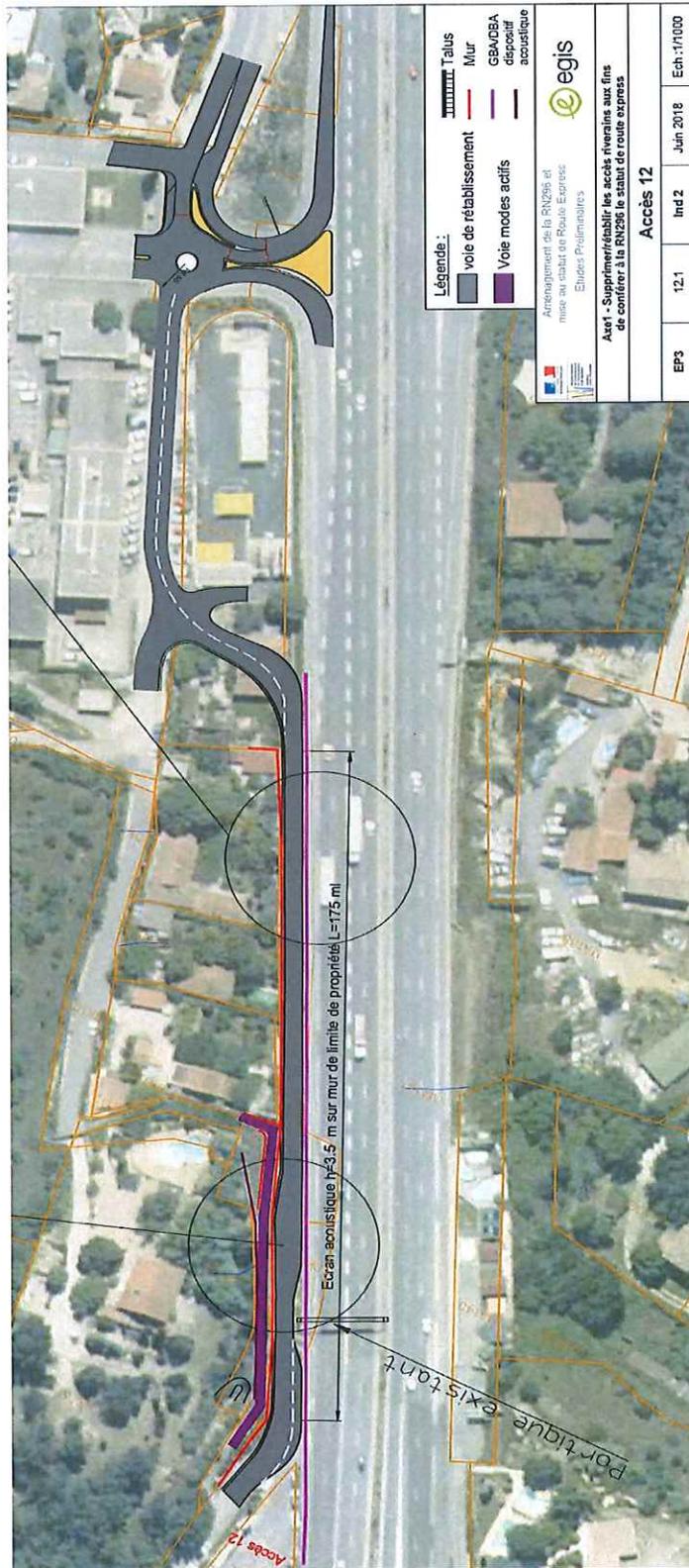
- Le COPIL a pris acte de la confirmation de l'intérêt d'une liaison piétonne/cycliste entre Cougourdan et Saint-Donat.



