

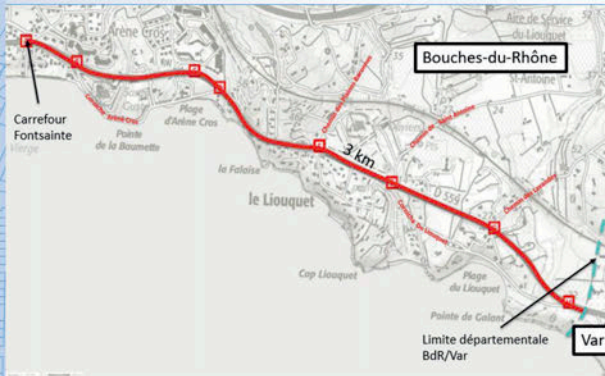
RD559

AMÉNAGEMENT ENTRE LE CARREFOUR DE FONTSAINTE ET LE VAR COMMUNE DE LA CIOTAT CONCERTATION PUBLIQUE

1 - CONTEXTE DU PROJET

→ SITUATION

- La **RD559** est l'axe principal de la commune de La Ciotat qu'elle traverse d'Ouest en Est pour desservir le département du Var.
- La portion de route concernée par le **projet porte sur un linéaire de 3 km** entre le carrefour de Fontsaïnte et la limite départementale des Bouches-du-Rhône et du Var.



→ DEFINITION

Actuellement

- La RD559 ne répond plus à l'usage actuel
- Le trafic routier y est dense
- Voie avec des caractéristiques « rase campagne » incitant à des vitesses excessives
- Manque d'aménagements dédiés aux modes doux

Objectifs de l'aménagement

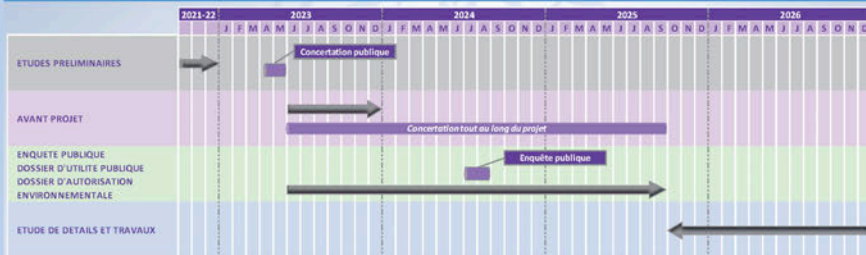
- Sécuriser la voie pour l'ensemble des usagers
- Déployer une offre pour les modes doux (piétons + vélos)
- S'inscrire dans le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes en tant que Véloroute Nationale n°65 (V65) reliant l'EuroVélo 17 à l'EuroVélo 8
- Permettre l'accès sécurisé aux plages et restaurants
- Créer des zones de stationnement

→ CONCERTATION

Cette concertation présente une synthèse des **Etudes Préliminaires** afin de recueillir les remarques des usagers et des riverains, ainsi que d'**identifier parmi les différentes variantes envisagées, celle retenant l'adhésion du public.**

Une nouvelle concertation sera ensuite réalisée au stade de l'**Avant-Projet** et présentera en détail la solution retenue.

→ CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**



AMÉNAGEMENT ENTRE LE CARREFOUR DE FONTSAINTE ET LE VAR COMMUNE DE LA CIOTAT CONCERTATION PUBLIQUE

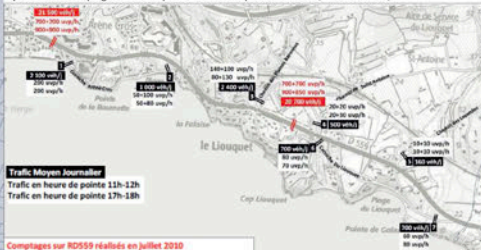
2 – ETUDES DE CIRCULATION

Trois études de trafic ont été réalisées : en 2010, en 2014 puis en 2022.

