



**Ministère de la transition écologique et solidaire**  
*Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement*  
*Provence-Alpes-Côte d'Azur*  
**Service Transports Infrastructures Mobilités**  
**Unité Maîtrise d'Ouvrage**

# **Aménagement de la RN296 et mise au statut de route express**

CONCERTATION CONTINUE

Ateliers de travail participatifs  
des 6, 13, 14, 18, 19, 20 et 21 décembre 2017

*Compte rendu*

## Sommaire

1. Objet de la concertation.....	4
1.1. Le projet.....	4
1.2. La concertation continue.....	4
1.3. La concertation réglementaire au titre du code de l'urbanisme.....	5
1.4. Objectifs spécifiques de la troisième série d'ateliers avec les riverains.....	5
1.5. Modalité d'organisation et déroulement des ateliers de décembre 2017.....	6
2. Comptes rendus des échanges en ateliers.....	7
2.1. Accès 14&15.....	8
2.1.1. Présentation de la variante préférentielle.....	8
2.1.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts de la variante préférentielle.....	9
2.1.3. La domanialité future des voies.....	12
2.2. Accès 21&22.....	13
2.2.1. Présentation de la variante préférentielle.....	13
2.2.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts.....	14
2.2.3. La domanialité future des voies.....	17
2.3. Accès 17&18.....	18
2.3.1. Présentation de la variante préférentielle.....	18
2.3.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts.....	19
2.3.3. La domanialité future des voies.....	21
2.4. Accès 5.....	22
2.4.1. Présentation de la variante préférentielle.....	22
2.4.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts.....	22
2.5. Accès 12.....	23
2.5.1. Présentation de la variante préférentielle.....	23
2.5.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts.....	24
2.5.3. La domanialité future des voies.....	26
2.6. Accès 37.....	27
2.6.1. Présentation de la variante préférentielle.....	27
2.6.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts.....	29
2.6.3. La domanialité future des voies.....	31
2.7. Accès 30&31.....	32
2.7.1. Présentation de la variante préférentielle.....	32
2.7.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts.....	34
2.7.3. La domanialité future des voies.....	35
2.8. Accès 29&32.....	36
2.8.1. Présentation de la variante préférentielle.....	36
2.8.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts.....	37
2.8.3. La domanialité future des voies.....	38
2.9. Accès 19&20.....	39
2.9.1. Présentation de la variante préférentielle.....	39
2.9.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts.....	40
2.9.3. La domanialité future des voies.....	41
2.10. Accès 26&27.....	42
2.10.1. Présentation de la variante préférentielle.....	42

2.10.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts.....	43
2.10.3. La domanialité future des voies.....	44
3. Suites données à la troisième série d'ateliers riverains.....	45
4. Annexes.....	46
4.1. Feuilles de présence.....	46
4.2. Contenu des interventions inscrites dans le registre.....	47

# 1. Objet de la concertation

## 1.1. Le projet

L'ambition portée par l'Etat et les collectivités locales est d'améliorer les caractéristiques de la RN296 afin de :

- répondre aux problèmes de sécurité et de lisibilité par l'usager ;
- assurer la continuité entre les deux sections de l'A51 tout en prenant en compte le rôle de desserte locale de la RN296 à l'échelle de la ville d'Aix-en-Provence.

Au titre du *Contrat de Plan Etat-Région* pour la période 2015-2020 (CPER), l'Etat et les collectivités partenaires mettent à l'étude un programme d'aménagement qui réunit uniquement les priorités d'interventions relatives à la RN296 et qui tire le meilleur parti des infrastructures existantes. Ce programme est structuré autour de trois axes d'intervention :

- **AXE 1** : sur l'ensemble de la RN296, supprimer les accès riverains actuels et les rétablir en dehors de la RN296, afin de pouvoir conférer à la voie le statut de route express ;
- **AXE 2** : au niveau de l'échangeur RN296/RD14 dit « de Puyricard », aménager les bretelles d'entrée et de sortie situées au sud de l'échangeur ;
- **AXE 3** : entre l'échangeur dit « des Platanes » et l'échangeur RN296/RD14 dit « de Puyricard », aménager la demi plate-forme dans le sens Venelles-Aix pour prioriser la circulation des services réguliers de transports en commun pendant les heures de pointe du matin.