Plan de la variante II modifiée

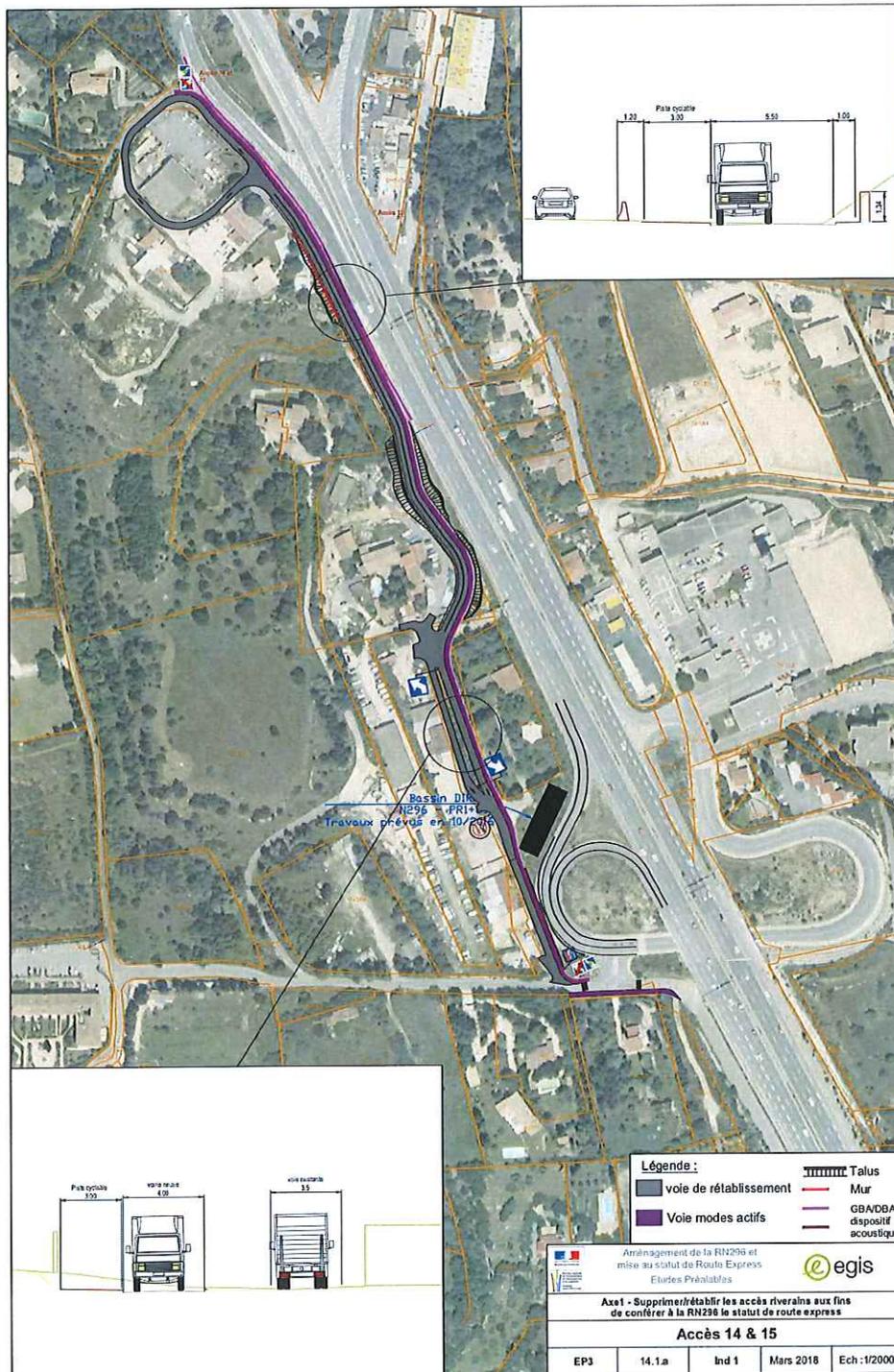
■ Accès 12 / décision du COPIL :

Les membres du COPIL confirment, à l'unanimité, leur accord pour porter à l'enquête publique la variante I.



Plan de la variante I

■ Accès 14&15 / décision du COPIL :
 Les membres du COPIL confirment, à l'unanimité, leur accord pour porter à l'enquête publique la variante I.



