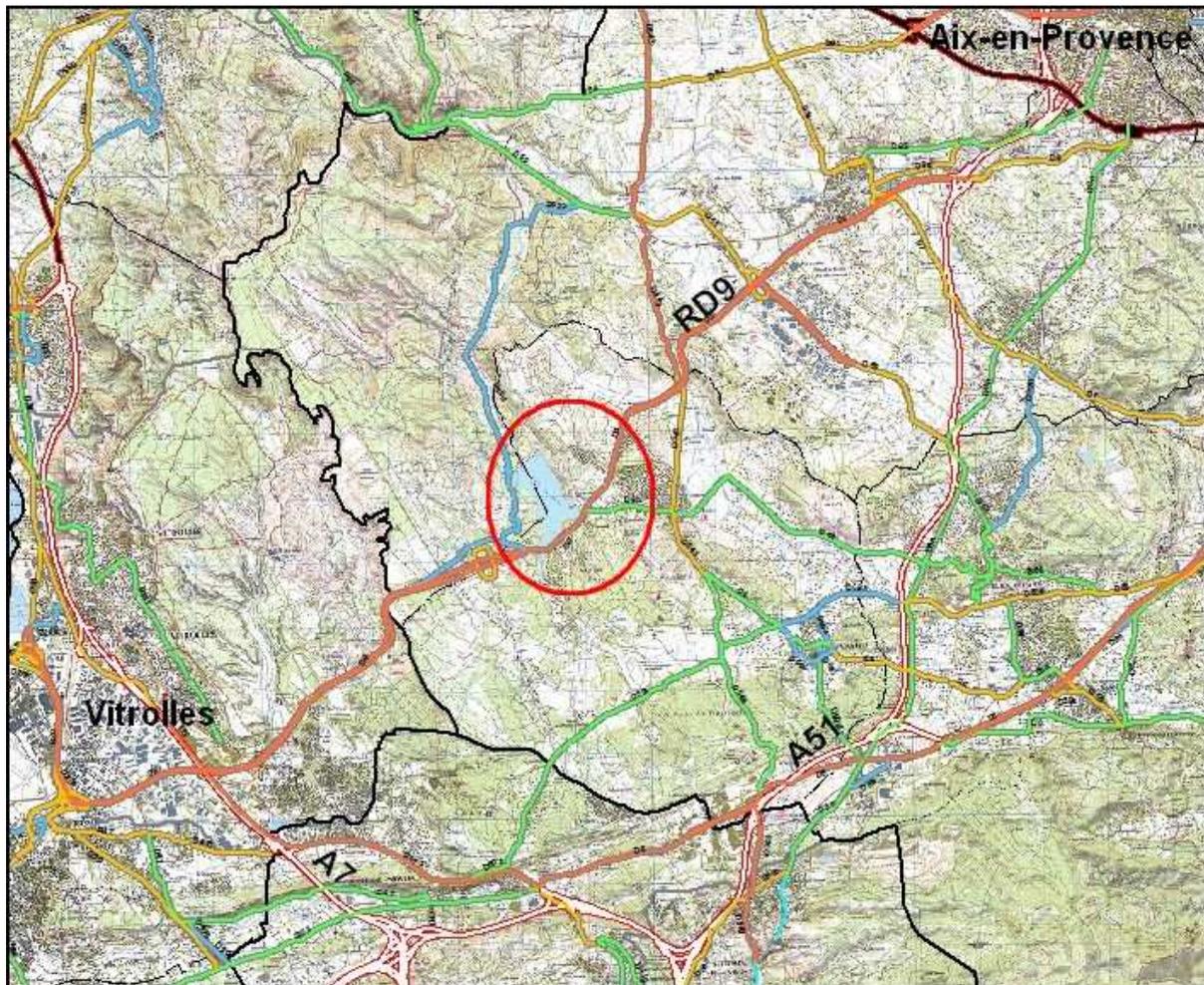


### PLAN DE LOCALISATION DE L'OPERATION

Canton(s) : Pennes Mirabeau

Commune (s) : Cabriès



— Périimètre de l'étude

## DESCRIPTION DE L'OPERATION

### Situation actuelle :

La RD9 relie les autoroutes A51 et A7 entre Aix-en-Provence et Vitrolles et dessert d'importantes zones d'activités, ainsi que la gare TGV d'Aix en Provence et l'aéroport. Il s'agit d'un itinéraire à 2x2 voies à l'exception de la section du Réaltor (3,4 km). Sur ce tronçon, elle supporte un trafic de l'ordre de 38 000 vh/j qui s'écoule dans de mauvaises conditions de fluidité et de sécurité, notamment aux heures de pointe.