Elles ont montré que la RD559 s'inscrit comme un axe d'intérêt économique important

UN TRAFIC LOCAL IMPORTANT

Synthèse des comptages automatiques sur voiries en période estivale (Transmobilités 2014)



Trafic Moyen Journalier

Trafic en heure de pointe 11h-12h

Trafic en heure de pointe 17h-18h

Comptages sur RD559 réalisés en juillet 2010

Comptages sur les corniches et chemins réalisés en juillet 2014

vers La Ciotat :

Vmoy : 68.0 km/h

V85 : 77.7 km/h

moins de 90 km/h : 98 %

entre 90 et 110 km/h : 1.5%

plus de 110 km/h : 0.5%

Poste 1.1

TMJ juillet : 21 500 véh/j

rapport mai : 16 000 véh/j

vers Saint Cyr :

Vmoy : 82.2 km/h

V85 : 98.8 km/h

moins de 90 km/h : 72%

entre 90 et 110 km/h : 22%

plus de 110 km/h : 6%

vers La Ciotat :

Vmoy : 71.9 km/h

V85 : 84.6 km/h

moins de 90 km/h : 94%

entre 90 et 110 km/h : 5%

plus de 110 km/h : 1%

Poste 2.1

TMJ juillet : 20 700 véh/j

rapport mai : 16 600 véh/j

pas de données sur les vitesses

LA PRESENCE D'UN TRAFIC DE TRANSIT

Synthèse des comptages trafic en transit (Transmobilités 2022)



Synthèse des études de trafic

Trafic moyen journalier :

- 16 600 véh/jour en période hivernale

- 21 500 véh/jour en période estivale

=> soit une augmentation se situant entre 25% et 35% selon le poste de comptage.

La proportion de poids-lourds est de 2,5% du trafic, en moyenne.

La vitesse de circulation est globalement respectée mais des excès de vitesse ont été relevés notamment dans le sens La Ciotat → Saint-Cyr-sur-Mer.

Certains carrefours peuvent supporter plus de 2000 véh/h en heure de pointe.

Un stationnement sauvage constant est relevé notamment aux abords des chemins d'accès pour les plages le long de la RD559.

L'étude de 2022 montre par rapport à 2010, une augmentation du trafic de plus de 15% à la hauteur du carrefour de Fontaine et une baisse de presque 17% à la limite du Var.

De plus elle a permis de déterminer la part du trafic de transit qui est assez faible :

=> 3700 véh/jour sur la RD559, correspondant à :

- 1400 véh/ jour vers l'A50
- 1400 véh/jour vers la zone de réseaux d'entreprises ATHELIA
- 900 véh/ jour vers RD559 Aubagne



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**



RD559

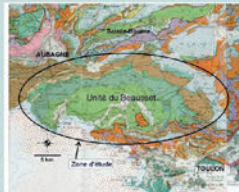
AMÉNAGEMENT ENTRE LE CARREFOUR DE FONTSAINTE ET LE VAR COMMUNE DE LA CIOTAT CONCERTATION PUBLIQUE

3 – ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le tronçon de la RD559 concerné par le projet traverse sur sa partie Est jusqu'à la limite administrative de La Ciotat, une zone majoritairement agricole. Une fois l'entrée d'agglomération passée, la route entre dans une partie plus urbanisée à majorité résidentielle.

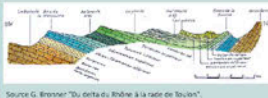


→ CARTES DES ENJEUX DU TERRITOIRE

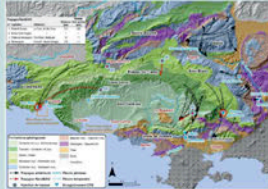


Source BRGM

- Formation de type alternances calcaires marnes et grés-marnes avec présence de nappes locales discontinues
- Aucun cours d'eau ne traverse ce territoire, le régime torrentiel caractérise tous les petits cours d'eau ou vallées qui ravinent les marnes pour rejoindre la mer.



Source G. Brunner "Du delta du Rhône à la rade de Toulon"



Milieu physique

- Précipitations irrégulières mais intenses (climat méditerranéen)
- 9 bassins versants se rejetant dans 5 talwegs via une multitude de points de rejets plus ou moins diffus
- Pas de cours d'eau actifs dans le secteur d'étude
- Pas de risque d'inondation identifié
- Le projet n'engendrera pas d'imperméabilisation complémentaire
- Des études seront réalisées en phase AVP pour s'assurer que les objectifs de qualités des différents rejets dans le milieu naturel soient bien respectés.