Plan de la variante I

■ **Accès 19&20 / décision du COPIL :**

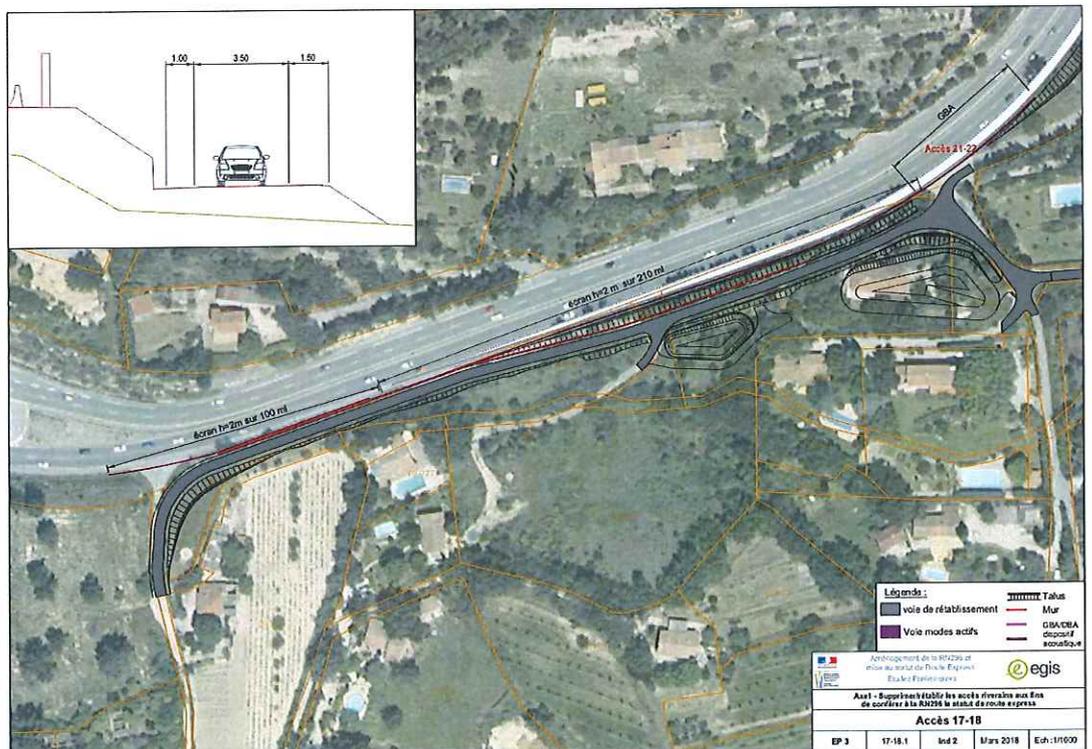
Les membres du COPIL confirment, à l'unanimité, leur accord pour porter à l'enquête publique la variante IV.



Plan de la variante IV

■ **Accès 17&18 / décision du COPIL :**

Les membres du COPIL confirment, à l'unanimité, leur accord pour porter à l'enquête publique la variante III modifiée.