### Objectifs et enjeux :

- résoudre les problèmes de congestion du trafic routier entre les bassins d'emplois du Pays d'Aix et de l'Etang-de-Berre, en assurant la fluidité de la circulation, la régularité des temps de parcours et la sécurité routière,
- contribuer à l'offre de moyens de transports collectifs modernes et adaptés, sous forme de navettes cadencées, permettant le lien entre les grandes villes et les équipements majeurs comme l'aéroport, la gare TGV ou les zones d'activité,
- améliorer les conditions de la desserte locale et le cadre de vie des habitants tout en respectant l'environnement.

### Programme de l'ouvrage :

- Mise à 2x2 voies,
- Echangeur complet avec la RD9b,
- Desserte des grands équipements,
- Rétablissement des communications existantes
- Prise en compte des modes doux,
- Favoriser les transports en commun.

**RD9 – Mise à 2x2 voies de la section  
REALTOR**

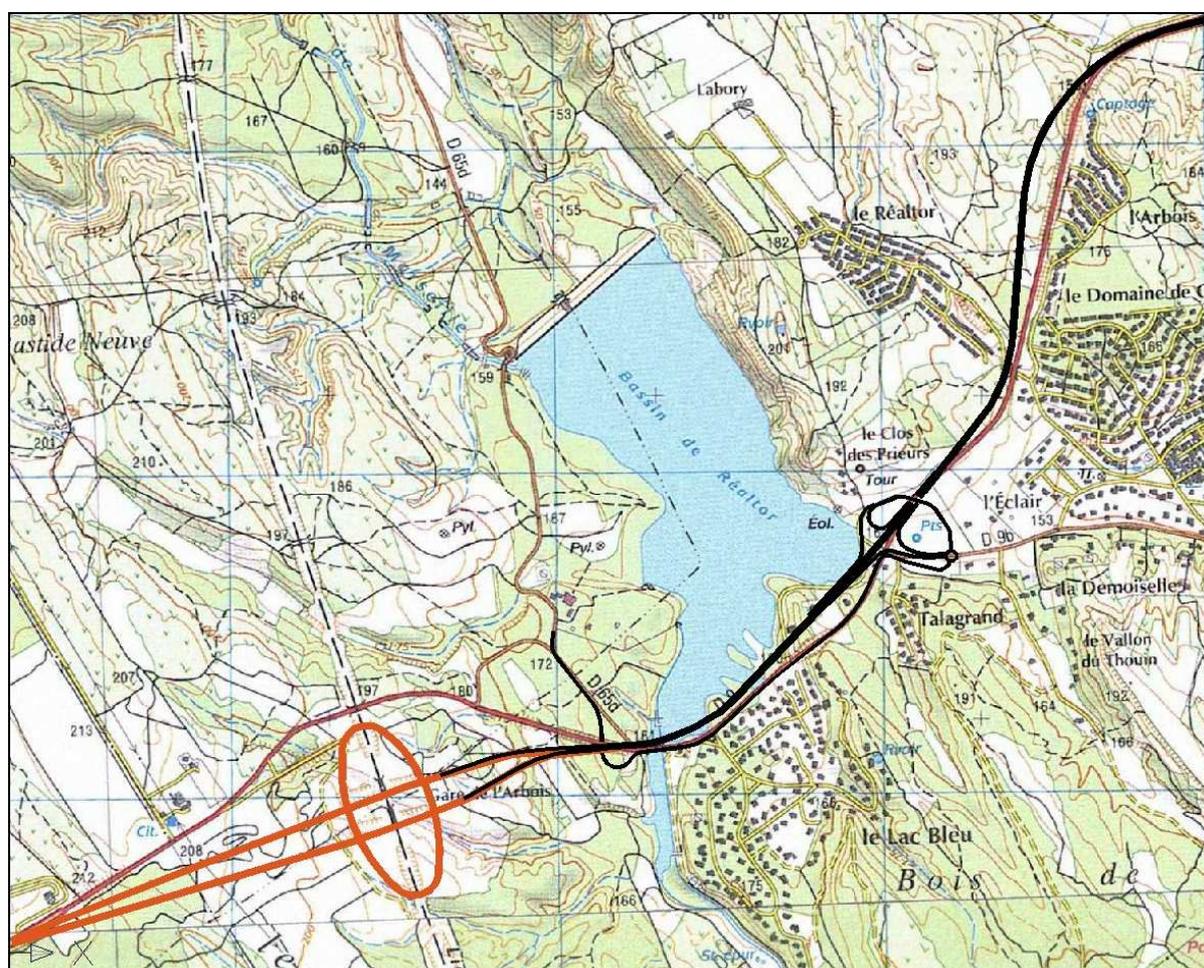
juillet 2018

3/5

**PLAN DU PROJET**

Canton(s) : Pennes Mirabeau

Commune (s) : Cabriès



## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'AMENAGEMENT

### **Longueur du tracé :**

3,4 km entre l'échangeur de Lagremeuse et l'échangeur de la gare TGV, respectant les valeurs minimales pour le tracé en plan et en profil en long de la catégorie A100 de l'ICTAVRU.

### **Profils en travers :**

Section à 2x2 voies avec une plateforme de 28,50m composée de 2 chaussées à 2 voies de 3.5m, d'accotements de 2.5m (dont bermes de 2 m), de bandes dérasées de gauche de 1m, et d'un terre plein central de 3.5m.

### **Profil en long :**

Les 2 extrémités du profil en long sont des points hauts. Il est principalement en déblais coté Aix-en-Provence et en remblais sur le bassin du Réaltor, pour notamment créé un point haut afin de satisfaire au contrainte de non rejet direct des eaux pluviales dans le bassin du Réaltor et permettre leur écoulement vers les bassins de rétention et de dépollution.

### **Rétablissement des voies :**

Un seul échange par l'intermédiaire d'un échangeur dénivelé complet se trouvant au niveau de l'intersection entre la RD9 et la RD9b.

