

REPUBLIQUE FRANCAISE

RAPPORT N° 122

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

REUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 27 Octobre 2006

SOUS LA PRESIDENCE DE M. JEAN-NOËL GUERINI

RAPPORTEUR : M. SERGE ANDREONI

OBJET

RD 9 Aménagement à 2x2 voies de la section du Réaltor Bilan des études
préliminaires et choix d'une variante

**Direction Générale Adjointe de l'Economie et du Développement du Territoire
Direction des Routes
36 05**

PRESENTATION

Entre l'A51 et l'A7, la RD9 relie Aix en Provence à Vitrolles.

Inscrite dans le triangle formé par le réseau autoroutier local, la RD 9 se positionne comme l'axe structurant majeur d'un secteur présentant une forte dynamique de développement, marquée notamment par l'accueil de la gare TGV, l'expansion de l'Europôle de l'Arbois et du pôle d'activités d'Aix-les-Milles.

Actuellement, la RD 9 possède des caractéristiques de voie rapide sur la quasi-totalité de son linéaire, sauf sur une section d'environ 3,5 km située au droit du bassin du Réaltor, sur les communes de Cabriés et d'Aix en Provence, où elle ne possède qu'une seule chaussée à double sens inadaptée à son utilisation.

Il s'ensuit de nombreuses difficultés, notamment en matière de sécurité routière, qui, compte tenu de la forte croissance prévue sur le secteur, rendent nécessaire un aménagement d'infrastructure visant à :

- faire face aux conséquences du niveau de trafic très élevé, de l'ordre de 38 000 véhicules/jour et de son augmentation prévisible (circulation, nuisances et sécurité routière),
- faciliter la desserte des grands équipements de transports en commun (gare TGV, aéroport) et des zones d'activités et d'habitat du pays d'Aix,
- améliorer les conditions de la desserte locale et le cadre de vie des riverains, tout en respectant l'environnement.

Suite à l'annulation par le Conseil d'Etat (arrêt du 30/07/2003), pour des raisons de forme, d'une première Déclaration d'Utilité Publique de l'aménagement à 2X2 voies de la RD9 – section Arbois/Réaltor, les études nécessaires à l'obtention d'une nouvelle DUP ont été reprises. Dans ce cadre, une large concertation a été mise en place afin d'accompagner les différentes étapes d'élaboration du projet, depuis l'étude préliminaire jusqu'à la réalisation.

Le bilan de la première phase de concertation « diagnostic de l'état initial et variantes de tracés à étudier » a été réalisé et soumis à l'approbation de la Commission Permanente du 11 mars 2005.

De même, le bilan de la deuxième phase de concertation « comparaison des variantes » a été réalisé et soumis à l'approbation de la Commission Permanente du 10 mars 2006.

BILAN DES ETUDES PRELIMINAIRES

Le 17 mai 2006, le dossier d'étude préliminaire des huit variantes de tracé envisagées (voir plan synoptique), complété au vu des contributions de la deuxième phase de concertation a été transmis pour avis aux services de l'Etat, aux communes, à la CPA, à la CUMPM et à tous nos autres partenaires institutionnels et associatifs.

3 variantes sont situées au sud du bassin du Réaltor :

Sud1 : immédiatement accolée à la RD9 actuelle sur un tracé assez proche de la solution déclarée d'utilité publique en 1997,

Sud2 : qui tend à s'éloigner au maximum de la RD9 actuelle en empiétant davantage sur les berges du bassin,

Sud1 bis : solution en tunnel au droit du lotissement du lac bleu.

5 variantes dévient la RD9 par le nord du bassin du Réaltor :

Nord1 : solution qui contourne le bassin du Réaltor en se raccordant sous la gare TGV, à la section de la RD9 déjà réalisée. Elle nécessite le déplacement d'une antenne TDF.

Nord2, 2 bis : solutions qui contournent le bassin du Réaltor, franchissent la voie ferrée LGV et traversent le cœur de la ZAC de la gare. Elles comprennent un nouvel échangeur complet, à la fois dédiée à la ZAC et à la gare TGV en complément de celui de la RD9 actuellement aménagée (solutions proposées par la ville de Cabriès)

Nord3 et 4 : solutions qui contournent le bassin du Réaltor, franchissent également la ligne LGV, mais ne traversent pas le cœur de la ZAC. Ces variantes comprennent aussi un nouvel échangeur complémentaire à celui de la RD9 actuellement aménagée, dédié à l'amélioration de la desserte de la seule ZAC.

