

## COMMUNE DE ROQUEFORT-LA-BEDOULE

### RD559a – Déviation de Roquefort-la-Bédoule

Bilan de la concertation publique  
suite aux études préliminaires  
qui s'est déroulée  
du 8 octobre au 8 novembre 2018

#### RAPPEL DE L'OPERATION

La route départementale RD559a traverse la commune de Roquefort-la-Bédoule sur un axe nord/sud, reliant Aubagne à La Ciotat. Cette voie connaît une saturation importante aux heures de pointe ainsi que des difficultés de croisement avec la RD1. Le projet de déviation de Roquefort-la-Bédoule piloté par le Conseil Départemental permettra de diminuer le trafic de transit dans le centre-ville, notamment dans le sens sud/nord en direction de Marseille pour rejoindre l'autoroute et ainsi d'améliorer le cadre de vie des riverains et des commerces.

L'aménagement proposé consiste à réaliser une déviation entre d'une part le carrefour avec la RD41c et d'autre part le carrefour entre la RD1 et le demi-échangeur nord avec l'A50.

Les travaux projetés pour améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation des usagers consistent à :

- réaliser un aménagement bidirectionnel, sur un linéaire d'environ 1km ;
- intégrer une piste cyclable ou voie verte;
- assurer le traitement sécurisant des carrefours.

#### CONCERTATION PUBLIQUE

En application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, l'opération RD559a - Déviation de Roquefort-la-Bédoule a fait l'objet d'une concertation publique qui s'est déroulée du 8 octobre au 8 novembre 2018.

Les modalités d'organisation de cette concertation publique ont été approuvées par la Commission Permanente du Conseil Départemental du 29 juin 2018.

Cette concertation est liée à la présentation et à la synthèse des études préliminaires. Elle doit permettre de recueillir l'avis du public sur les différentes variantes, les avantages et inconvénients de chacune d'entre elles et permettre au maître d'ouvrage d'orienter son choix de manière à poursuivre les études plus détaillées de la solution retenue.

## DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Les panneaux de présentation ont été exposés du 8 octobre au 8 novembre, dans les locaux de la mairie accessibles au public les jours ouvrés de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Un registre permettait de recueillir les observations du public.

Les panneaux exposés lors de la concertation ont été également disponibles sur le site internet du Département des Bouches-du-Rhône, cg13.fr, rubrique « le 13 en action » puis « route ».

Un technicien de la Direction des Routes et des Ports du Département était présent pour répondre aux questions du public :

- le lundi 08/10/18 après-midi ;
- le mardi 16/10/18 après-midi ;
- le vendredi 19/10/18 matin ;
- le jeudi 08/11/18 après-midi.

## PUBLICITE

La concertation publique a été annoncée par voie de presse dans le journal local « La Marseillaise » le 21 septembre et le 9 octobre 2018 et par affichage en mairie.

## PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

Les propositions d'aménagement se composent de quatre variantes d'Ouest en Est en tracé en plan (variantes de 0 à 3). Les variantes de raccordements de la déviation sur les routes existantes sont soit composées d'un carrefour en « T » (variante A) soit d'un carrefour giratoire (variante B).

La description du tracé du sud au nord des variantes est :

- variante 0 : le tracé suit au maximum l'emplacement réservé au PLU. Le tracé est donc calé le long de l'autoroute A50. Le projet de déviation se raccorde à la RD1 au droit de l'ouvrage de l'A50.

- variante 1 : tracé identique à la variante 0 sur la partie Sud, mais se décale vers l'Est en coupant la parcelle « aux caravanes » (parcelle n°163 du cadastre) et se raccorde à la RD1 au droit de l'échangeur ESCOTA.
- variante 2 : le tracé est identique à la variante 1 mais est plus rectiligne.
- variante 3 : le tracé suit le tracé de la RD41c puis relie de manière plus rectiligne la RD1.

## REGISTRE D'OBSERVATIONS

Les observations dans le registre ont été portées notamment les jours où le technicien de la Direction des Routes et des Ports du Département était présent pour répondre aux questions.

Les observations reçues sont au nombre de 10 :

- 7 observations ont été inscrites dans le registre ;
- 2 lettres ont été envoyées au « Service des Routes » du Département. Elles ont été reçues le 31 octobre 2018, date comprise dans la période de concertation ;
- 1 email a été envoyé à l'adresse « routes », dont le Département a accusé réception le 6 novembre 2018, date comprise dans la période de concertation.

