

**CONSEIL DÉPARTEMENTAL
DES BOUCHES-DU RHONE**

DGAET Direction des Routes et des Ports
Arrondissement d'Aix-en-Provence
0413312219

**RÉUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 5 AVRIL 2019
SOUS LA PRÉSIDENCE DE MME MARTINE VASSAL
RAPPORTEUR(S) : M. JEAN-PIERRE BOUVET**

OBJET : RD 7n - Déviation de Saint Cannat - Bilan de la concertation publique préalable au titre des articles L.103-2 et R.103-1 du code de l'urbanisme - Phase étude de l'avant-projet modificatif.

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

La RD 7n relie le nord du département jusqu'au Var. Elle traverse le centre-ville de Saint-Cannat où elle croise la RD 572 et la RD 18. L'importance du trafic, la multiplicité des fonctions et des usages de cette voie (transit, desserte, modes actifs), et les carrefours avec les voiries communale et départementale, génèrent de nombreux dysfonctionnements.

Le Département des Bouches-du-Rhône a pris en considération le projet de déviation de Saint-Cannat lors du vote du budget départemental 2007.

Le principe de la concertation est issu de l'article L.103-2 (ancien L.300-2) du code de l'Urbanisme. Elle doit se dérouler pendant toute la durée d'élaboration du projet, en fonction des phases d'avancement des études et selon des modalités prévues par la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du 28 septembre 2007.

Par délibération n° 77 du 12 avril 2013, la Commission permanente du Conseil départemental a approuvé les caractéristiques des études d'avant-projet de l'opération. En 2014 ont eu lieu les enquêtes publiques sur la base de l'arrêté préfectoral n° 2014-22 du 25 mars 2014. La déclaration de projet relative à la déviation de Saint-Cannat a été votée par délibération n° 30 du 22 octobre 2014.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par le Préfet de Région le 26 février 2015 et l'autorisation de réaliser les travaux au titre de la loi sur l'eau a été obtenue le 6 juillet 2016.

L'opération en est au stade de la prise en compte des résultats de la concertation publique sur l'avant-projet modificatif, qui s'est déroulée du 19 au 30 novembre 2018 sur la commune de Saint-Cannat.

Les avis, observations et suggestions formulés sur le registre ainsi que les réponses apportées par le Département sont annexés au présent rapport ; le bilan de cette concertation publique est donc soumis à l'approbation de la Commission permanente.

Le présent rapport est sans incidence financière.

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

Signé
La Présidente du Conseil départemental

Martine VASSAL

RD 7n – Déviation de Saint-Cannat

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DU 19 AU 30 NOVEMBRE 2018 Pour la phase « Etude de l'avant-projet modificatif »

RAPPEL DE L'OPERATION :

Par délibération du 15 décembre 2006, le Département des Bouches-du-Rhône a inscrit la déviation de Saint-Cannat dans son programme d'opérations prises en considération.

Cette opération a pour but d'améliorer la sécurité routière dans la traversée de Saint-Cannat et la fonction de transit que doit assurer la RD 7n.

CONCERTATION PUBLIQUE :

En application de l'article L.103-2 (ancien L.300-2) du code de l'Urbanisme, cette opération, dénommée « Déviation de Saint-Cannat RD 7n », fait l'objet, pendant toute la durée d'élaboration du projet, d'une concertation publique dont les modalités d'organisation ont été approuvées par la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du 28 septembre 2007.

DEROULEMENT DE LA CONCERTATION :

Concertations et enquêtes publiques antérieures :

La première concertation concernant la « comparaison des variantes de tracé » a été conduite en décembre 2005 par la DDE, maître d'ouvrage de l'opération. A l'issue de cette première concertation, l'Etat a retenu, par décision ministérielle, la variante « POS » pour la suite des études en raison du meilleur bilan coûts/avantages qu'elle présentait.

La seconde concertation concernant « l'étude de l'avant-projet », qui s'est déroulée en décembre 2007 a été conduite par le Conseil départemental suite au transfert de la RN 7 dans le réseau routier départemental. Son bilan a été approuvé par délibération n° 27 du 24 juillet 2008 de la Commission permanente du Département.

