



DGA de l'Équipement du Territoire  
Direction des Routes et des Ports  
Arrondissement Aix-en-Provence  
0413315404

**RÉUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE  
DU 25 MARS 2022  
SOUS LA PRÉSIDENTE DE MME MARTINE VASSAL  
RAPPORTEUR(S) : Mme Marie-Pierre CALLET**

**OBJET : RD 7n - Aix-en-Provence.**

**Traversée de Célony - Bilan de la concertation pour la phase "études préliminaires et comparaison des variantes".**

---

Madame la Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, sur proposition de Madame la déléguée aux Routes, soumet à la Commission permanente le rapport suivant :

L'opération « RD 7n – Aix-en-Provence – Traversée de Célony » a été prise en considération lors du vote du budget primitif 2017.

Par délibération du 9 février 2018, la Commission permanente du Conseil départemental a autorisé le lancement de la concertation publique pour l'aménagement de la traversée de Célony. Cette concertation, dont le principe est issu de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, se déroule pendant toute la durée d'élaboration du projet, en fonction des phases d'avancement et selon les modalités prévues par la délibération précitée.

Une première phase de concertation concernant « l'étude d'opportunité de l'aménagement de la traversée de Célony », s'était déroulée du 18 au 29 juin 2018 sur la commune d'Aix-en-Provence.

Cette concertation concernait les enjeux de territoire et les contraintes de site, ainsi que la proposition de trois scénarii d'aménagement envisageables pour améliorer la circulation routière en traversée de Célony.

La deuxième phase concernant les « études préliminaires - comparaison des variantes » est l'objet du présent rapport.

La concertation s'est déroulée du 13 au 24 septembre 2021 sur la commune d'Aix-en-Provence ; le préambule abordait les objectifs de l'opération et la planification de celle-ci.

Elle détaillait l'analyse comparative des avantages et inconvénients de chacune des variantes de tracé retenues vis à vis des objectifs définis ci-dessous :

- améliorer les conditions de sécurité,
- renforcer la fonction de voie économique de la RD7n,
- supprimer les itinéraires secondaires de déviation de la RD7n,
- améliorer la qualité de vie.

Au regard des nombreux avis et observations formulés sur le registre, confirmés lors des permanences tenues les 15 et 24 septembre 2021, ainsi que des courriers et mails qui sont parvenus au Département à la suite de la concertation, les personnes et les associations ont exprimé leurs préoccupations vis à vis des différentes variantes soumises à concertation.

Le bilan complet de cette concertation est annexé au présent rapport. Il détaille la totalité des 84 contributions recueillies, et l'ensemble des réponses détaillées apportées par le Département.

Il est proposé d'approuver le bilan de la concertation publique concernant la phase « étude préliminaire - comparaison des variantes de l'aménagement de la traversée de Célony ».

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer à la Commission permanente de prendre la délibération ci-après.

La Présidente  
du Conseil départemental  
des Bouches-du-Rhône



Martine VASSAL

**DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE  
DU 25 MARS 2022**

**RAPPORTEUR(S) : Mme Marie-Pierre CALLET**

**OBJET : RD 7n - Aix-en-Provence.**

**Traversée de Célony - Bilan de la concertation pour la phase "études préliminaires et comparaison des variantes".**

L'an deux mille vingt-deux, le vendredi vingt cinq mars à onze heures quinze, la Commission permanente s'est réunie à l'Hôtel du Département, sous la présidence de Mme Martine VASSAL.

**Présent(s) :**

Mme Martine VASSAL, M. Martial ALVAREZ, Mme Agnès AMIEL, Mme Martine AMSELEM, Mme Laurence ANGELETTI, Mme Sabine BERNASCONI, M. Cyrille BLINT, Mme Béatrice BONFILLON-CHIAVASSA, Mme Marie-Pierre CALLET, Mme Sophie CAMARD, Mme Laure-Agnès CARADEC, Mme Corinne CHABAUD, M. Frédéric COLLART, Mme Sandrine D'ANGIO, M. Lionel DE CALA, Mme Alison DEVAUX, Mme Nouriati DJAMBAE, Mme Judith DOSSEMONT, M. Cédric DUDIEUZERE, M. Gérard FRAU, Mme Audrey GARINO, M. Gérard GAZAY, Mme Hélène GENTE-CEAGLIO, M. Jacky GERARD, Mme Samia GHALI, M. Patrick GHIGONETTO, Mme Magali GIORGETTI, Mme Mandy GRAILLON, M. Hervé GRANIER, Mme Valérie GUARINO, M. Yannick GUERIN, M. Jean HETSCH, M. Sébastien JIBRAYEL, M. Azad KAZANDJIAN, M. Anthony KREHMEIER, M. Eric LE DISSES, M. Lucien LIMOUSIN, M. Richard MALLIE, M. Arnaud MERCIER, Mme Danielle MILON, M. Yves MORAINÉ, Mme Véronique MIQUELLY, M. Yannick OHANESSIAN, M. Benoît PAYAN, M. Jean-Marc PERRIN, M. Henri PONS, Mme Nora PREZIOSI, Mme Marine PUSTORINO, M. Didier REAULT, M. Denis ROSSI, M. Lionel ROYER-PERREAUT, Mme Anne RUDISUHLI, M. Thierry SANTELLI, M. Yves VIDAL.

**Donne(nt) pouvoir :**

Mme Nicole JOULIA à Mme Béatrice BONFILLON-CHIAVASSA, Mme Josette SPORTIELLO à M. Anthony KREHMEIER, Mme Julie ARIAS à M. Yannick GUERIN, Mme Amapola VENTRON à M. Richard MALLIE.

**DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE  
DU 25 MARS 2022**

**RAPPORTEUR(S) : Mme Marie-Pierre CALLET**

**OBJET : RD 7n - Aix-en-Provence.**

**Traversée de Célony - Bilan de la concertation pour la phase "études préliminaires et comparaison des variantes".**

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la délibération n°4 du 1er juillet 2021 donnant délégations de compétences à la Commission permanente,

La Commission permanente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, réunie à l'Hôtel du Département le 25 mars 2022, le quorum étant atteint,

Au bénéfice des considérations mentionnées dans le rapport,

A décidé :

d'approuver le bilan de la concertation publique relative à l'opération de la RD 7n, Traversée de Célony, sur la commune d'Aix-en-Provence, bilan annexé au rapport.