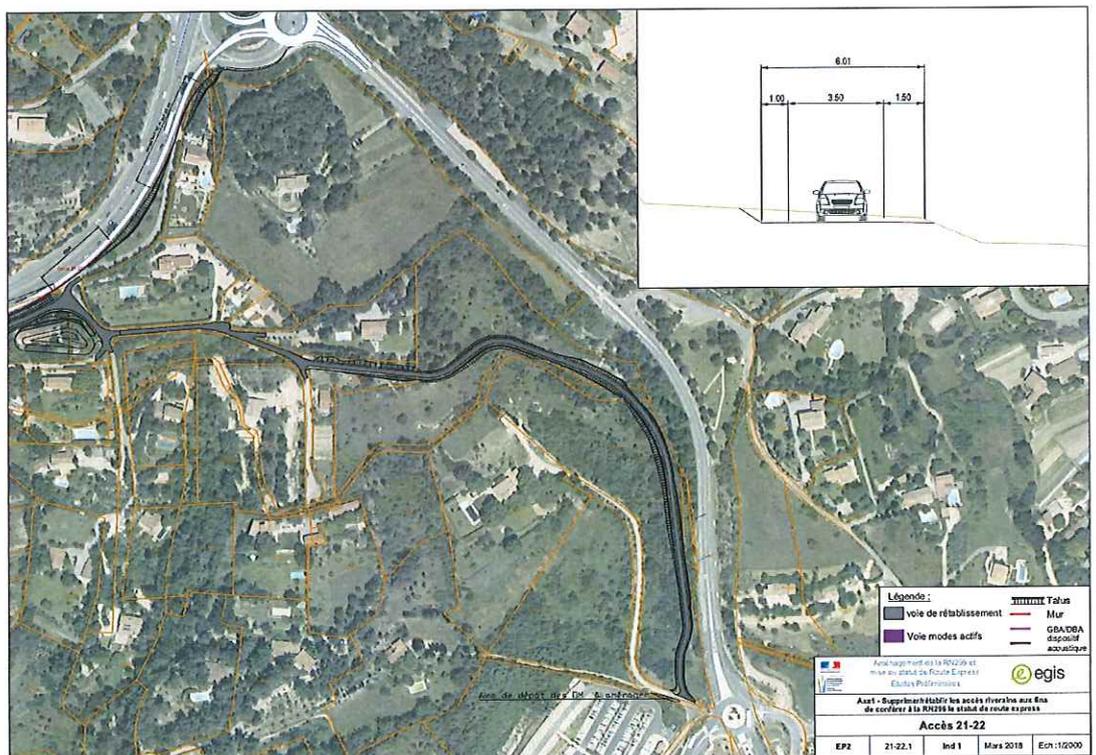
Plan de la variante III modifiée

■ Accès 21&22 / décision du COPIL :

Les membres du COPIL confirment, à l'unanimité, leur accord pour porter à l'enquête publique la variante I.

Les principales considérations retenues par le COPIL à l'appui de son choix sont :

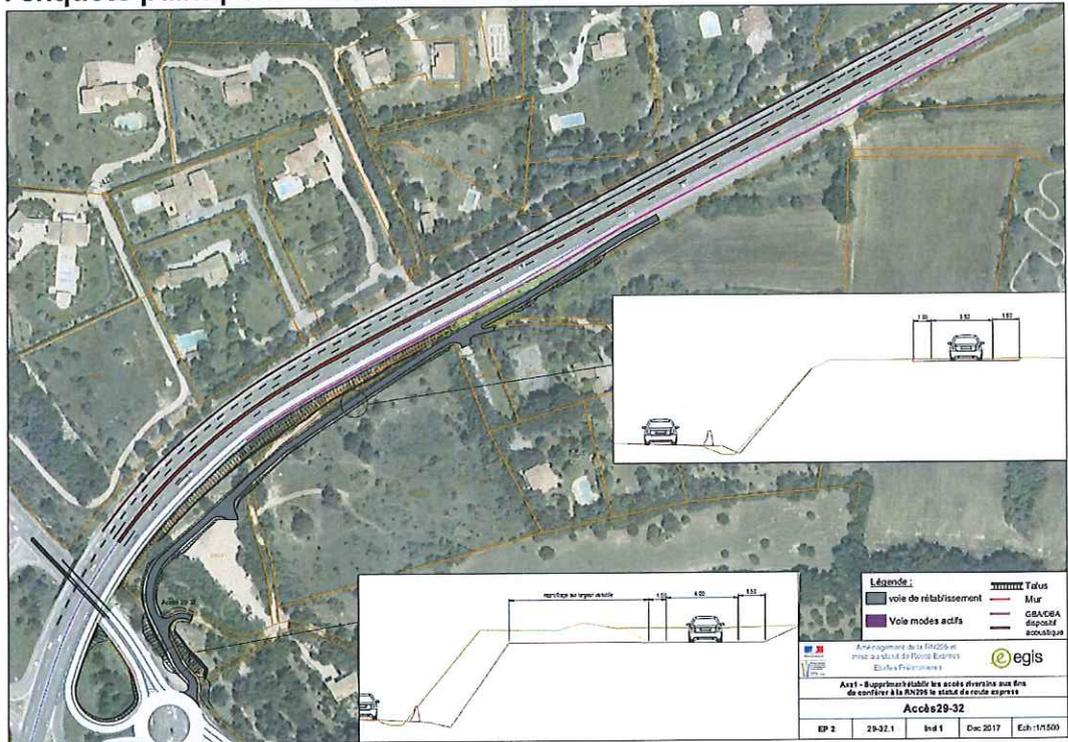
- Le maître d'ouvrage a réalisé une analyse détaillée de la co-visibilité de la voie de rétablissement, notamment au regard de deux points de sensibilité spécifiques :
 - La co-visibilité de la voie avec les riverains ;
 - La co-visibilité de la voie avec l'Oppidum d'Entremont.
- Le travail de conception de la voie de rétablissement a été mené afin que celle-ci s'insère au mieux dans le paysage et épouse la topographie du terrain. Le projet assure ainsi la préservation de l'espace remarquable.
- Le représentant de l'ABF exprime son inquiétude quant à l'impact des remblais et des soutènements sur le site de l'Oppidum d'Entremont et rappelle qu'au titre des espaces protégés, il sera nécessaire de déposer un permis d'aménager.
- Il est convenu que le maître d'ouvrage transmettra le dossier d'études et que les deux entités travailleront de concert afin de fluidifier la procédure. Une réunion sera organisée entre l'ABF, la DRAC (service archéologique) et la DREAL.