Sur la base de ce tracé, le Département a mis en œuvre les études nécessaires à la réalisation du dossier d'enquête d'utilité publique, et à cette occasion, l'inventaire faune flore de l'étude d'impact a révélé la présence d'espèces protégées d'oiseaux sauvages (Outarde Canepetière et Œdicnème criard) nécessitant une modification du tracé de la section ouest entre le carrefour avec la RD 572 et celui avec la RD 7n existante coté Lambesc.

A la suite de multiples modifications liées aux concertations avec les services de l'Etat et la commune de Saint-Cannat, un nouveau tracé a été défini et mis à l'enquête publique en 2014. Ce tracé a été déclaré d'utilité publique le 26 février 2015 et autorisé au titre de « la loi sur l'eau » le 6 juillet 2016.

Toutefois, l'avis de l'autorité environnementale émis le 7 janvier 2014 préalablement à l'enquête d'utilité publique mentionne « des impacts résiduels sur la biodiversité » qui justifient une demande d'autorisation de dérogation aux mesures de protection de la faune et de la flore sauvage présentes sur le site.

La concertation présentant « l'étude d'avant-projet modificatif », objet du présent rapport s'est déroulée du 19 au 30 novembre 2018 sur la commune de Saint-Cannat. Elle portait sur la présentation des caractéristiques des principaux ouvrages et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des différents impacts, présentés au moyen de panneaux d'information mis à disposition du public :

- tracé routier,
- principes d'assainissement pluvial, de rétablissements hydrauliques, de lutte contre les inondations et de préservation de la ressource en eau,
- desserte des équipements et rétablissement des communications,
- bruit, qualité de l'air,
- aménagements paysagers.

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

Huit panneaux de présentation ont été exposés au public pendant toute la durée de la concertation. Durant la concertation, le public disposait également de registres lui permettant de formuler ses observations.

Pour répondre aux questions posées par le public, des permanences ont été assurées par les services de la Direction des Routes et des Ports, et le maître d'œuvre du projet (Bureau d'études SETEC INTERNATIONAL) les 21 et 30 novembre après-midis.

CONTRIBUTIONS RECUEILLIES ET REPONSES APPORTEES :

a) Généralités :

Cette concertation publique a permis de recueillir sur le registre :

- 60 contributions de particuliers, dont une contribution qui regroupe 5 familles,
- 3 contributions d'associations ou de collectifs :
 - o association coordination pour la sécurité et l'environnement (150 adhérents),
 - o l'APERS représentant 131 familles,
 - o le collectif du quartier de la mer (130 membres),
- 2 contributions de la municipalité de Saint-Cannat (Monsieur FALCHI, adjoint à l'urbanisme représentant du Maire et au nom de la municipalité, en accord avec le Maire et le Directeur Général des Services)

En comptabilisant la contribution d'un foyer (couple ou familles) pour 2 personnes, ce sont au total 630 personnes qui se sont exprimées directement ou indirectement à l'occasion de cette concertation, auxquelles s'ajoutent les 2 contributions de la municipalité de Saint-Cannat.

Sur ces 630 personnes :

- 3 personnes (0,5%), dont un représentant de l'entreprise Durance Granulats, ont émis un avis totalement favorable sur l'avant-projet présenté,
- 2 personnes (0,3%) demandent l'acquisition totale de leurs biens sans s'exprimer sur l'avant-projet,

- 471 personnes (74,8%) ont émis des réserves sur l'avant-projet et demandent des compléments d'étude ou des adaptations,
- 152 personnes (24,1%) rejettent l'avant-projet tout en demandant des adaptations pour le cas où ce projet devait se réaliser,
- 2 personnes (0,3%) se déclarent contre la création d'une déviation de la RD 7n à Saint-Cannat,

Les paragraphes ci-dessous présentent la récapitulation des contributions exprimées par la municipalité, les 2 associations, et celles des particuliers.

b) Récapitulation des contributions :

➤ Mairie de Saint-Cannat :