Adopte à l'unanimité

Pour : 58

Mme Martine VASSAL, M. Martial ALVAREZ, Mme Agnès AMIEL, Mme Martine AMSELEM, Mme Laurence ANGELETTI, Mme Julie ARIAS, Mme Sabine BERNASCONI, M. Cyrille BLINT, Mme Béatrice BONFILLON-CHIAVASSA, Mme Marie-Pierre CALLET, Mme Sophie CAMARD, Mme Laure-Agnès CARADEC, Mme Corinne CHABAUD, M. Frédéric COLLART, Mme Sandrine D'ANGIO, M. Lionel DE CALA, Mme Alison DEVAUX, Mme Nouriati DJAMBAE, Mme Judith DOSSEMONT, M. Cédric DUDIEUZERE, M. Gérard FRAU, Mme Audrey GARINO, M. Gérard GAZAY, Mme Hélène GENTE-CEAGLIO, M. Jacky GERARD, Mme Samia GHALI, M. Patrick GHIGONETTO, Mme Magali GIORGETTI, Mme Mandy GRAILLON, M. Hervé GRANIER, Mme Valérie GUARINO, M. Yannick GUERIN, M. Jean HETSCH, M. Sébastien JIBRAYEL, Mme Nicole JOULIA, M. Azad KAZANDJIAN, M. Anthony KREHMEIER, M. Eric LE DISSES, M. Lucien LIMOUSIN, M. Richard MALLIE, M. Arnaud MERCIER, Mme Danielle MILON, M. Yves MORAINÉ, Mme Véronique MIQUELLY, M. Yannick OHANESSIAN, M. Benoît PAYAN, M. Jean-Marc PERRIN, M. Henri PONS, Mme Nora PREZIOSI, Mme Marine PUSTORINO, M. Didier REAULT, M. Denis ROSSI, M. Lionel ROYER-PERREAUT, Mme Anne RUDISUHLI, M. Thierry SANTELLI, Mme Josette SPORTIELLO, Mme Amapola VENTRON, M. Yves VIDAL.

Pour la Présidente  
du Conseil départemental  
des Bouches-du-Rhône  
et par délégation



Nathalie TARRISSE

**RD 7n – AIX-EN-PROVENCE  
Traversée de Célony**

**BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE**  
Pour la phase « Etude préliminaire- comparaison des variantes »  
13 au 24 septembre 2021

**I. RAPPEL DE L'OPERATION :**

Par délibération du 31 mars 2017, le département des Bouches-du-Rhône a inscrit au budget départemental la RD7n traversée de Célony dans son programme d'opérations prises en considération.

Cette opération consiste à aménager la RD7n en traversée du hameau de Célony, afin d'y améliorer les conditions de circulation et de sécurité en isolant le trafic de transit qui induit d'importants ralentissements aux heures de pointes du matin et du soir, ainsi que d'y améliorer le cadre de vie des habitants.

**II. CONCERTATION PUBLIQUE :**

En application de l'article L 103-2 du code de l'Urbanisme, cette opération – RD7n traversée de Célony – doit faire l'objet, pendant toute la durée d'élaboration du projet, d'une concertation publique dont les modalités d'organisation ont été approuvées par délibération de la commission permanente du Conseil général du 9 février 2018.

**III. DEROULEMENT DE LA CONCERTATION :**

La concertation s'est déroulée du 13 au 24 septembre 2021, dans les locaux de la salle des associations de Célony qui ont été mis à la disposition du Conseil départemental pour cette occasion par la commune d'Aix-en-Provence.

Le public a été informé de la tenue de cette concertation par voie de presse, et par affichage effectué par la mairie.

Cinq panneaux ont été présentés au public pendant toute la durée de la concertation ; ces panneaux abordaient les thèmes suivants :

- Les études préliminaires, la comparaison des variantes l'objectif de la concertation avec l'identification des besoins et le planning envisagé pour l'opération,
- L'état initial du site, les enjeux de circulation, de sécurité routière, d'occupation du sol, les risques naturels, les enjeux environnementaux et de santé (bruit et qualité de l'air).
- La présentation des études antérieures (Etudes d'opportunités et concertation préalable de 2018) et les variantes complémentaires envisagées accompagnées de l'analyse multicritères des variantes étudiées.

- La présentation sur deux panneaux des variantes retenues et une comparaison sommaire des scénarios avec leurs critères d'évaluation.
- Ces panneaux étaient accompagnés de deux dossiers récapitulant l'historique des variantes non retenues suite à la concertation de 2018 (Tome 1) et de celles non retenues suite au comité de pilotage de septembre 2020 (Tome 2)

L'ensemble des panneaux étaient visibles sur le site du Conseil Départemental à l'adresse suivante : [https://www.departement13.fr/fileadmin/user\\_upload/Amenagement\\_du\\_territoire/Routes/Documents/deviation\\_celony](https://www.departement13.fr/fileadmin/user_upload/Amenagement_du_territoire/Routes/Documents/deviation_celony)

Durant la concertation, le public disposait également d'un registre lui permettant de consigner ses observations (possibilités de dépôt sur internet - boîte mail)

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 et des Ports les 15 et 24 septembre 2021 de 13h30 à 17h.

#### **IV. CONTRIBUTIONS RECUEILLIES ET REPONSES APPORTEES :**

##### **a) Généralités :**

Le dossier a été globalement très consulté lors de la Concertation Publique :

- 64 contributions ont été consignées dans le registre
- Le CD13 a reçu 25 mails sur la boîte mail ouverte pour la concertation (dont 5 déjà enregistrés dans le registre)

⇒ Cela représente donc (64 + 25 – 5) 84 contributions.