Plan de la variante

■ **Accès 29&32 / décision du COPIL :**

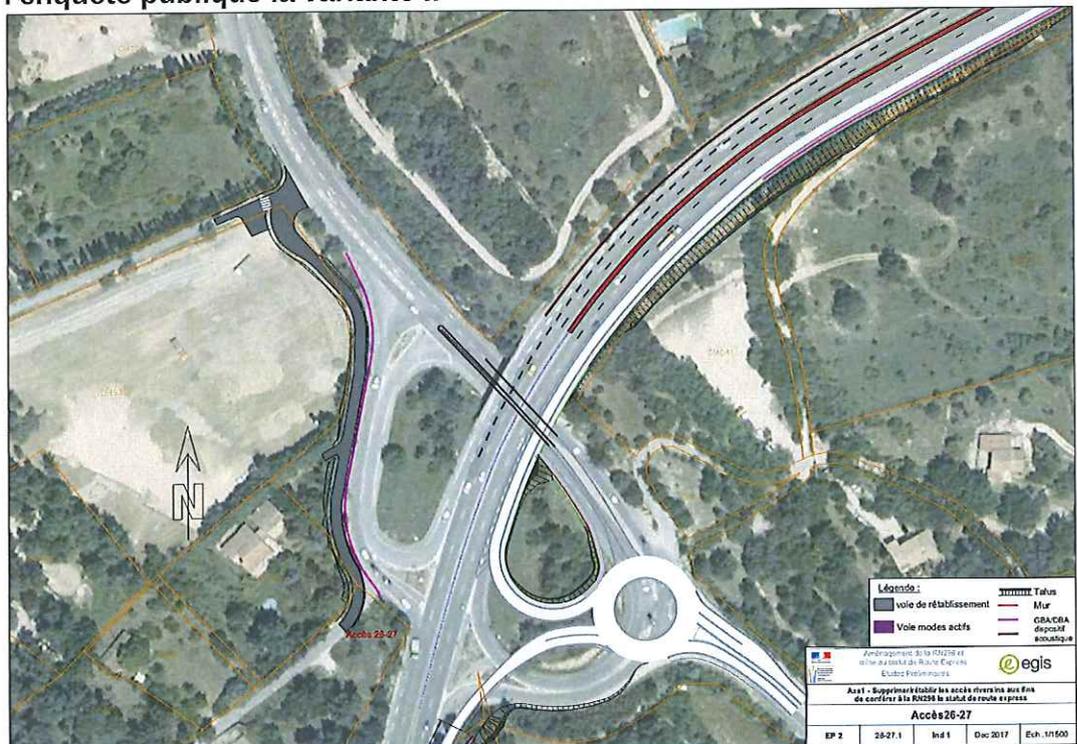
Les membres du COPIL confirment, à l'unanimité, leur accord pour porter à l'enquête publique la variante I modifiée.