Ce programme est fonctionnel : pour être opérationnel, il n'implique pas la réalisation d'autres aménagements sur la RN296.

## 1.2. La concertation continue

Concernant le premier axe d'intervention, 17 accès sont identifiés comme sources d'insécurité (3 intersections avec des routes ou chemins communaux et 14 accès privés). Cette insécurité concerne en premier lieu les usagers quotidiens de ces accès, qui résident le plus souvent aux abords de la RN296, et plus généralement l'ensemble des usagers de la route qui transitent sur cet itinéraire.

Le programme d'aménagement en cours prévoit de supprimer ces 17 accès dangereux sur la RN296, mais de rétablir au préalable la desserte de l'ensemble des propriétés concernées par l'intermédiaire du réseau routier local.

Compte tenu des enjeux de ce projet, l'État, maître d'ouvrage du projet, a souhaité initier, par l'intermédiaire de la DREAL PACA, un dispositif de concertation continue avec les riverains afin de définir les rétablissements d'accès les plus appropriés à la situation.

Deux séries d'ateliers de travail participatif ont été organisées :

- 1<sup>ère</sup> série, en mai 2016, permettant aux riverains d'une part de s'exprimer sur les enjeux associés à la suppression des accès et de contribuer à la définition des variantes de rétablissement d'accès à envisager d'autre part ;
- 2<sup>ème</sup> série, en décembre 2016, afin de partager avec les riverains les études réalisées (variantes et comparaison des variantes) et d'enrichir ces analyses à partir de leur connaissance du terrain.

### **1.3. La concertation réglementaire au titre du code de l'urbanisme**

En application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, les projets d'aménagements urbains susceptibles de modifier de façon substantielle le cadre de vie, doivent faire l'objet d'une concertation publique formalisée.

La concertation publique pour le présent projet d'aménagement de la RN296 s'est déroulée du 02 au 17 mars 2017. Elle portait sur l'ensemble des 3 axes du programme. Elle a fait l'objet d'un bilan, approuvé et rendu public par un arrêté du Préfet daté du 04 août 2017.

### **1.4. Objectifs spécifiques de la troisième série d'ateliers avec les riverains**

L'organisation de la troisième série d'ateliers de travail est issue de la volonté du maître d'ouvrage de maintenir un dispositif de concertation continue avec les riverains de la RN296, pour garantir la qualité et la pertinence des aménagements d'accès qui seront mis en œuvre au titre de l'axe 1.

Cette troisième série d'ateliers s'inscrit par ailleurs dans la continuité du Comité de pilotage<sup>1</sup> (COPIL), réuni le 12 juillet 2017, qui, tenant compte des enseignements de la concertation publique de mars 2017 et de l'analyse comparative des variantes, a exprimé un choix préférentiel en faveur d'une variante de rétablissement pour chacun des accès à supprimer.

Lors de cette même séance, le COPIL a, en outre, mandaté la DREAL pour qu'elle reprenne les échanges avec les riverains afin d'évaluer plus précisément les conditions de réalisation des variantes d'aménagement dites préférentielles.

Les objectifs spécifiques assignés à cette troisième série d'ateliers de travail sont donc les suivants :

- **mieux évaluer les impacts des solutions d'aménagement dites préférentielles ;**
- **envisager toutes les pistes d'amélioration susceptibles d'en réduire les impacts négatifs et notamment de favoriser l'intégration des ouvrages dans leur environnement.**

A l'examen objectif de ce travail d'approfondissement technique réalisé par la DREAL en lien avec les riverains, le COPIL déterminera s'il souhaite porter les variantes préférentielles actuelles à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le COPIL se réserve la possibilité de reconsidérer ses orientations actuelles si les effets négatifs d'une variante préférentielle se révèlent manifestement disproportionnés en comparaison des avantages collectifs qui en résultent.