Ces 84 contributions se décomposent comme suit :

##### ○ Particuliers :

76 contributions de particuliers ont été enregistrées

⇒ 78 signataires représentant 78 personnes

##### ○ Collectifs

8 contributions collectives ont été enregistrées, à savoir :

- Propriétaires du 405 de la Bosque d'Antonelle : 1 personne signataire représentant 10 personnes environ
- Habitants du 2135 route d'Avignon : 1 personne signataire représentant 20 personnes environ
- Association des Propriétaires Riverains des chemins d'Eguilles et des Plaines : 3 personnes signataires, représentant 40 adhérents
- Association des Propriétaires et Riverains du chemin Hugues : 67 personnes signataires
- CIQ Célony et Environs : 1 personne signataire, représentant 364 adhérents
- Fédération des CIQ du Pays d'Aix : 1 personne signataire
- Collectif « Préserver l'existence des Commerces et des Services de proximité de Célony » : 343 signataires
- EHPAD Sainte Victoire : 1 personne signataire

⇒ 418 signataires représentant 846 personnes

Les 84 contributions représentent donc au total 924 personnes.

A noter que le « CIQ de Célony et environs » ainsi que le collectif « Préserver l'existence des Commerces et des Services de proximité de Célony » représentent 76,5% des personnes s'étant exprimées.

**b) Avis sur la concertation**

44% des personnes estiment que la publicité relative à cette concertation a été insuffisante, ne permettant pas à l'ensemble des habitants de s'exprimer comme ils l'auraient souhaité. En particulier, il est regretté que des avis de concertation publique n'aient pas été affichés sur les lieux de réalisation du projet.

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**Le Département a respecté le formalisme prévu par la collectivité dans le cadre de ce type de concertation mais prend note de cette demande pour les phases ultérieures de concertation.**

**c) Avis sur l'opération et ses objectifs**

➤ **Objectifs de l'opération :**

- Améliorer les conditions de sécurité, en permettant de sécuriser la traversée de Célony en séparant le flux de transit du trafic local et en prenant en compte la sécurité de l'ensemble des usagers
- Renforcer la fonction de voie économique de la RD7n. L'aménagement doit faciliter la circulation du flux de transit et permettre de hiérarchiser le réseau et de rendre plus lisible les itinéraires
- Supprimer les itinéraires secondaires, en supprimant les itinéraires de transit dit de « shunt » qui empruntent la voirie communale, et répondre à l'augmentation prévisible de trafic à long terme.
- Améliorer la qualité de vie. L'aménagement doit améliorer le cadre de vie qui souffre des nuisances liées à la circulation transitant par la RD7n en traversée de Célony (pollution, bruit, insécurité routière, et confiscation de l'espace)

➤ **Analyse des avis recueillis :**

- 402 personnes (18 particuliers et 384 personnes représentées par 2 collectifs) regrettent que l'intégration des modes doux n'ait pas été prise en compte dans l'étude.

Ces 402 personnes représentent 44% des personnes représentées et 24% des contributions enregistrées (20 contributions).

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**L'intégration des modes doux directement sur le projet déviation (quelle que soit les variantes envisagées) n'est pas envisageable pour des questions évidentes de sécurité et de confort. D'autant que la création de la déviation doit être l'occasion d'une requalification complète de la section de la RD7n située entre les 2 extrémités de la déviation, section de RD qui sera alors déclassée. Cette requalification constituera une réelle opportunité pour l'intégration de cheminements pour les modes doux, confortables et sécurisés et sera à intégrer dans les études de la solution retenue.**

- 56 personnes (26 particuliers et 30 personnes représentées par 2 collectifs), refusent de se prononcer sur une variante préférentielle tant que le projet n'est pas abordé de façon plus globale : développement économique et urbain du village, gare multi-modale de La Calade.

Ces 56 personnes représentent 6% des personnes représentées et 32% des contributions enregistrées (27 contributions).

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**L'opération portée par le Département doit répondre à ses propres objectifs (affichés lors de la présente concertation). Elle doit cependant permettre effectivement une réflexion de fond sur l'avenir du village de Célony et offrira au hameau une réelle opportunité de développement et de mutation devant être portée par la commune d'Aix-en-Provence.**

- Bien que les objectifs soient reconnus, 15 personnes (toutes des particuliers), pensent que les variantes proposées ne permettent pas d'atteindre les objectifs de l'opération.

Ces 15 personnes représentent 1,6% des personnes représentées et 17% des contributions enregistrées (14 contributions).

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**L'analyse des différentes variantes proposées, présentée lors de cette concertation, a permis de montrer que certaines variantes permettaient de répondre totalement à ces objectifs (variantes 8, 9 et 12).**

- 7 particuliers regrettent que le projet actuellement étudié, soit un projet « d'hier » qui n'est plus en cohérence avec les problématiques du village : insécurité des enfants pour se rendre à l'école ou à l'arrêt de bus, enjeux environnementaux. Certains ont aussi l'impression que le projet règlera uniquement les problèmes de congestion des véhicules, sans prendre en compte les impacts négatifs que peuvent avoir le projet sur la qualité de vie du village : augmentation de l'insécurité avec des véhicules roulant encore plus vite.

Ces 7 personnes représentent 0,8% des personnes représentées et 8% des contributions enregistrées (7 contributions).

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**La réalisation de cette opération doit être l'occasion d'une requalification complète de la section de la RD7n située entre les 2 extrémités de la déviation, section de RD qui sera alors déclassée. Cette requalification constituera une réelle opportunité pour l'intégration de cheminements pour les modes doux, confortables et sécurisés et un apaisement de la circulation dans le hameau via des aménagements beaucoup plus urbains qu'actuellement. Enfin, le respect de l'environnement est un critère important dans la comparaison des solutions proposées, et affiché comme tel.**

- Enfin 5 particuliers se demandent s'il n'est pas préférable de ne rien faire : les coûts étant démesurés au regard des effets escomptés.

Ces 5 personnes représentent 0,5% des personnes représentées et 6% des contributions enregistrées (5 contributions).