Toutes ces remarques ayant été reçues dans la période de concertation, le Département retient les 10 pour analyse.

## ANALYSE QUANTITATIVE

Une personne pouvant donner plusieurs avis, l'analyse de ceux-ci dresse le résultat suivant :

- variante 0 : 4 avis favorables ;
- variante 1 : 6 avis favorables ;
- variante 2 : 2 avis favorables ;
- variante 3 : 3 avis favorables et 1 avis défavorable ;
- Sur l'intérêt du projet : 3 avis défavorables ;
- Etude de la suppression du péage de Cassis : 3 avis favorables.

## LES OBSERVATIONS PRINCIPALES

En plus du choix des variantes, les observations principales du public notées sur le registre ou dans leur courrier concernent :

- la gratuité de l'autoroute au péage de Cassis (voir La Ciotat), un débat récurrent. Cette disposition permettrait de diminuer la majorité du trafic dans le centre ville (une étude pourrait l'évaluer précisément) ;
- la déviation projetée ne délesterait qu'un sens de circulation dans le centre ville, soit celui des véhicules venant de La Ciotat, pour prendre l'autoroute vers Aubagne ;
- limiter les nuisances sonores en prenant en compte l'autoroute et la déviation, tout en s'interrogeant sur la possibilité d'élargissement de l'autoroute ou la bande des 100m imposée pour ce dernier ;
- un mur antibruit pour limiter la nuisance sonore de l'autoroute ;
- le coût financier est erroné (variante 0 à 2) car il ne tient pas compte de la destruction d'une activité commerciale « gardiennage de caravanes » ;
- limiter l'impact sur le foncier en utilisant les chemins déjà existants pour créer la déviation et qui pourrait alors servir aux habitations existantes et à la future urbanisation du secteur ;
- projet coûteux, non prise en compte du coût global et du bilan carbone ;
- le giratoire sud apporte une réelle plus value à la sécurité de ce carrefour ;
- le giratoire nord améliore la sécurité pour les usagers sortant de l'autoroute et allant en direction du hameau de Roquefort ;
- publicité de la concertation jugée insuffisante.

## CONCLUSION

Il ressort de cette concertation, un avis favorable quasi unanime au projet. Les avis montrent une préférence pour la variante 1 avec 6 avis favorables.

Par ailleurs, des observations portent sur l'étude d'une solution qui consisterait au rachat du péage de Cassis. Cette solution permettrait de transférer le trafic de transit qui traverse le centre ville de Roquefort pour reprendre l'autoroute gratuite au Nord de Roquefort-la Bédoule. Une étude spécifique permettrait de quantifier ce niveau de trafic.

Il est important de souligner que le rachat d'une section d'autoroute est une décision des services de l'Etat.

Il est souligné que la réalisation de giratoires au droit des intersections avec la RD559a et la RD1, apporte un gain en termes de sécurité.

On peut noter qu'il n'y a eu aucune observation quand au choix du profil en travers type.

## CHOIX DE LA SOLUTION

Afin d'orienter le choix sur une solution de manière à poursuivre les études plus détaillées, on peut noter que le tracé proposé dans la variante 1 permet de mieux répondre de manière globale aux objectifs généraux (sécurité, environnement, prise en compte des usages, coût).

La variante 0 est rédhibitoire en termes de sécurité, son raccordement au droit de l'ouvrage de l'autoroute pose de véritables problèmes de visibilité, et ne permet pas de traiter l'accès à l'autoroute.

Les variantes 2 et 3 sont très nettement défavorables en termes d'environnement, de foncier et de coût.

La variante 1B (réalisation de giratoires aux intersections) est une solution nécessitant plus d'emprises foncières et génère donc un impact plus important sur l'environnement que la variante 1A (réalisation de carrefours « T »). Toutefois, cette solution présente un net gain en termes de sécurité.

En ce qui concerne le coût de l'opération, on peut noter que la variante 1B est estimée à 5,27 M€ H.T, la variante 2B à 5,43 M€ H.T et la variante 3B à 6 M€ H.T.

On peut noter que lors des différentes réunions de présentation du projet à la Commune, celle-ci s'est prononcée favorablement à la variante 1B.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le choix pour la poursuite des études détaillées se porte sur la variante 1 B qui consiste à la réalisation d'une voie nouvelle qui longe l'autoroute sur l'emprise du PLU, puis se décale vers l'Est pour se raccorder sur la RD1 au droit du carrefour d'accès à l'autoroute. Cette solution intègre la réalisation de deux giratoires sur la RD559a et sur la RD1.