Le Maire s'exprimant au nom de la municipalité, et son adjoint à l'urbanisme, souhaitent que le carrefour avec la RD 18 soit modifié en reprenant la configuration présentée lors des enquêtes publiques DUP et loi sur l'eau, à savoir :

- un passage dénivelé de la RD 18 au-dessus de la déviation favorisant l'accès direct de la RD 18 au centre-ville plutôt que la traversée d'un carrefour giratoire plan avec la déviation, jugé moins sécurisant pour les usagers,
- une liaison entre la RD 18 et la déviation sous forme de carrefour en T entre la RD 18 et une voie à créer qui débouche sur un carrefour giratoire plan avec la déviation.

➤ Association coordination pour la sécurité et l'environnement (150 adhérents, soit 23,80% des personnes qui se sont exprimées) :

Par la contribution de son Président, cette association estime qu'il est nécessaire de repenser le projet qui lui apparaît :

- Obsolète, car ne permet pas de capter le transit des transports exceptionnels qui continueront à traverser le centre-ville et ne répond pas au schéma directeur départemental et de la région,
- Inadapté, car utilisant une réservation du POS qui date de 1971, et qui se retrouve maintenant entouré d'habitations et, de ce fait ne constitue plus une déviation contournant le village, et ne répond plus à l'enjeu d'amélioration de la qualité de vie des habitants,
- Dégradant pour la qualité de vie des habitants en coupant le village en deux, notamment pour les piétons et les cyclistes,
- Polluant avec notamment une qualité de l'air totalement dégradée le long du tracé, plus que dans le centre-ville actuel, alors que la qualité de l'air resterait médiocre en centre-ville,
- Bruyant avec un dépassement du niveau sonore réglementaire (60dBA),
- Dangereux, car au vu de la configuration du tracé, les usagers seront tentés d'augmenter leur vitesse, ce qui crée une situation accidentogène,
- Dégradant pour l'environnement, et notamment pour le cours d'eau du Budéou qui sera franchi à 3 reprises, ce qui le condamne à disparaître. D'ailleurs, à ce jour, la demande de dossier de Dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats ou d'espèces protégées qui devait être déposé en 2017 a été repoussée en 2019 et de fait arrive très tardivement dans le planning du projet. Se rajoute le risque d'incendie dont la commune a souffert en 2017 et qui ne semble pas avoir été pris en compte.
- Onéreux avec un coût global de 54 millions d'euros qui, au regard des autres grands chantiers routiers départementaux, avec un ratio prix au kilomètre de plus de 15 millions million d'euros, apparaît très élevé.

Par ailleurs, l'association s'étonne que le Département puisse :

- Réaliser des bassins de rétention avec massifs filtrants présentés comme système anti-moustique car planté de roseaux alors que cette configuration est précisément interdite pour des particuliers par arrêté préfectoral pour éviter la prolifération des moustiques,

- Modifier le tracé pour protéger l'habitat des oiseaux sauvages (outarde canepetière et cédicnème criard) plutôt que les habitants du village.

Pour toutes ces raisons, elle demande l'abandon du projet et la recherche d'autres tracés notamment le long de la ligne TGV et cela jusqu'à Aix-les-Milles.

Toutefois, si ce tracé venait à être réalisé, l'association demande au Département de s'engager à :

- Mettre en place une véritable solution pour assurer la circulation des modes doux à chaque croisement avec les chemins desservant les quartiers,
- installer des protections phoniques tout au long du tracé et mettre en œuvre un enrobé acoustique,
- maintenir l'interdiction de circulation des poids lourds supérieurs à 26 tonnes sur la déviation,
- limiter la vitesse à 50km/h et poser des radars fixes,
- mettre en place des plantes ou toutes autres solutions destinées à absorber la pollution de l'air,
- Mettre en place un mur végétal pour masquer la déviation sur toute la longueur du projet.

➤ **L'association A.P.E.R.S (représentant de 131 familles, soit 41,60% des personnes qui se sont exprimées) :**

Demande que soit rétabli l'ouvrage d'art de franchissement de la déviation qui permet un accès direct depuis le chemin de Berre vers le centre du village en passant par le stade, tel que cela avait été proposé lors des enquêtes publiques DUP et loi sur l'eau.