Coûts TTC:

Sud1	Sud2	Sud1 bis	Nord1	Nord2	Nord2bis	Nord3	Nord4
41 M€	42 M€	227 M€	51 M€	69 M€	58 M€	59 M€	64 M€

Ce dossier a fait l'objet d'une présentation lors de la Commission Aménagement et Développement du 25 septembre 2006.

Les avantages et inconvénients respectifs de ces tracés sont récapitulés dans le tableau suivant :

Variante	Avantages	Inconvénients
Sud1	<ul style="list-style-type: none"> • Compatibilité avec la section déjà réalisée et RD9 actuelle rendue au seul trafic local. • Pas d'impact dommageable notable sur la protection des oiseaux • Impact minimum sur les grands paysages 	<ul style="list-style-type: none"> • Proximité des zones habitées (60 maisons à moins de 100m). • Nécessité de créer des murs anti bruit de 3 à 5 m de hauteur sur 3 400m. • Mesures de protection pour la ressource en eau et les inondations. • Travaux délicats à réaliser.
Sud2	<ul style="list-style-type: none"> • Idem Sud1 avec meilleure recomposition paysagère au droit du lotissement du lac bleu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Idem Sud1 avec 55 maisons à moins de 100m • Moins satisfaisante que Sud 1 pour la protection des oiseaux
Sud1 bis	<ul style="list-style-type: none"> • Idem Sud2 avec impact quasi nul au droit du lotissement du lac bleu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel de 1400m • coût disproportionné (230 millions d'euros)
Nord1	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé éloigné des zones d'habitation. • Compatibilité avec la section déjà réalisée et RD9 actuelle rendue au trafic local. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé sinueux, • Impact dommageable notable sur la protection des oiseaux, • Nécessité de déplacer les antennes TDF. • Impact dommageable sur les grands paysages.
Nord2, Nord 2bis	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé éloigné des zones d'habitations. • Desserte centrale de la ZAC de la gare. 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact dommageable notable sur la protection des oiseaux, • Impact dommageable sur les grands paysages. • Remise en cause du parti d'aménagement de la ZAC de la gare.
Nord3	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé éloigné des zones d'habitations. • 2eme accès à la ZAC 	<ul style="list-style-type: none"> • Idem Nord2 sans remise en cause du parti d'aménagement de la ZAC de la gare. • Tracé sinueux. • Trafic résiduel important sur la RD9 actuelle.
Nord4	<ul style="list-style-type: none"> • Idem Nord3 	<ul style="list-style-type: none"> • Idem Nord2 sans remise en cause du parti d'aménagement de la ZAC de la gare. • Trafic résiduel important sur la RD9 actuelle.

Ainsi, les conclusions de cette étude préliminaire, confiée à un maître d'œuvre extérieur, mettent en évidence que, du point de vue des objectifs qui justifient la réalisation du projet (fluidité et sécurité du trafic routier, desserte des grands équipements, transports en commun, desserte locale.), les variantes nord desservant le cœur de la ZAC de la gare, ainsi que les variantes sud (hors tranchée couverte) sont globalement les plus satisfaisantes.

Par contre, pour ce qui concerne les enjeux environnementaux (faune, flore, paysage notamment) comme pour les éléments assurant une mise en service dans les meilleurs délais (en particulier faisabilité réglementaire vis à vis des espaces protégés Natura 2000) toutes les variantes nord et la variante sud1 en tranchée couverte sont classées parmi les plus défavorables, alors que les autres variantes sud sont acceptables.

Cette phase d'étude accompagnée d'une très large concertation a permis, sur la base d'un dossier dont la qualité est quasi unanimement reconnue, de débattre et d'explorer complètement toutes les dimensions du projet.

Le tableau joint en annexe fait la liste des avis sollicités et des réponses obtenues. Ces avis, dont la synthèse est présentée ci-dessous, ne sont pas convergents :

La commune de Cabriès et certaines associations de riverains, dont l'ADSR, souhaitent voir créer un couloir unique de servitude au nord du bassin du Réaltor qui permettrait selon elles, outre la mise à 2X2 voies de la RD9, de réaliser des infrastructures de transport en commun en site propre restant à définir.

