

REPUBLIQUE FRANCAISE

RAPPORT N° 39

**CONSEIL GENERAL
DES BOUCHES-DU-RHONE**

REUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 11 Mars 2005

SOUS LA PRESIDENCE DE M. JEAN-NOËL GUERINI

**RAPPORTEURS : M. SERGE ANDREON / M. ANDRE GUINDE /
M. MICHEL AMIEL**

OBJET

RD 9- Doublement entre l'autoroute A7 et les Milles - Section du Réaltor
Communes d'Aix en Provence -Cabriès-Vitrolles
Bilan de la concertation publique préalable au titre de l'article L 300-2 du Code de
l'urbanisme pour la phase "Diagnostic de l'état initial et variantes de tracé à étudier"

**Direction des Routes
Service de l'Aménagement et du Foncier
37-06**

PRESENTATION

Par délibération du 29 octobre 2004, la Commission permanente du Conseil Général a autorisé le lancement de la concertation publique pour le doublement de la RD9 entre l'autoroute A7 et la ZI des Milles – section Réaltor.

Cette concertation, dont le principe est issu de l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme, s'est déroulée, dans sa première phase « diagnostic de l'état initial du site et variantes de tracé à étudier » selon les modalités prévues par la délibération précitée :

- du 15 au 26 novembre 2004 sur la commune de Vitrolles,
- du 22 novembre au 3 décembre 2004 sur la commune de Cabriès,
- du 29 novembre au 10 décembre 2004 sur la commune d'Aix en Provence.

Au regard des nombreuses observations formulées sur les 3 registres, confirmées par les personnes présentes lors des permanences tenues les 18, 24, 26 novembre et les 1^{er}, 3 et 10 décembre 2004, ce projet de mise à 2x2 voies de la RD9 sur la section du Réaltor apparaît nécessaire et urgent compte tenu du trafic actuel et de son développement prévisible, qui sont incompatibles avec les caractéristiques routières actuelles de cette section.

La majorité des personnes qui se sont exprimées sont favorables aux solutions de tracé contournant les zones bâties par le nord du bassin du Réaltor, bien qu'aucun élément technique ou financier ne soit disponible à ce stade de l'étude pour apprécier les avantages et les inconvénients respectifs des solutions envisagées.

Aucun tracé supplémentaire ou modifications de tracé présenté n'a été proposé.

Les observations et les suggestions formulées sur les 3 registres ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont annexées au présent rapport et concernent : le volet transport, la préservation du cadre de vie et de la santé des riverains, la prise en compte du risque d'inondation et de la préservation de la ressource en eau, la préservation du milieu naturel et l'évaluation des objectifs et des contraintes du projet.

PROPOSITION

Sur proposition de Monsieur le délégué aux routes et à la sécurité routière, je vous propose de bien vouloir approuver le bilan de la concertation publique joint au présent rapport concernant la phase de diagnostic de l'état initial du site et de proposition de variantes de tracé à étudier pour le doublement de la RD9 entre l'autoroute A7 et les Milles, section du Réaltor.

Au bénéfice de ces précisions, je vous serais obligé de bien vouloir prendre la délibération ci-jointe.

Le Président du Conseil Général


Jean-Noël GUERINI

*Président du Département des Alpes de Haute Provence
10, rue Raymond-Batut - 04100 Gap - France
Téléphone : 04 92 00 00 00 - Fax : 04 92 00 00 01
Site Internet : www.alpesdehaute-provence.fr*

RD 9 – Doublement entre l'autoroute A7 et les Milles – Section du Réaltor

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Pour la phase « Diagnostic de l'état initial et variantes de tracé à étudier ».

Qui s'est déroulée :

- du 15 au 26 novembre 2004 sur la commune de Vitrolles,
- du 22 novembre au 3 décembre 2004 sur la commune de Cabriès
- du 29 novembre au 10 décembre 2004 sur la commune d'Aix en Provence.

RAPPEL DE L'OPERATION :

Par délibération du 19 décembre 2003, le Département des Bouches du Rhône a inscrit le doublement de la RD9 entre l'autoroute A7 et la ZI des Milles dans son programme d'opérations prises en considération.