Plan de la variante I modifiée

■ **Accès 26/27 / décision du COPIL :**

Les membres du COPIL confirment, à l'unanimité, leur accord pour porter à l'enquête publique la variante I.



Plan de la variante I

E. Axe 2, mise aux normes des bretelles Sud de l'échangeur de Puyricard

La DREAL rappelle que le COPIL du 12 juillet 2017 avait exprimé un choix préférentiel en faveur de la variante « giratoire / quart-de-trèfle » qui consiste à conserver la configuration actuelle de la bretelle d'entrée (en procédant à un élargissement de l'ouvrage de franchissement) et à créer un giratoire au carrefour entre les bretelles Sud et la RD14.

Depuis, plusieurs échanges sont intervenus avec les responsables de 5 CIQ, qui s'étaient exprimés en faveur de la variante « giratoire + demi-losange » lors de la concertation publique. La position des responsables de CIQ est restée globalement inchangée et motivée par deux préoccupations essentiellement :

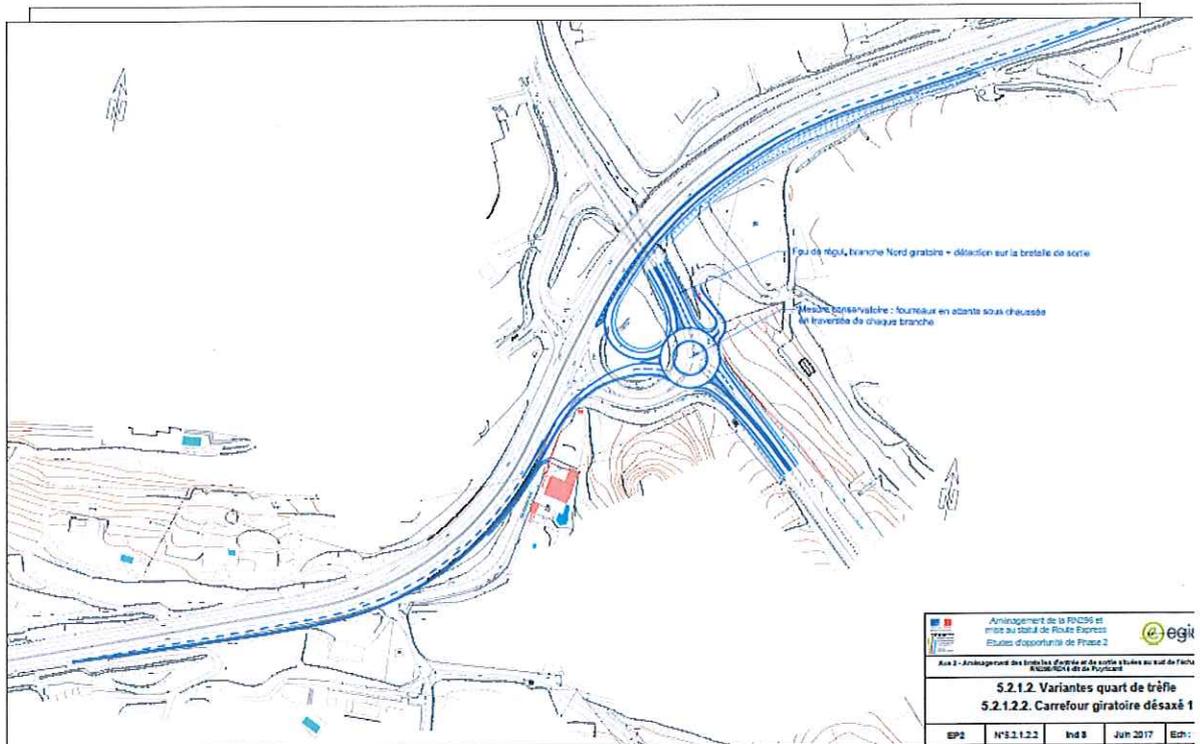
- l'inquiétude sur la robustesse du fonctionnement de l'aménagement, compte tenu des perspectives de croissance du trafic ; à cet égard, les prévisions de croissance prises en compte par le maître d'ouvrage sont jugées insuffisantes ; les responsables des CIQ proposent par ailleurs de rendre le fonctionnement plus robuste en introduisant des régulations par feux sur deux branches du futur carrefour giratoire et d'ajouter un shunt pour prendre en compte le mouvement RN296 → Aix-Centre
- la complexité des croisements dans le giratoire liée à la configuration « quart de trèfle » de l'échangeur ; la configuration losange étant jugée plus simple à cet égard