---

<sup>1</sup> La gouvernance du projet d'aménagement de la RN296 est conduit, à l'échelon local, par un comité de pilotage (COPIL), présidé par monsieur le sous-préfet d'Aix-en-Provence et associant les représentants de la Métropole Aix-Marseille Provence, du département des Bouches-du-Rhône ainsi que les services de l'Etat principalement concernés (DREAL, DIRMED, DRAC).

## 1.5. Modalité d'organisation et déroulement des ateliers de décembre 2017

Pour permettre des échanges et un travail plus approfondis, sept ateliers ont été organisés et tenus en mairie de Puyricard (à partir de 18h30), pour un accès ou un groupe d'accès, à savoir :

- le **mercredi 6 décembre** pour les **accès 14&15** ;
- le **mercredi 13 décembre** pour les **accès 21&22** ;
- le **jeudi 14 décembre** pour les **accès 17&18** ;
- le **lundi 18 décembre** pour les **accès 5 et 12** ;
- le **mardi 19 décembre** pour l'**accès 37** ;
- le **mercredi 20 décembre** pour les **accès 30&31 et 29&32** ;
- le **jeudi 21 décembre** pour les **accès 19&20 et 26&27**.

Le déroulement type d'une séance d'atelier a été le suivant :

Rappels du projet et de la démarche	15 min
1 <sup>er</sup> temps : présentation de la variante préférentielle	45 min
2 <sup>ème</sup> temps : propositions de mesures susceptibles de favoriser l'insertion de la variante préférentielle ou d'en réduire ses impacts	50 min
Echange sur la domanialité future des voies de rétablissement	0 à 15 min
Clôture de l'atelier et suites	10 min

*Ce 2<sup>ème</sup> temps comprenait un premier travail des participants réunis en sous-groupes, puis une restitution des propositions de chaque sous-groupe en formation plénière*

*En fonction de l'enjeu pour l'accès considéré, ce point a été abordé à un moment différent de la séance*

Au total, près de 120 personnes ont assisté et participé aux échanges sur l'ensemble des 7 séances de travail (cf. listing en annexe).

Pour échanger avec les riverains de la RN296, étaient présents à chaque séance :

- 2 représentants du maître d'ouvrage (DREAL) ;
- 2 assistants du maître d'ouvrage pour la concertation (Nicaya Conseil) ;
- 1 représentant du maître d'oeuvre (EGIS Villes & transports).

Un représentant des services techniques de la ville d'Aix-en-Provence était présent à l'atelier du mardi 19 décembre consacré à l'accès 37.

## 2. Comptes rendus des échanges en ateliers

### AVERTISSEMENT

Le présent document réunit les comptes-rendus des 7 séances d'ateliers tenues en décembre 2017. Les échanges sont restitués dans l'ordre où se sont déroulés les ateliers.

La présente série d'ateliers n'avait pas pour objectif d'organiser un débat contradictoire entre les personnes « POUR » et les personnes « CONTRE » le choix de chaque variante préférentielle, mais de susciter les échanges autour des moyens d'améliorations envisageables pour chacune de ces variantes préférentielles.

Les positions qui se sont exprimées en séance « CONTRE » le choix de certaines variantes préférentielles sont restituées au présent compte-rendu, mais elles ne doivent pas être considérées comme exhaustives dans la mesure notamment où le temps disponible pour revenir sur les analyses comparatives des variantes et sur les orientations actuelles du COPIL était fortement contraint<sup>2</sup>.

A l'inverse, les séances d'ateliers ont très peu donné lieu à des prises de positions explicitement « POUR » le choix de l'une ou l'autre des variantes préférentielles. Cela ne signifie pas que ces choix ne bénéficient pas de soutiens, mais résulte de la formulation de la question qui était soumise aux participants lors des séances.

Les propositions que contient le présent compte-rendu et qui sont destinées à mieux intégrer chaque variante préférentielle dans son environnement ou à en réduire les impacts, résultent tout à la fois de participants qui adhèrent au choix de cette variante préférentielle et de participants qui le contestent mais qui ont néanmoins choisi de participer à la réflexion collective qui leur était proposée.