Dans ces conditions, elles défendent un projet de déviation de la RD9 au nord du bassin du Réaltor traversant le cœur de la ZAC (tracés dits N2 ou N2 bis), qui permettrait l'amélioration du cadre de vie des riverains en diminuant les nuisances qu'ils supportent. Il permettrait, toujours selon cette analyse, de faciliter l'accès au bassin du Réaltor et à la future ZAC de la Gare. Elles proposent en outre, une nouvelle modification mineure de la variante Nord2 bis qui ne remet toutefois pas en cause les conclusions de la comparaison.

La CPA rejoint ce point de vue et se prononce pour une variante N2 ou N2 bis.

La ville d'Aix en Provence par délibération en date du 17 juillet 2006, s'est prononcée pour un tracé Nord, en précisant que le choix du tracé définitif devrait tenir compte de son impact sur l'environnement et de ses conséquences sur l'opération de réalisation la ZAC de la Gare.

Le Syndicat mixte de l'Arbois, pour sa part, est opposé au choix d'une solution nord traversant la ZAC de la Gare (N2, N2bis et dans une moindre mesure N3), qui conduirait à réaliser une large saignée en plein cœur de la zone et à y implanter un échangeur remettant en cause son parti d'aménagement (comité syndical du 17 juillet 2006).

La ville de Vitrolles a, pour sa part, approuvé sans remarque particulière, le bilan de la concertation publique.

Enfin, la CUMPM ne formule aucune observation sur le dossier et reprend à son compte l'avis technique de la SEM exploitant du bassin.

Le Conseil Régional, tout comme RFF ne se sont pas exprimés sur le dossier.

Cependant, les services de l'Etat font observer que ce parti d'aménagement qui conduirait à réaliser une nouvelle coupure et à repousser la limite du milieu naturel, serait en complète contradiction avec les objectifs de préservation du plateau de l'Arbois.

L'intégrité de ce grand espace naturel à forte valeur environnementale doit être maintenue et doit faire l'objet d'attentions particulières en matière de protection du paysage, de la faune aviaire et de la ressource en eau.

C'est la raison pour laquelle les services de l'Etat, sans sous estimer les difficultés d'intégration d'un tel projet en bordure de zone sensibles, sont favorables aux variantes sud qu'ils estiment réalisables, et s'opposent, pour la plupart, aux variantes nord.

Ainsi la Direction Régionale de l'Environnement (DIREN), après examen attentif des éléments de diagnostic et d'impact du projet sur la faune aviaire, présentés dans le dossier d'étude préliminaire, affirme sans qu'il soit nécessaire d'aller plus avant dans l'analyse, l'existence d'obstacles réglementaires qui s'opposent à l'autorisation de réaliser l'ensemble des variantes nord en raison de leurs effets dommageables notables sur l'état de conservation du site Natura 2000 du plateau de l'Arbois.

Indépendamment de cette contrainte juridique rédhibitoire liée à la protection de la faune aviaire et des habitats naturels, les services de l'Etat précisent que les tracés nord porteraient gravement atteinte aux paysages. Ils remarquent, par ailleurs, que leurs coûts de réalisation sont nettement plus élevés que ceux des variantes sud.

PROPOSITION DE CHOIX D'UNE VARIANTE

Au vu des importantes études réalisées sous la maîtrise d'ouvrage du Département et des nombreux avis exprimés, il apparaît clairement que les variantes nord ont des incidences dommageables sur la conservation du site Natura 2000. Elles rencontrent des obstacles réglementaires qui les rendent irréalisables.

Pour ces raisons le Conseil Général ne peut retenir les variantes nord, et il est conduit, pour la suite des études d'avant-projet, à opter pour une variante passant au sud du bassin.

Toutefois la variante sud 1 bis en tranchée couverte étant d'un coût disproportionné doit être écartée.

Si le tracé doit nécessairement passer au sud, il est souhaitable qu'il soit le plus possible éloigné des habitations, afin de minimiser les impacts sur le cadre de vie des riverains. De ce point de vue la variante sud 1 n'est pas pleinement satisfaisante.

Le tracé sud 2 évite ces inconvénients, en passant plus à l'écart des habitations. Il devra toutefois faire l'objet d'adaptations du point de vue de la conservation du site Natura 2000.

Dans ces conditions, il est proposé à la Commission Permanente pour la suite des études d'avant-projet, de retenir la variante sud 2 en raison du meilleur bilan coût/avantages, notamment environnementaux, qu'elle présente.

Le dossier d'enquête d'utilité publique serait disponible début 2007 et validé mi-2007 après une 3ème phase de concertation relative à son avant-projet.

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

Le Président du Conseil Général

Jean-Noël Guérini