Décision du COPIL :

Conscients des efforts d'explication que nécessitera ce choix auprès de la population, les membres du COPIL s'accordent, à l'unanimité, pour porter à l'enquête publique la variante « giratoire / quart-de-trèfle ». Deux branches (Nord et Sud) du futur giratoire seront équipés de feux de régulations asservis à des systèmes de détection de remontées de files, qui viendront garantir le fonctionnement de l'échangeur. La réalisation d'un shunt supplémentaire n'est pas retenue dans la variante portée à l'enquête publique.

Les principales considérations retenues par le COPIL à l'appui de son choix sont :

- les études réalisées montrent que la configuration « losange » n'apporte pas aucun gain d'efficacité pour le fonctionnement de l'échangeur ; en revanche, la configuration « losange » a nettement plus d'impact sur le contrefort du plateau d'Entremont.
- Le maître d'ouvrage s'attachera à mieux expliquer les hypothèses de trafics prises en compte et à démontrer la robustesse de fonctionnement qu'offre le projet ;
- Les feux de régulation sur les branches Nord et Sud du giratoire et les systèmes d'asservissement associés améliorent encore la robustesse de fonctionnement ; tandis que la création d'un shunt pour le mouvement RN296 → Aix-Centre ne se justifie ni au regard de son coût ni au regard de son impact sur le site.



Plan de la variante « giratoire / quart de trèfle »

F. Prochaines étapes

- Le COPIL demande à la DREAL de poursuivre la préparation du dossier d'enquête publique sur la base des orientations retenues ce jour,
- En septembre, un temps de travail entre la DREAL et les services de la DRAC sera organisé afin de présenter plus en détail les aspects du projet qui sont en relation avec le site historique et patrimonial d'Entremont (Axe 1 : accès 21&22 ; Axe 2 : échangeur de Puyricard)
- La phase de concertation inter-services est envisagée à l'automne 2018,
- L'enquête publique du projet d'aménagement de la RN296 est envisagée mi 2019.

— Fin du relevé des décisions —

AMENAGEMENT DE LA RN296

COPIL du 29 juin 2018

ANNEXE – LISTE DES PRESENTS

Sous-Préfecture d'Aix-en-Provence :

GOUTEYRON Serge, *Sous-Préfet*
ALLARD Anne, *Cheffe du bureau de la cohésion social et des affaires économiques*
PRIOLEAUD Sylvie, *SG Sous-Prefecture*

Préfecture de Région :

FABRE Nadia, *chargée de mission SGAR*

Ville d'Aix-en-Provence :

CLOUCHOUX Jean-Jacques, *Directeur Général des Services Techniques de la Ville d'Aix-en-Provence*
RAVI André, *Elu Ville d'Aix-en-Provence*

Métropole AMP, conseil de territoire du Pays d'Aix :

BARRET Guy, *Vice-Président aux transports*
BONFILS Nicolas, *Directeur Général Adjoint Mobilités*
KERSTENNE Jean-François, *chargée de mission voirie métropolitaine*

CD13 :

PASCAL Claude, *Directeur Adjoint déplacements et infrastructures*
BILLET Marc, *DRP Arrondissement d'Aix-en-Provence*

DirMed :

CORDIER Cyrille, *Responsable district urbain*

DREAL PACA :

PATTE Lionel, *chef de l'unité maîtrise d'ouvrage*
COUSSEAU Stéphane, *responsable d'opérations*
FAR Tarek, *responsable d'opérations*

EGIS :

FIORDELISI Raphaël, *directeur d'études, maître d'œuvre*

Nicaya conseil :

AGOSTINI Lola, *AMO DREAL PACA concertation-communication*
PERICHON Blandine, *AMO DREAL PACA concertation-communication*