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

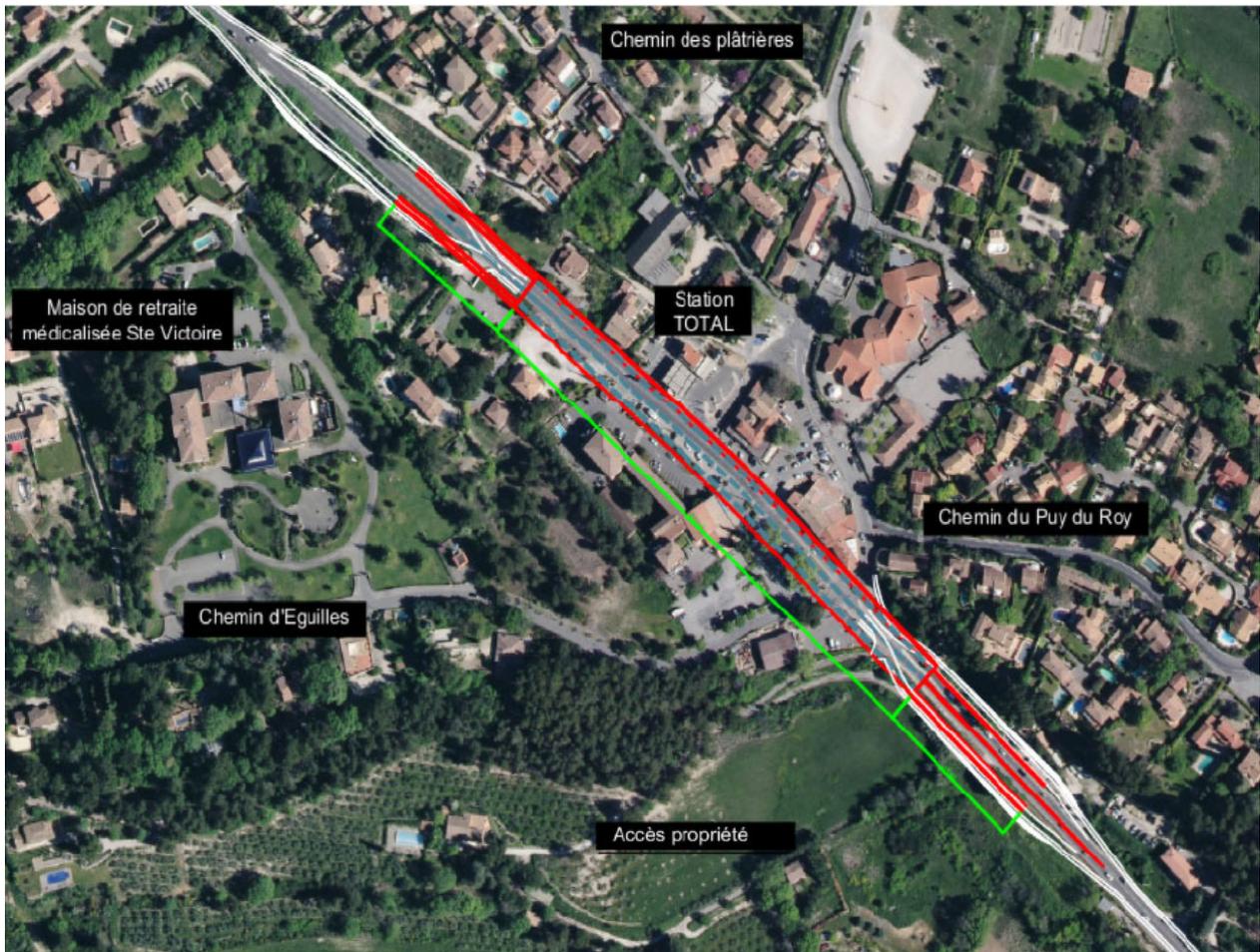
**Le coût est effectivement un critère important dans l'analyse des différentes solutions proposées. Hormis la variante 1 (tranchée couverte longue à double sens), le Département juge acceptable le coût de réalisation du projet au regard des bénéfices attendus et des objectifs atteints.**

**d) Contributions recueillies par variante :**

Pour rappel lors du comité de pilotage du 29 septembre 2020 il a été acté de ne pas poursuivre pour la suite de l'opération les études des variantes 4, 5 6, et 10. toutefois leurs tracés ont été présenté lors de la concertation dans des livrets mis à disposition du public.

Les observations recueillies concernant les variantes retenues soit 1,2,3,8,9,11 et 12 sont répertoriées ci-après.

**Variante 1 (tranchée couverte longue)**



La variante 1 apparait comme favorable dans 26 contributions (soit 31% des contributions), représentant 131 personnes (soit 14,3% des personnes représentées) dont 24 particuliers et 107 personnes représentées par 2 collectifs.