---

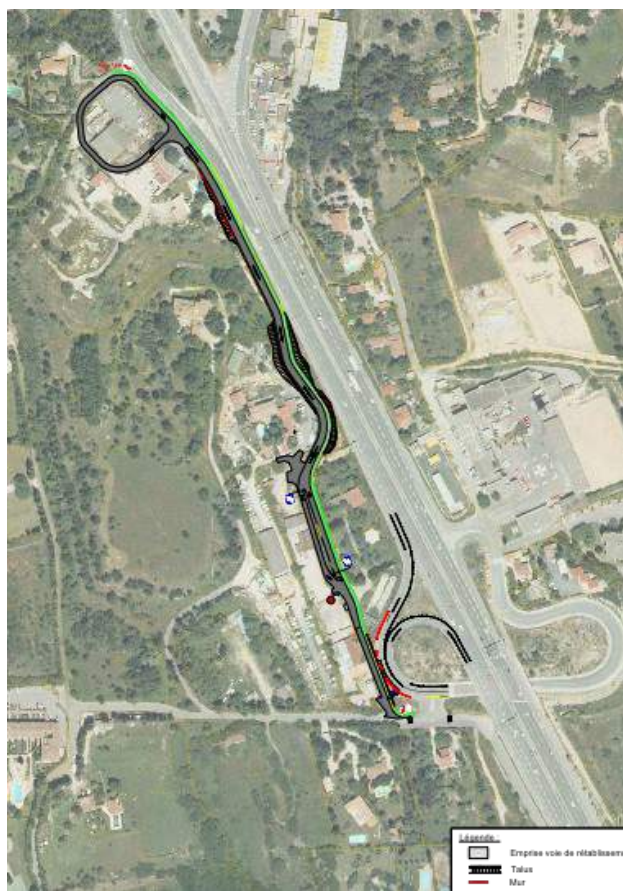
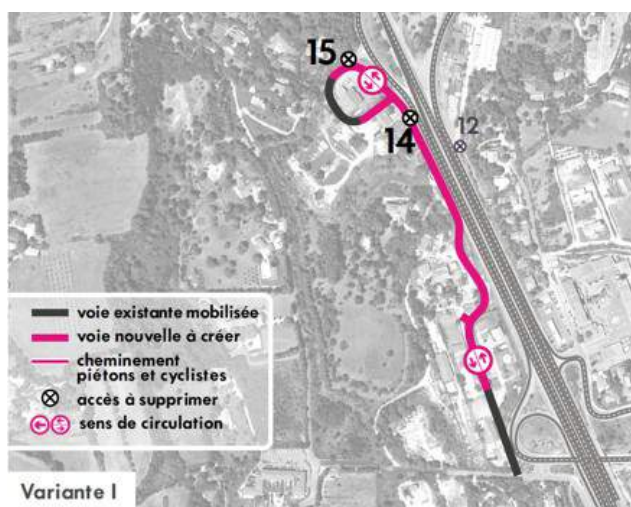
<sup>2</sup> Un registre papier avait été mis en place pour recueillir éventuellement les arguments qui n'ont pu être développés en séance. Les participants étaient également invités à faire connaître éventuellement leurs positions et arguments par courrier, après les séances.

## 2.1. Accès 14&15

### 2.1.1. Présentation de la variante préférentielle

#### Description technique

La solution préférentielle, au sens du COPIL du 12 juillet 2017, est celle d'une voie de rétablissement des accès 14 et 15 positionnée en parallèle à la RN296, et autorisant la circulation des véhicules dans les 2 sens pour accéder aux activités commerciales, y compris les poids lourds qui sont amenés à s'y rendre (variante I).



La longueur de l'itinéraire rétabli est de 550 m environ depuis la Traverse de la Villa Romaine.

À la demande de la ville, le profil en travers doit intégrer également un passage libre de 3 m réservé aux modes actifs (piétons, cyclistes...), permettant également l'accès aux activités, mais préfigurant également un itinéraire cyclable continu en direction de Célony. Au droit de la boucle de l'échangeur, la largeur disponible est contrainte, ce qui conduirait à définir une section avec un profil réduit où les croisements seraient contraints pour les poids-lourds à l'origine ou à destination de la zone d'activités.