La présente opération consiste à aménager à deux fois deux voies la section du Réaltor, dernière partie non aménagée de l'itinéraire afin de permettre d'écouler le trafic routier actuel et prévisible sur la RD9 dans des conditions de régularité et de sécurité satisfaisantes.

CONCERTATION PUBLIQUE :

En application de l'article L 300-2 du code de l'Urbanisme, cette opération - Doublement de la RD9 entre l'autoroute A7 et les Milles sur la section du Réaltor - fait l'objet, pendant toute la durée d'élaboration du projet, d'une concertation publique dont la première phase, qui concerne le diagnostic de l'état initial et les variantes de tracé à étudier, s'est déroulée en novembre et décembre 2004.

Les modalités d'organisation de cette concertation publique approuvée par la délibération de la commission permanente du Conseil Général du 29 octobre 2004 ont reçu l'avis des communes concernées : Aix en Provence, Cabriès et Vitrolles.

DEROULEMENT DE LA CONCERTATION :

La concertation s'est déroulée successivement sur les trois communes concernées dans des locaux communaux mis à la disposition du Conseil Général pour cette occasion :

- du 15 au 26 novembre 2004 sur la commune de Vitrolles,
- du 22 novembre au 3 décembre 2004 sur la commune de Cabriès,

- du 29 novembre au 10 décembre 2004 sur la commune d'Aix en Provence.

Le public a été informé de la tenue de cette concertation par voie de presse, par affichage effectué par les mairies, et par le site internet du Conseil Général.

Les documents suivants ont été exposés au public pendant toute la durée de la concertation :

- panneaux de présentation (présentation générale, conditions de circulation, objectifs poursuivis, milieu humain, milieu naturel, identification des tracés),
- dossier : étude d'environnement - état initial
- résumé du dossier.

Durant la concertation, le public disposait également d'un registre lui permettant de formuler ses observations.

Pour répondre aux questions posées par les personnes intéressées par le projet, des permanences ont été assurées par les services de la Direction des Routes les 18, 24, 26 novembre et les 1^{er}, 3 et 10 décembre 2004.

Les panneaux de présentation ainsi que le résumé du dossier ont également été mis à la disposition du public sur le site internet du Conseil Général dans sa rubrique transport – infrastructures routières.

En marge de la concertation publique, un groupe de travail regroupant des associations concernées par le projet et un comité technique constitué des principales administrations, collectivités et partenaires institutionnels du Département se sont également exprimés sur le diagnostic de l'état initial et les variantes de tracé à étudier lors des réunions de présentation des 17 et 24 septembre 2004.

OBSERVATIONS RECUES ET REPONSES :

Registre d'observations :

Commune de Vitrolles : 12 observations,
Commune de Cabriès : 257 observations,
Commune d'Aix en Provence : 28 observations.

13 associations ont pris part à la concertation publique.

La majorité des personnes qui se sont exprimées ont souligné l'urgence de l'aménagement et se sont positionnées favorablement aux solutions de tracé contournant les zones bâties par le nord du bassin du Réaltor, bien qu'aucun élément technique ou financier ne soit disponible à ce stade de l'étude pour apprécier les avantages et les inconvénients des solutions envisagées.

Le conservatoire des études des écosystèmes de Provence CEEP et la ligue de protection des oiseaux se sont déclarés opposés aux « tracés nord ».

Ont également été recueillis :

- 1 pétition contre les « tracés nord »,
- l'avis du maire de Cabriès et la délibération du conseil communautaire de la CPA du 22/10/2004 tous deux favorables aux « tracés nord ».

Aucun tracé supplémentaire ou modifications de tracé présenté n'a été proposé.

Les observations recueillies concernent les volets transport, milieu humain, cadre de vie et santé, milieu naturel, inondation et ressource en eau, ainsi que l'évaluation des enjeux et des contraintes de site.