### **Assainissement de surface :**

Le réseau est dimensionné pour une pluie de période de retour de 100 ans. Les écoulements routiers sont collectés et évacués par un réseau séparatif étanche se rejetant dans des bassins prévus à cet effet. Ces derniers sont étanches et constituées d'un premier bassin de dépollution accidentelle, dimensionné pour une pluie de période de 2 ans et d'une durée de 2 heures. Le deuxième bassin permet la régulation des débits et le traitement de la pollution chronique. Il est dimensionné pour une pluie de période de retour de 100 ans.

### **Ouvrages d'art et hydrauliques:**

Les ouvrages d'art ont tous un gabarit routier minimum de 4.40m. les ouvrages hydrauliques permettant le transit des eaux du Baume Baragne sont dimensionnés pour une crue millennale. La communication entre le Baume Baragne et le bassin du Réaltor nécessite de couvrir une partie du canal pour réaliser un seuil déversoir.

### **Protections acoustiques :**

Le respect des objectifs d'atténuation du bruit routier nécessite la construction d'environ 5200m2 de mur antibruit ou merlon d'une hauteur variant entre 2 et 4m.

### **Aménagement paysager :**

Toute la section du projet (délaissés routier, remblais, déblais et bassins) auront une intégration paysagère notamment au droit du bassin du Réaltor avec réhabilitation des roselières.

### PROGRAMMATION DE L'OPERATION

#### ESTIMATION PREVISIONNELLE DU COUT DE L'OPERATION

Acquisitions foncières : **2,35 M €**

Travaux d'aménagement : **44,8 M € TTC**  
(actualisé début 2018)

### ECHEANCIER DE REALISATION DE L'OPERATION

	2014				2015				2016				2017				2018			
	T1	T2	T3	T4																
Acquisitions foncières	■	■	■	■	■	■	■	■												
Concertation travaux				■																
Autorisation défrichement									■											
Mesures environnementales		■	■										■	■	■	■	■	■	■	■
Attribution marchés de travaux	■	■																		
Travaux				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

### AVANCEMENT DE L'OPERATION

#### Procédures administratives / études / travaux :

- Mesures environnementales : déplacement faune flore et plan de restauration du Grand Torrent
- Attribution marchés de travaux : juin 2014
- Début des travaux : décembre 2014,
- Basculement provisoire de la circulation à double sens sur la chaussée nord : aout 2017
- Mise en service de la 2x2 voies : avril 2018.
- Fin travaux RD65d (ex RD9) : juillet 2018