➤ **Le collectif du quartier de la Mer (130 membres, soit 20,60% des personnes qui se sont exprimées) :**

Fait remarquer :

- que dans l'état actuel de l'avant-projet, le quartier de la mer sera coupé du village par une voie rapide qui ne laisse aucun passage sécurisé pour les piétons et les vélos qui devront traverser un carrefour giratoire,
- que l'accès par le nouveau carrefour avec le chemin de Lançon sera plus difficilement accessible pour les voitures avec des conditions de sécurité mal assurées,
- que le quartier deviendra très difficilement accessible aux camions de livraison et aux véhicules professionnels (poids lourds),
- que cette déviation va entraîner des nuisances sonores importantes ainsi qu'une pollution de l'air accrue.

Par conséquent le collectif demande :

- un accès direct et sécurisé du chemin de la mer à la RD 572 sur le giratoire avec la RD 572 pour tous les véhicules,
- un accès direct et sécurisé au village par passage dénivelé pour les piétons et les vélos,
- une limitation de la vitesse sur la déviation et prendre les mesures nécessaires pour réduire les nuisances sonores et la pollution de l'air.

➤ **Autres contributions recueillies auprès des particuliers, soit 14% des personnes qui se sont exprimées :**

Les contributions en défaveur de l'avant-projet sont les suivantes :

➤ *Obsolescence du tracé POS :*

- Le tracé correspondant à l'emplacement réservé au POS est obsolète compte tenu du développement de l'urbanisation au sud de Saint-Cannat (8%),
- L'emplacement réservé au POS créerait une coupure du village de Saint-Cannat (5,7% des observations),
- Il ne fallait pas délivrer des autorisations de construire sur les terrains impactés par l'emprise POS de la déviation (2,3% des observations).

➤ *Le tracé se trouve en grande partie dans une zone urbanisée et doit être assujetti aux mêmes restrictions qu'en centre-ville :*

- Une limitation de la vitesse à 50km/h (29,5%),
- Une interdiction aux poids lourds de plus de 26 tonnes (22,7%),
- La mise en œuvre d'un enrobé acoustique (31,8%)

➤ *Nuisances du projet pour le cadre de vie des riverains et l'environnement :*

- Le trafic routier de la déviation provoquerait des nuisances sonores inacceptables (35,2%), et les résultats de l'étude de bruit sont contestés (5,7%),
- Le projet entraînerait une augmentation de la pollution de l'air très importante (2,3%),
- La sécurité des piétons et cyclistes ne serait pas assurée (15,9%)
- La prise en compte de l'impact sur la faune/flore (2,3%), ainsi que les risques incendies (2,3%) n'est pas satisfaisante.

➤ *Insuffisance des rétablissements de communication :*

- La modification des rétablissements des voies secondaires en vue de permettre l'accès direct au centre-ville, par le chemin du Paradou en lieu et place d'un accès par le chemin de Berre (6,8%), est jugé inacceptable car le chemin du Paradou a de mauvaises caractéristiques routières. De même, la modification du carrefour entre la déviation et la RD 18 avec la suppression du passage dénivelé de la RD 18 au-dessus de la déviation (8%) est jugé tout aussi inacceptable car elle oblige à traverser la déviation. Sur ces points, il est demandé de revenir à la configuration proposée lors des enquêtes publiques DUP et loi sur l'eau.
- Les usagers du chemin de la Mer demandent de prévoir une traversée piétonne sécurisée au niveau du carrefour giratoire avec la RD 572. Ils jugent le nouveau rétablissement du chemin de la Mer par le chemin de Lançon inadapté : le nouveau carrefour RD 572/chemin de Lançon (tourne à gauche) leur paraît non sécurisé et le passage par la traverse de Repentance ne permet pas une giration aisée des véhicules légers et rend l'accès de poids lourds quasi impossible.