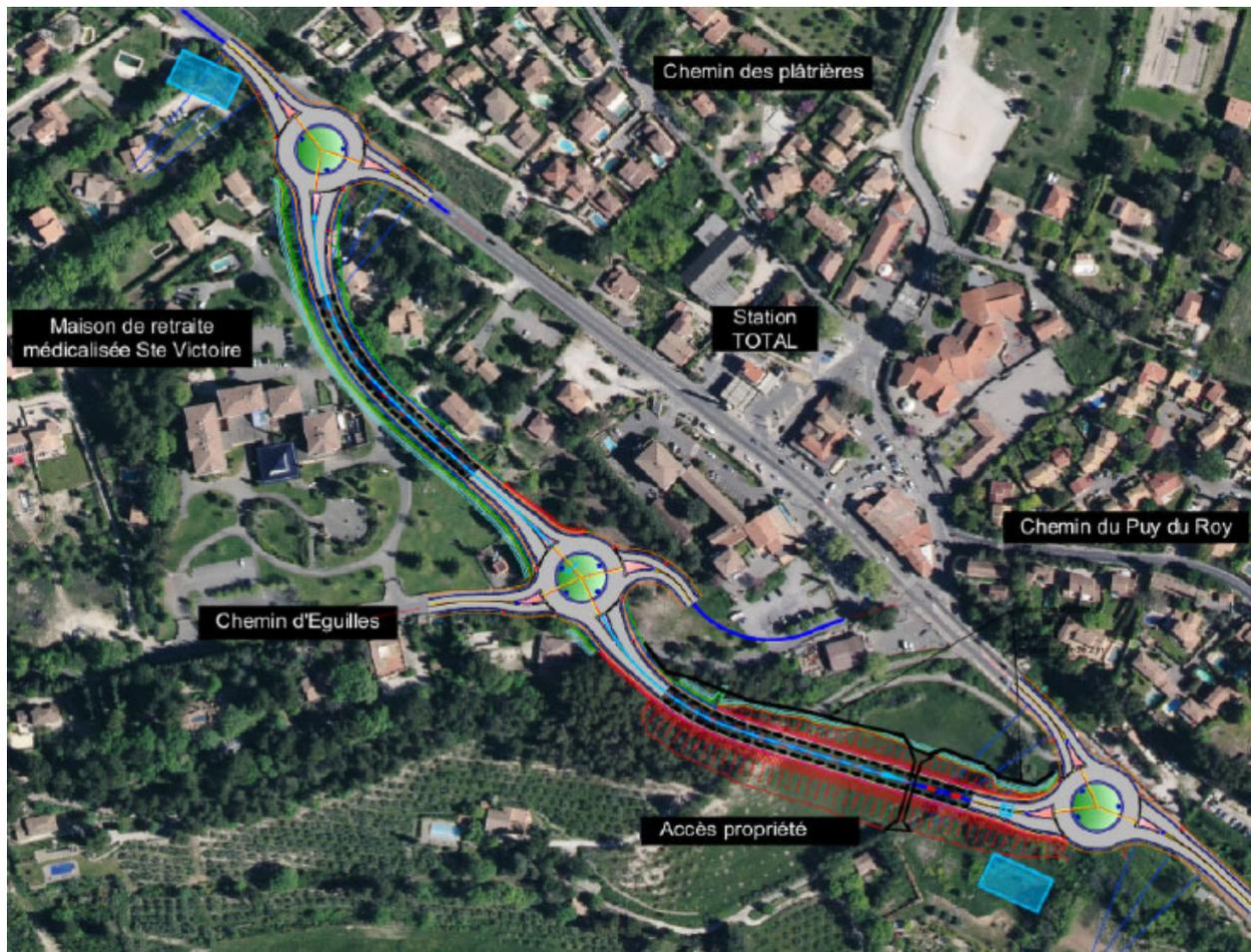
C'est cette variante qui est perçue comme celle permettant de répondre aux objectifs de l'opération tout en minimisant les impacts fonciers et environnementaux.

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**Si cette variante ne présente effectivement aucun impact foncier ni aucun enjeu écologique, elle ne répond qu'en partie aux objectifs de l'opération. En effet, l'intégration des extrémités de la tranchée couverte grèvera sur le très long terme les**

possibilités de développement du hameau de Célony. En outre, elle présentera, lors de sa réalisation, de très grosses contraintes pour la vie économique et rurale du hameau (coupure physique / bruit / dévoiement des réseaux et dévoiement de la circulation sur les connexes. Enfin, son coût est rédhibitoire.

### Variante 2 (Contournement court)



La variante 2 apparaît comme favorable dans 3 contributions (soit 3.6% des contributions), représentant 3 personnes (soit 0.3% des personnes représentées), toutes des particuliers.

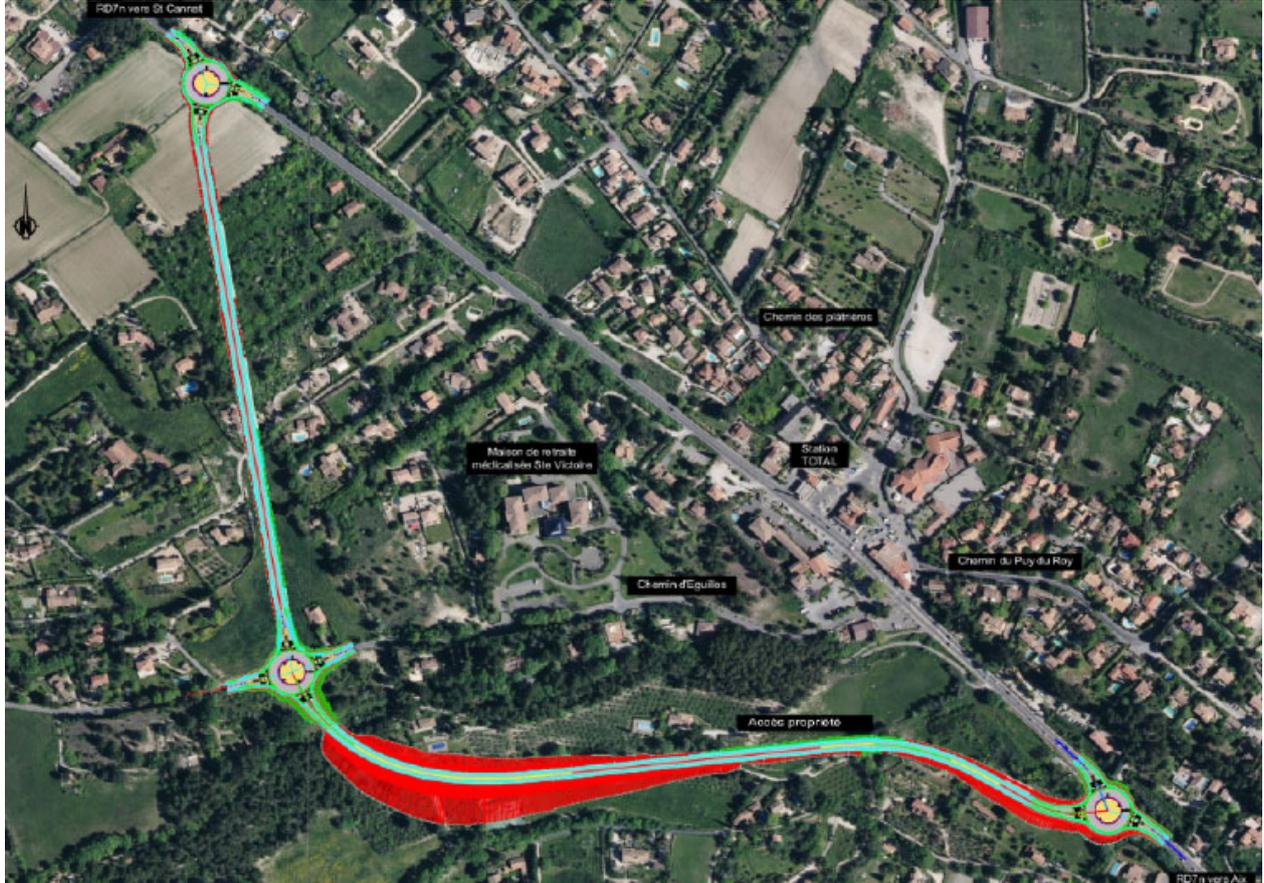
Aucun argumentaire n'est présenté en faveur de cette variante.

### Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :

Cette variante, au-même titre que les variantes présentant des giratoires au Nord et au Sud (variante 3 et variante 11), présente les défauts rédhibitoires suivants :

- À l'heure de pointe du matin, 1/3 des véhicules en transit continueront à transiter par le hameau du fait des difficultés de circulation sur la déviation dues aux ralentissements sur la RN296.
- Au regard des objectifs de l'opération et en considérant cet attrait limité de l'aménagement à l'heure de pointe du matin, l'intérêt public de cette variante ne pourra pas être porté et défendu par le Département.

### Variante 3 (Contournement long)



La variante 3 n'est jamais citée comme variante préférentielle. C'est cette variante qui fédère le plus d'opposition. Son rejet est explicitement exprimé dans 43 contributions (soit 51% des contributions), représentant 854 personnes (soit 92.4% des personnes représentées) dont 40 particuliers et 814 personnes représentées par 4 collectifs.

Certains de ces collectifs (CIQ de Célon, Association des Propriétaires du Chemin Hugues et l'EHPAD) disent être prêts à engager des poursuites si cette variante devait être retenue. Cette variante génère également contre elle 2 pétitions de riverains. Tous les opposants indiquent que cette variante est un désastre pour l'environnement, pour le village de Célon et ses habitants.

#### **Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**Cette variante est celle qui présente le plus d'inconvénients, en particulier au regard de l'environnement et du foncier.**

**En outre, cette variante, au même titre que les variantes présentant des giratoires au Nord et au Sud (variante 2 et variante 11), présente les défauts rédhibitoires suivants :**

- **À l'heure de pointe du matin, 1/3 des véhicules en transit continueront à transiter par le hameau du fait des difficultés de circulation sur la déviation.**

- Au regard des objectifs de l'opération et en considérant cet attrait limité de l'aménagement à l'heure de pointe du matin, l'intérêt public de cette variante ne pourra pas être porté et défendu par le Département.
- De plus cette variante présente des impacts environnemental et foncier très importants, ainsi qu'un cout élevé.

**Variante 7 (Contournement court, tranchée Non couverte au droit de l'EHPAD)**



La variante 7 apparait comme favorable dans 2 contributions (soit 2.4% des contributions), représentant 2 personnes (soit 0.2% des personnes représentées), toutes des particuliers.

Aucun argumentaire n'est présenté en faveur de cette variante.

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**Cette variante présente les défauts rédhibitoires suivants :**

- Dans cette configuration, le carrefour giratoire envisagé au Nord de la déviation présente un caractère accidentogène: aucune visibilité en arrivant sur le giratoire depuis la déviation (masque latéral formé par les murs de soutènement de la tranchée non couverte).
- En outre, la déviation passe à proximité immédiate de l'EHPAD Sainte Victoire. La tranchée envisagée dans cette variante n'est pas couverte. Cette variante présente donc un impact sonore important et une dégradation de la qualité de l'air au droit de cet établissement sensible => le respect des seuils réglementaires ne pourra pas être assuré.

**Variante 8 (Contournement court avec tranchée couverte le long de l'EHPAD et giratoire au sud)**



La variante 8 apparaît comme favorable dans 15 contributions (soit 17.8% des contributions), représentant 16 personnes (soit 1.7% des personnes représentées), toutes des particuliers.

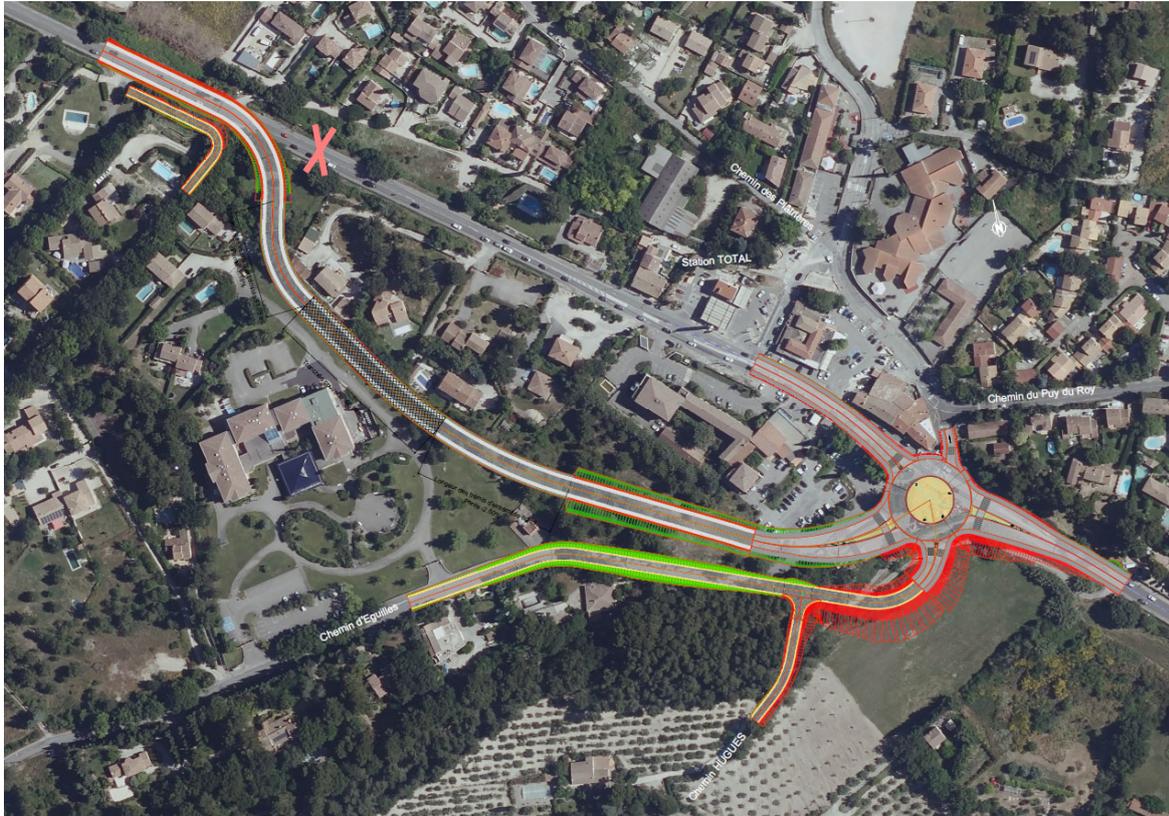
L'amélioration de la qualité de vie au sein du hameau grâce à cet aménagement est mis en avant, ainsi que la simplicité du fonctionnement de celui-ci.