Protection au PLU



Légende

- EBC existant
- EBC "classique"
- EBC "littoral"

Source: PLU, dossier de consultation de la commission départementale de la nature, des paysages, et des sites, juillet 2018

Site Natura 2000 et ZNIEFF type 2 à proximité du site d'étude



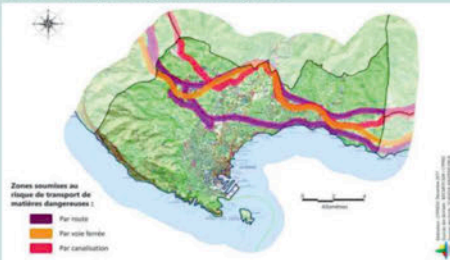
Milieu naturel

- PLU datant de 2018 : EBC « littoral » et EBC « classique »;
- Site Natura 2000 directive habitats et ZNIEFF type 2 (Plaines Baronnès);
- Bande littorale du Liouquet : site protégé.



PLU : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
EBC : Espace Bâté Classé
Natura 2000 : Le réseau Natura 2000 rassemble des sites naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore caractéristiques de ces territoires.
ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

Zones soumises au risque de transport de matière dangereuses



Zones soumises au risque de transport de matière dangereuses :

- Par route
- Par voie fluviale
- Par canalisation

Source: DICRIM La Ciotat, 2018

Risques naturels

- Pas de risque d'inondation ou submersion marine identifié;
- Risque modéré pour l'aléa feux de forêts;
- Risque de mouvements de terrain lié à l'éboulement des falaises côtières;
- Pas de contraintes liées au classement en zone sismique (2);
- Itinéraire de transport de matières dangereuses.



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**



AMÉNAGEMENT ENTRE LE CARREFOUR DE FONTSAINTE ET LE VAR COMMUNE DE LA CIOTAT CONCERTATION PUBLIQUE

4 – PRESENTATION DES VARIANTES

Les trois scénarii d'aménagement proposés sont localisés sur trois tronçons de la RD559 :

- **Scénario 1** ⇒ piste cyclable bidirectionnelle : il comprend la mise en place d'une piste bidirectionnelle côté sud/côté mer et le réajustement de l'ensemble de la géométrie de la route.
- **Scénario 2** ⇒ voie verte : il comprend la mise en place d'une voie verte côté sud/côté mer et le réajustement de l'ensemble de la géométrie de la route.
- **Scénario 3** ⇒ deux pistes cyclables unidirectionnelles : il comprend la mise en place de pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée et le réajustement de l'ensemble de la géométrie de la route.

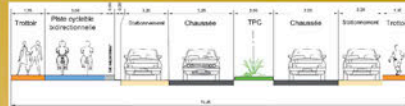
Les 3 tronçons du projet d'aménagement routier de la RD559



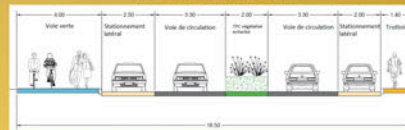
→ VARIANTES DES PROFILS EN TRAVERS

TRONÇON n°1 : ZONE URBAINE

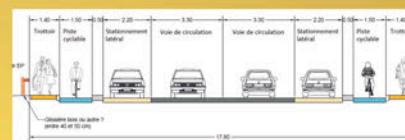
SCENARIO 1 : PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE ET TROTTOIRS



SCENARIO 2 : VOIE VERTE



SCENARIO 3 : PISTES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**



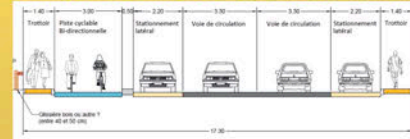
AMÉNAGEMENT ENTRE LE CARREFOUR DE FONTSAINTE ET LE VAR COMMUNE DE LA CIOTAT CONCERTATION PUBLIQUE