1 - Transports :

A – Il est demandé d'affiner l'évaluation du trafic prévisible à l'horizon de 20 ans sur la RD9 en fonction des perspectives de développement des zones d'activités et d'habitat desservies par la RD9 ainsi que des reports de trafic éventuels provenant des infrastructures voisines.

B - Pour faire face à un éventuel risque de saturation de la RD9 à long terme, il est suggéré de concevoir le projet pour permettre son élargissement futur à 2x3 voies afin d'augmenter sa capacité de transit ou permettre la mise en œuvre d'un moyen de transport en commun en site propre (TCSP).

C – A l'occasion de la réalisation du projet, il est suggéré de prévoir une réservation permettant la mise en œuvre ultérieure d'un TCSP intégré à la plate-forme de la RD9.

2 - Préservation du cadre de vie et de la santé :

A – Il est demandé de développer davantage le volet relatif aux nuisances actuellement subies par les riverains (bruit, qualité de l'air, accidents et conditions de circulations).

B - Il est suggéré d'envisager une solution de tracé contournant les zones bâties situées au sud de la RD9 afin de préserver le cadre de vie et de la santé des riverains.

3 - Prise en compte du risque d'inondation et préservation de la ressource en eau :

Il est demandé de prendre en compte les autres projets en cours de réalisation ainsi que l'hypothèse d'une pluie exceptionnelle pour étudier l'impact de la mise à 2x2 voies de la RD9 sur le risque d'inondation des riverains. De même, la nécessité d'assurer la protection de la ressource en eau vis à vis de la pollution d'origine routière a été soulignée, notamment au niveau de la retenue du Réaltor.

4 - Préservation du milieu naturel :

Il est demandé de ne pas faire primer la préservation du milieu naturel sur la préservation du cadre de vie des riverains.
La préservation des berges sud du Réaltor apparaît aussi importante que celle du plateau de l'Arbois.

Il est regretté que les études présentées ne permettent pas d'apprécier l'effet du projet sur la préservation des espèces sensibles.

5 - Evaluation des objectifs et des contraintes :

Il est demandé d'intégrer les objectifs et les contraintes suivants dans l'analyse comparative des variantes :

- maîtrise de la consommation foncière,
- désenclavement des berges du Réaltor et du secteur de Labory,
- qualité routière du tracé neuf, lisibilité et fluidité des échangeurs, accessibilité des zones d'activités et de la gare TGV, fonctionnalité des rétablissements de communication pour la desserte locale.
- maîtrise des nuisances de chantier (bouchons, accidents, bruit et poussière, etc.)
- maîtrise du risque d'incendie et des risques liés au transport de matières dangereuses,
- mise en valeur des paysages.

Il est également demandé d'intégrer l'entretien ultérieur des ouvrages et leur exploitation dans la comparaison du coût des variantes.

Réponses apportées :

1 - Transports :

A - L'étude du trafic routier sera poursuivie par une approche basée sur la modélisation du trafic prenant en compte les données socio-économiques de populations et d'emplois projetées à l'horizon d'étude ainsi que l'attractivité de l'itinéraire réaménagé, notamment vis à vis d'un report éventuel de trafic de l'autoroute A51 sur la RD9.

B - L'élargissement de la RD9 à 2x3 voies sur la section du Réaltor n'apparaît pas nécessaire en regard du trafic attendu à l'horizon d'études (20 ans).

La mise à 2x3 voies de la RD9 concerne l'ensemble de l'itinéraire Aix en Provence – Vitrolles et n'est pas envisagée par le Conseil Général.

Au delà de l'aménagement des portions de section courante et des nombreux échangeurs situés en milieu urbain, c'est également de la capacité des autoroutes auxquelles la RD9 est raccordée à absorber le surplus de trafic correspondant qui est en question. Ces enjeux dépassent largement le cadre de l'opération en cours qui ne vise qu'à assurer la continuité des caractéristiques de la RD9 sur l'ensemble d'un itinéraire de 16 km, en traitant la dernière section de 3 km non encore aménagée à 2x2 voies entre les autoroutes A7 à Vitrolles et A51 à Aix en Provence.