➤ *Remarques diverses :*

- L'estimation des coûts de travaux paraît peu crédible (2,3%),
- Comment le Département peut-il mettre en place des bassins de rétention avec un système de filtration par phyto-épuration pour lutter contre la prolifération des moustiques alors qu'un arrêté préfectoral départemental l'interdit pour les particuliers (2,3%) ?

Les contributions en termes de demande d'adaptation de l'avant-projet sont les suivantes :

La quasi-totalité des avis exprimés portent sur les points suivants :

➤ *Attentes fortes sur les protections phoniques :*

- Il est demandé la création de murs anti-bruit supplémentaires et la mise en œuvre d'enrobés à faible émissivité acoustique (35,2%),
- Il est demandé de vérifier la fiabilité des études acoustiques (5,7%).

➤ *Demandes spécifiques de riverains directement impactés :*

- Rétablissement des accès aux parcelles CB 54 et CB 56 du fait de la suppression de l'accès par chemin du moulin (20,5%) :

L'accès est rétabli en utilisant un chemin privé ; les interrogations portent sur les points suivants :

- Les propriétaires de ces 2 parcelles à désenclaver sont en désaccord avec la solution présentée et souhaitent rencontrer la maîtrise d'œuvre pour présenter des adaptations.
- Les différents propriétaires du chemin privé permettant ce désenclavement s'inquiètent du devenir de leur chemin : indemnisation du foncier à céder et des travaux effectués ; types de travaux envisagés (gestion des eaux pluviales, modification ou/et agrandissement de la voie). Ils demandent également à être reçus par la maîtrise d'œuvre.

- Impact sur l'assainissement individuel, les puits, les clôtures :

Certains propriétaires ayant ce type d'équipements demandent une entrevue avec la maîtrise d'œuvre.

- Impact sur le foncier bâti et demande d'acquisition totale :

Plusieurs propriétaires s'inquiètent de la dévalorisation de leurs biens suite à l'acquisition partielle de leurs parcelles (15,9%), et, 57,1% d'entre eux souhaitent une acquisition totale.

c) Synthèse des demandes exprimées:

Demandes générales :

- Rétablir la RD 18 au moyen d'un ouvrage d'art franchissant la déviation en assurant sa connexion à la déviation au moyen d'une bretelle reliée à un carrefour giratoire,
- Revoir les modalités de rétablissement du chemin communal de la Mer afin de prendre en compte les modes doux et l'accessibilité poids lourds,
- Revenir au principe de rétablissement des chemins de Berre et chemin du Paradou présentés en enquête publique,

- Assurer le rétablissement de tous les itinéraires piétons et 2 roues entre le centre-ville et les zones d'habitat éloignées,
- Améliorer la protection des riverains contre le bruit,
- Traiter les nuisances sur la faune/flore, la qualité des eaux de surfaces, et risque d'incendie,
- Interdire la circulation des poids lourds et limiter la vitesse sur la déviation,
- Mettre en place un aménagement végétal permettant d'absorber la pollution et de masquer la déviation sur toute la longueur du projet,
- Vérifier la conformité des bassins de rétention avec massifs filtrants « anti-moustiques ».

Demandes spécifiques de riverains directement impactés :

- Revoir le rétablissement des accès privés aux parcelles CB 54 et CB 56,
- Etudier l'impact sur l'assainissement individuel, les puits, les clôtures,
- Envisager l'acquisition totale des parcelles bâties fortement impactées lorsque les riverains en font la demande.

d) Réponses apportées par le Département :

Rétablissement de la RD 18 :

Conformément au souhait des représentants de la commune de Saint-Cannat de maintenir la liaison directe entre le centre-ville et les chemins de l'Arenier, la RD 18 sera rétablie au moyen d'un ouvrage d'art franchissant la déviation, et sera reliée à la déviation par une bretelle de liaison à un carrefour giratoire (retour aux principes de rétablissement présentés lors des enquêtes publiques).