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**Cette variante permet de répondre à la totalité des objectifs de l'opération et peut-être portée et défendue par le Département lors de l'Enquête Publique. En effet contrairement aux variantes 3 et 11, elle n'autorise pas l'itinéraire de shunt par le centre du hameau et diminue considérablement le trafic dans ce dernier permettant aux habitants de se le réapproprier.**

**Néanmoins, elle présente un enjeu écologique (mineur mais réel) au Sud et devra faire appel à des solutions techniques complexes afin de composer avec l'aléa géotechnique important (zone PPR affaissement / effondrement).**

**Variante 9 (Contournement court avec tranchée couverte le long de l'EHPAD et giratoire sud sur magasin Motoculture)**



La variante 9 apparaît comme favorable dans 5 contributions (soit 6% des contributions), représentant 71 personnes (soit 7.7% des personnes représentées), dont 4 particuliers et 67 personnes représentées par un collectif.

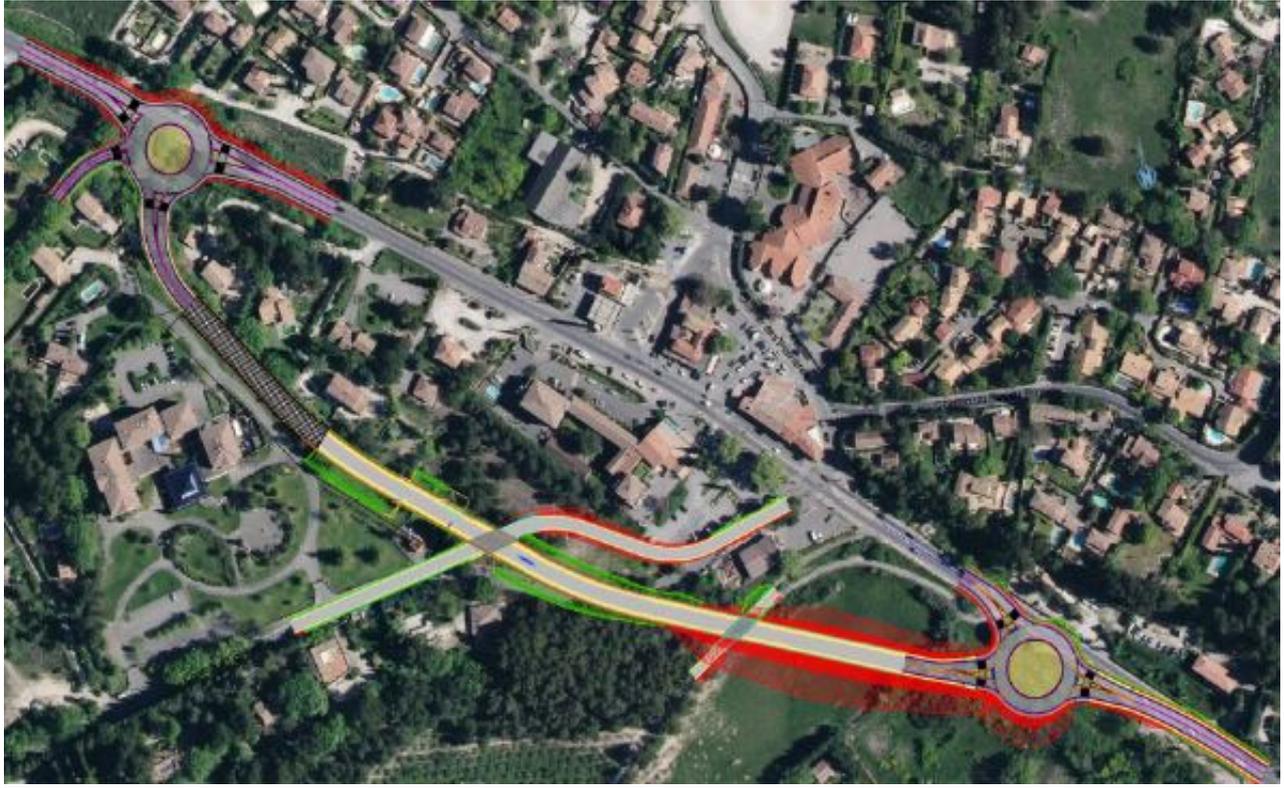
Aucun argumentaire n'est réellement présenté en faveur de cette variante. On peut juste noter qu'un particulier précise que le décalage du giratoire Sud au plus près du Hameau permet une accessibilité plus aisée aux commerces, rendant la fermeture au Nord de la déviation acceptable.

**Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**Cette variante permet de répondre à la totalité des objectifs de l'opération et peut-être portée et défendue par le Département lors de l'Enquête Publique, et comme la variante 8 n'autorise pas l'itinéraire de shunt par le centre du hameau permettant une diminution importante du trafic dans ce dernier.**

**En outre, afin de répondre aux contraintes de la variante 8 exposées ci-avant, cette variante présente un giratoire implantée plus au Nord et donc moins impactant sur l'environnement naturel et moins soumis à l'aléa géotechnique (zone PPR affaissement / effondrement).**

### Variante 11 (Variante 8 avec giratoire au Nord et au Sud)



C'est cette variante qui fédère le plus d'avis positif (en % de personnes représentées). La variante 11 apparaît comme favorable dans 16 contributions (soit 19% des contributions), représentant 722 personnes (soit 78.1% des personnes représentées), dont 15 particuliers et 707 personnes représentées par 2 collectifs.

Néanmoins, aucun argumentaire n'est réellement présenté spécifiquement en faveur de cette variante.

#### **Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**Cette variante, au-même titre que les variantes présentant des giratoires au Nord et au Sud (variante 2 et variante 3), présente les défauts rédhibitoires suivants :**

- **À l'heure de pointe du matin, 1/3 des véhicules en transit continueront à transiter par le hameau du fait des difficultés de circulation sur la déviation.**
- **Au regard des objectifs de l'opération et en considérant cet attrait limité de l'aménagement à l'heure de pointe du matin, l'intérêt public de cette variante ne pourra pas être porté et défendu par le Département.**
- **Le giratoire Nord présente de par ses difficultés d'implantation un raccordement au contournement accidentogène lié aux distances de visibilité réglementaires qui ne peuvent être assurées.**
- **Il est à noter que cette variante qui rassemble le plus d'avis favorable le doit au poids du CIQ (364 adhérents) tout en ne représentant que 19% des contributions et en faisant abstraction complète des problèmes de sécurité liés à la géométrie de raccordement –en plan et en long- du contournement sur ce giratoire Nord.**

### Variante 12 (Variante 8 avec cédez le passage au Nord)



La variante 12 apparaît comme favorable dans 5 contributions (soit 6% des contributions), représentant 44 personnes (soit 4.8% des personnes représentées), dont 4 particuliers et 40 personnes représentées par un collectif.

Aucun argumentaire n'est réellement présenté en faveur de cette variante.

#### **Réponse du Département des Bouches-du-Rhône :**

**Cette variante permet de répondre à la totalité des objectifs de l'opération et peut-être aisément portée et défendue par le Département lors de l'Enquête Publique. Néanmoins, elle présente un enjeu écologique (mineur mais réel) au Sud et devra faire appel à des solutions techniques complexes afin de composer avec l'aléa géotechnique important (zone PPR affaissement / effondrement).**

**En outre, elle présente au Nord un impact foncier (y compris sur le bâti) important.**

## **V. CONCLUSIONS :**

### La variante 1

Si celle-ci ne présente effectivement aucun impact foncier et ne présente aucun enjeu écologique, elle grèvera sur le très long terme les possibilités de développement du hameau de Célony et présentera, lors de sa réalisation, de très grosses contraintes pour la vie économique et rurale du hameau pas forcément bien mesurées par les contributeurs. Enfin, son coût est rédhibitoire. Elle est donc éliminée.

### Les variantes 2, 3 et 11

Les variantes à 2 voire 3 giratoires (2, 3 et 11) doivent être écartées car leur utilité publique ne pourra être démontrée (attractivité de l'aménagement trop faible et donc maintien d'une partie importante du trafic de transit dans le hameau de Célony, notamment à l'heure de pointe du matin dans le sens Nord – Sud). On relèvera que la variante 3 est rejetée massivement par les contributeurs et les variantes 2 et 11 avec un giratoire nord qui, de par ses difficultés d'implantation, présentent un raccordement au contournement accentogène lié aux distances de visibilité réglementaires qui ne peuvent être assurées. Elles ne seront donc pas retenues.

### Les variantes 7 et 12

La variante 7 présente avec un giratoire au nord de par ses difficultés d'implantation, un raccordement au contournement accentogène lié aux distances de visibilité réglementaires qui ne peuvent être assurées.

La variante 12 présente un enjeu écologique (mineur mais réel) au Sud et devra faire appel à des solutions techniques complexes afin de composer avec l'aléa géotechnique important (zone PPR affaissement / effondrement) avec au Nord un impact foncier (y compris sur le bâti) important. Ces 2 variantes ne seront pas retenues.

### Les variantes 8 et 9 :

Ces variantes permettent de répondre à la totalité des objectifs de l'opération et peuvent être portée et défendue par le Département lors de l'Enquête Publique. Elles engendrent une diminution importante du trafic dans le centre du hameau en supprimant l'itinéraire de shunt par ce dernier, et présentent une réelle opportunité pour la commune d'Aix en Provence en association avec les habitants de réaménager cette espace.

Toutefois la variante 9 présente un giratoire Sud implanté plus au Nord et donc moins impactant sur l'environnement naturel et moins soumis à l'aléa géotechnique (zone PPR affaissement / effondrement) que la variante 8.

**Variante retenue pour la poursuite des études :**



**Au vu des observations formulées par les personnes représentées lors de cette concertation et des réponses apportées par le Département, il est proposé de poursuivre les études sur la base des variantes 8 et 9 dont le principe de circulation est identique, qui répond à la totalité des objectifs de l'opération, et de décaler dans la phase d'étude de l'avant-projet le choix détaillé du dispositif des rétablissements de communication sur le giratoire présenté dans ces 2 variantes.**

Comme cela a été demandé par les contributeurs, la problématique des déplacements en mode doux de part et d'autre du contournement (est/ouest) sera étudiée dans le cadre des études de la solution retenue.

L'opération devra impérativement être accompagnée d'une réflexion approfondie à porter par la commune d'Aix-en-Provence sur la requalification de la traversée du hameau de Célony, afin d'offrir un apaisement réel de la circulation dans le fuseau de la traversée déviée au profit des modes doux, de la sécurité de ceux-ci et d'une véritable centralité de village.