C – La réservation de l'emprise nécessaire à la mise en œuvre ultérieure d'un moyen de transport en commun en site propre (TCSP) sur une plate-forme commune à celle de la RD9 sur la section du Réaltor ne peut se justifier que dans le cadre de l'application d'un programme de réalisation d'un réseau de transport en commun, dûment établi et approuvé par l'ensemble des partenaires en charge de l'organisation des transports collectifs.

A ce jour, les réflexions menées sur l'organisation des transports collectifs dans le département, notamment à l'occasion de la mise à enquête publique du PDU de la CPA, ne conduisent pas à prévoir un TCSP interurbain entre Les Milles et la gare TGV. De plus l'hypothèse d'un tracé juxtaposé à celui de la RD9 n'a fait l'objet d'aucune étude de faisabilité.

Dans ces conditions, le programme de l'opération ne peut pas inclure de réservations d'emprise pour permettre la mise en œuvre ultérieure d'un TCSP dont la réalisation n'a été décidée par aucune collectivité, et dont ni la nature, ni le tracé n'ont été définis.

2 - Préservation du cadre de vie et de la santé :

A – Le dossier relatif au diagnostic de l'état initial sera complété pour développer la description de :

- l'occupation humaine aux abords de la RD9 (lotissements),
- des nuisances acoustiques,
- de la qualité de l'air,
- des conditions de circulation et de sécurité routière.

B – L'objectif de préservation du cadre de vie et de la santé des riverains ne peut justifier l'élimination à priori du fuseau des solutions de tracé situées au sud du bassin du Réaltor.

La prochaine phase des études, qui consiste à étudier et comparer les solutions de tracé présentées à la présente concertation, permettra de mettre en évidence les impacts de chacune des variantes sur le cadre de vie et la santé des riverains de l'actuelle RD9.

Quelle que soit la solution retenue à l'issue de cette phase d'étude à venir, celle-ci devra présenter un niveau de nuisance conforme à la réglementation et acceptable pour les riverains (bruit, qualité de l'air, conditions de circulation et de sécurité routière, paysage).

3 - Prise en compte du risque d'inondation et préservation de la ressource en eau :

Les études liées au risque d'inondation et à la préservation de la ressource en eau feront l'objet d'un dossier d'autorisation spécifique instruit par les services de l'état. La méthodologie des études et les objectifs de protection à atteindre seront adaptés à la vulnérabilité et à la sensibilité du milieu conformément à la réglementation et aux usages en vigueur.

Cependant, pour répondre à la demande des habitants de Cabriès, une étude complémentaire sera réalisée pour évaluer l'impact sur le risque d'inondation des zones bâties, d'un épisode pluvieux exceptionnel dépassant l'occurrence centennale.

4 - Préservation du milieu naturel :

La préservation du milieu naturel et celle du milieu humain sont des enjeux majeurs qui entrent dans un cadre réglementaire strict. Au delà du nécessaire respect de ce cadre, il conviendra de rechercher le meilleur bilan entre la préservation du milieu naturel et la préservation du milieu humain, en mettant sur un même plan les valeurs patrimoniales et les nuisances pour l'homme.

La poursuite des études d'environnement dans la phase « étude comparative des variantes » prévoit de mettre en évidence les enjeux de conservation de la biodiversité liés à la coupure, à l'isolement ou à la fragmentation des milieux dus au projet.

5 - Evaluation des objectifs et des contraintes :

Les études seront poursuivies en intégrant les objectifs et les contraintes suivants :

- maîtrise de la consommation foncière,
- désenclavement des berges du Réaltor et du secteur de Labory,
- qualité routière du tracé neuf, lisibilité et fluidité des échangeurs, accessibilité des zones d'activités et de la gare TGV, fonctionnalité des rétablissements de communication pour la desserte locale.
- maîtrise des nuisances de chantier (bouchons, accidents, bruit et poussière, etc.)
- maîtrise du risque d'incendie et des risques liés au transport de matières dangereuses,
- mise en valeur des paysages.

Les coûts d'entretien ultérieur des ouvrages et de leur exploitation seront pris en compte dans la comparaison du coût des variantes.

* * * * *