Rétablissement des chemins communaux :

- Chemin de la Mer : les conditions de rétablissement de cette voie communale seront réétudiées afin d'assurer la giration de tous les types de véhicules (y compris poids lourds). Concernant les modes actifs, le projet prévoit le raccordement du chemin de la Mer au niveau du futur giratoire de la RD 572.
- Les rétablissements des chemins communaux coupés par la déviation seront réétudiés en tenant compte des observations formulées lors de la concertation (retour aux principes de rétablissement présentés lors des enquêtes publiques) :
 - Le chemin de Berre sera rétabli par un ouvrage d'art franchissant la déviation,
 - Le chemin du Paradou sera rétabli sur la voie de désenclavement longeant la déviation qui est connectée à la RD 18 (suppression de l'ouvrage d'art franchissant la déviation),

Rétablissement des modes actifs (piétons, 2 roues) :

Les rétablissements des circulations par mode actif (piétons et 2 roues légers) entre le centre-ville et les zones d'habitat éloignées seront assurés via les rétablissements des chemins communaux existants selon le principe des itinéraires partagés, au vu du faible trafic supporté par ces chemins.

Protection contre le bruit:

Les études acoustiques ont été menées avec un niveau de précision suffisant pour définir des protections par écrans acoustiques qui réduisent les nuisances sonores subies par les habitations riveraines à un niveau inférieur au seuil réglementaire de 60dB(A) pour les habitations les plus proches de la déviation. En outre, un revêtement à faible émissivité acoustiques sera appliqué sur la totalité du tracé.

Qualités des eaux de surfaces, nuisances sur la faune/flore protégées, et risque d'incendie :

Les mesures d'évitement et de réduction de l'impact de la déviation sur les eaux superficielles ont été intégrées au projet conformément à l'arrêté « loi sur l'eau » du 6 juillet 2016.

Concernant la faune et la flore sauvage, les mesures d'évitement, de réduction et de compensations des impacts dommageables du projet (oiseaux sauvages, papillons et plantes messicoles), font l'objet d'un dossier d'autorisation réglementaire (CNP) en cours d'élaboration.

Risque d'incendie :

Les accotements sont pourvus de caniveaux et de fossés béton permettant de limiter le risque d'incendie lié au jet de mégot de cigarette.

Circulation de poids lourds et limitation de la vitesse sur la déviation :

La déviation de la RD 7n, qui permet la continuité du réseau routier structurant du département et n'a pas vocation à comporter d'interdiction de circulation des poids lourds.

De même, du fait de sa situation hors agglomération et de l'absence d'accès directs, la limitation de la vitesse à 50km/h n'est pas justifiée.

Aménagement végétal permettant d'absorber la pollution et de masquer la déviation :

La fonction de protection acoustique sera assurée par des écrans positionnés au plus près de la déviation, les aménagements paysagers seront conçus pour intégrer la déviation dans le paysage proche et pour masquer, le cas échéant, les covisibilités.

Bassins de rétention avec massifs filtrants « anti-moustiques » :

Les bassins de rétention et de dépollution des eaux pluviales sont conçus pour éviter la prolifération des moustiques (absence d'eau stagnante).

Demandes spécifiques des riverains :

Suite à cette phase de concertation et avant la phase projet, les services de la Direction des Routes et des Ports et le maître d'œuvre en charge des études techniques rencontreront chacun des riverains ayant fait part de problèmes particuliers, afin d'y apporter des réponses. Concernant, les demandes d'indemnités et d'acquisitions totales, celles-ci seront étudiées au cas par cas, en fonction de l'importance de l'impact foncier de la déviation et du bilan coût/bénéfice pour le Département, en comparant le surcoût d'acquisition au coût des mesures de compensation (rétablissements d'accès, protection phoniques, etc.).

CONCLUSION :

Au vu de l'ensemble des contributions recueillies à la suite de la concertation publique relative à la présentation de l'avant-projet modificatif « RD 7n – Déviation de Saint-Cannat », les études seront poursuivies en intégrant les études complémentaires suivantes :

- Adaptation du raccordement du chemin de la Mer,
- Modification des raccordements des chemins de Berre, des Lecques, du Paradou et de l'Arenier,
- Modification de l'intersection de la RD 18 (route d'Eguilles) avec la déviation (passage supérieur),
- L'opération sera poursuivie sur la base d'un nouveau dossier d'avant-projet ainsi modifié.

* * * * *