Le projet ne modifie pas l'exposition des habitations au bruit de la RN296.

## Remarques - Objections

Un participant note que le projet de la DREAL n'envisage pas la modification de l'échangeur existant et notamment du carrefour avec la traverse de la villa romaine. S'il reconnaît que cette modification ne s'impose pas forcément au regard des trafics générés par les activités actuelles, il considère que l'efficacité et la sécurité du carrefour actuel pourraient s'avérer insuffisantes si de nouvelles activités étaient amenées à se développer à l'avenir sur ce même secteur.

### 2.1.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts de la variante préférentielle

Trois sous-groupes (notés G1, G2, G3) ont travaillé sur les mesures d'insertion ou de réduction des impacts de la variante préférentielle pour le rétablissement des accès 14&15 : G1, G2 et G3.

Schéma G1 :

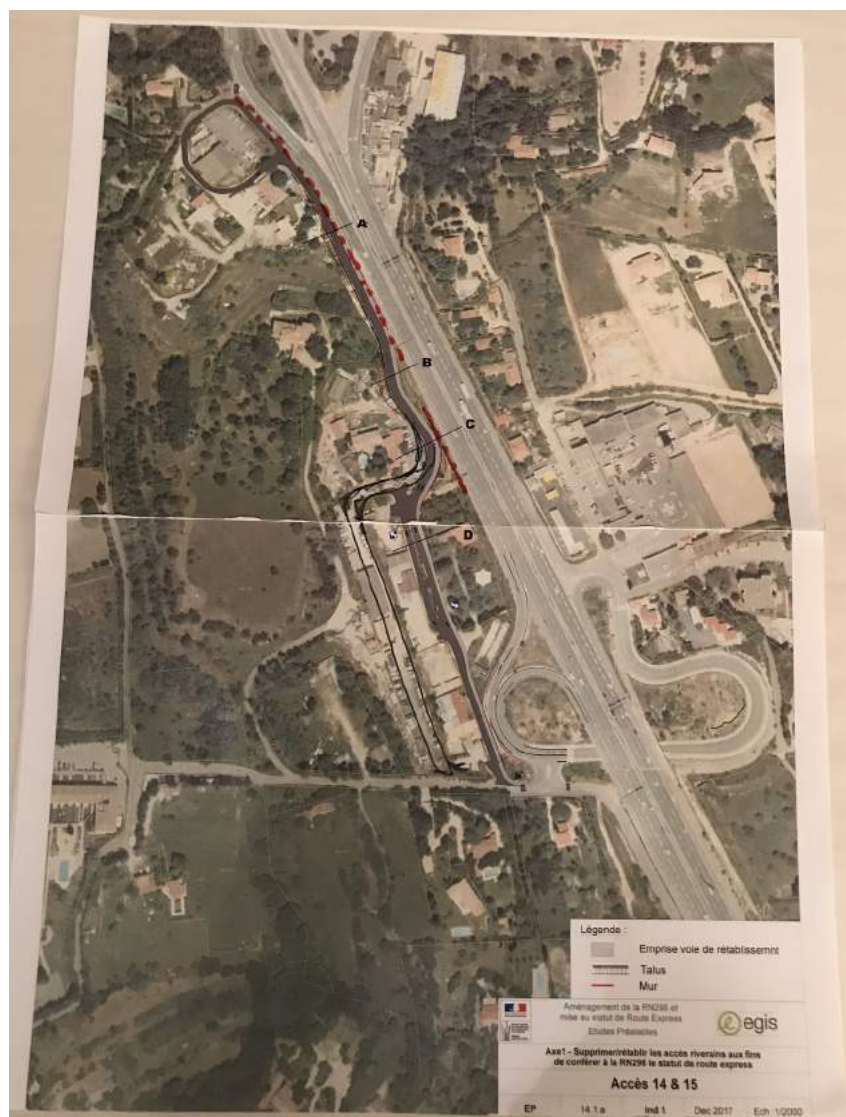


Schéma G2 :