4 – PRESENTATION DES VARIANTES

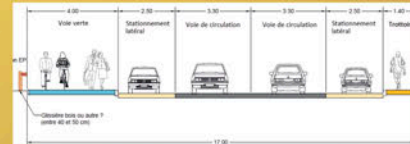
→ VARIANTES DES PROFILS EN TRAVERS

TRONÇON n°2 : ZONE INTERMEDIAIRE

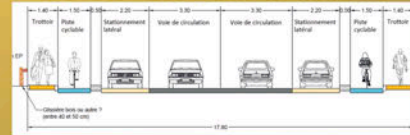
SCENARIO 1 : PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE ET TROTTOIRS



SCENARIO 2 : VOIE VERTE

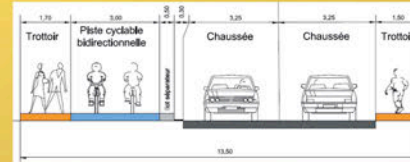


SCENARIO 3 : PISTES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES

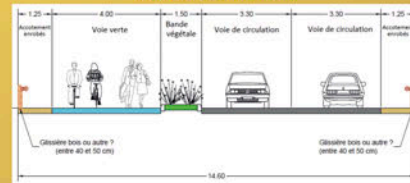


TRONÇON n°3 : ZONE HORS AGGLOMERATION / NATURELLE

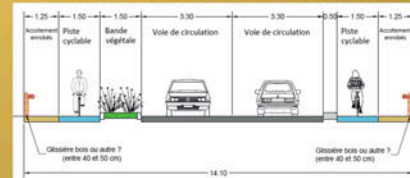
SCENARIO 1 : PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE ET TROTTOIRS



SCENARIO 2 : VOIE VERTE



SCENARIO 3 : PISTES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**



AMÉNAGEMENT ENTRE LE CARREFOUR DE FONTSAINTE ET LE VAR COMMUNE DE LA CIOTAT

CONCERTATION PUBLIQUE

4 – PRESENTATION DES VARIANTES

L'installation d'un aménagement cyclable et/ou piétonnier va permettre de contribuer à la sécurisation de l'axe puisque les voies de circulation seront réduites et les dispositifs de sécurité encore plus importants.

Ce futur partage de la route sera donc gagnant-gagnant : la mise en place d'une infrastructure cyclable permettra de renforcer et de sécuriser en grande partie l'infrastructure routière.

A ce stade des études, l'analyse multicritères ici présentée ne tient pas compte du coût financier de chaque scénario. Elle se base sur des arguments fonctionnels et techniques.

→ ANALYSE MULTICRITERES



Scénario 1 : piste cyclable bidirectionnelle et trottoirs

Source: Urban cyclable 2016, Fédération Française de Cyclisme

Avantages

- Stationnement supplémentaire par rapport aux pistes unidirectionnelles
- Gestion avec les carrefours plus facile
- Véritable trame verte le long du littoral pour les piétons ET les cyclistes
- Pas de conflit entre les piétons et les cyclistes : chaque usage a un espace dédié

Inconvénients

- Traversée cycliste Nord → Sud obligatoire
- Busage important à l'approche du carrefour Fontaine



Scénario 2 : voie verte

Avantages

- Davantage de stationnement
- Moins d'emprise au sol (5,5m en moyenne VS 6m en moyenne)
- Gestion avec les carrefours plus facile
- Véritable trame verte le long du littoral pour piétons ET cyclistes

Inconvénients

- Traversée cycliste Nord → Sud obligatoire
- Busage important à l'approche du carrefour Fontaine



Scénario 3 : pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la chaussée

Avantages

- Continuité avec les infrastructures côté Var assurée → pas de traversée obligatoire
- Davantage d'espaces verts (2 bandes végétalisées de part et d'autre de la voie de circulation)

Inconvénients

- Moins d'espaces piétons (la piste cyclable, par définition, ne sera empruntée que par des cyclistes)
- Busage important à l'approche du carrefour Fontaine
- Gestion des carrefours plus compliquée



DÉPARTEMENT
**BOUCHES
DU RHÔNE**