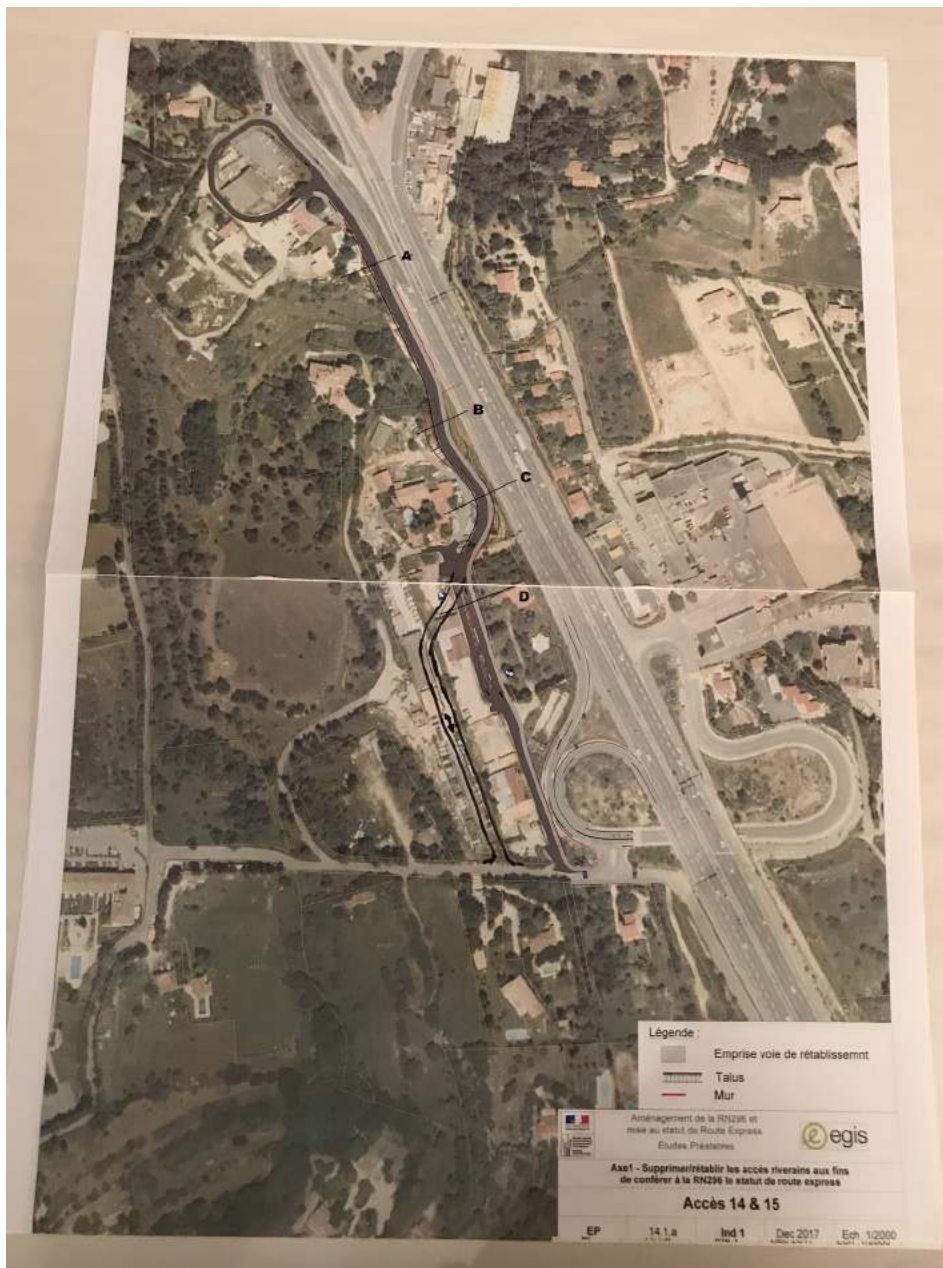
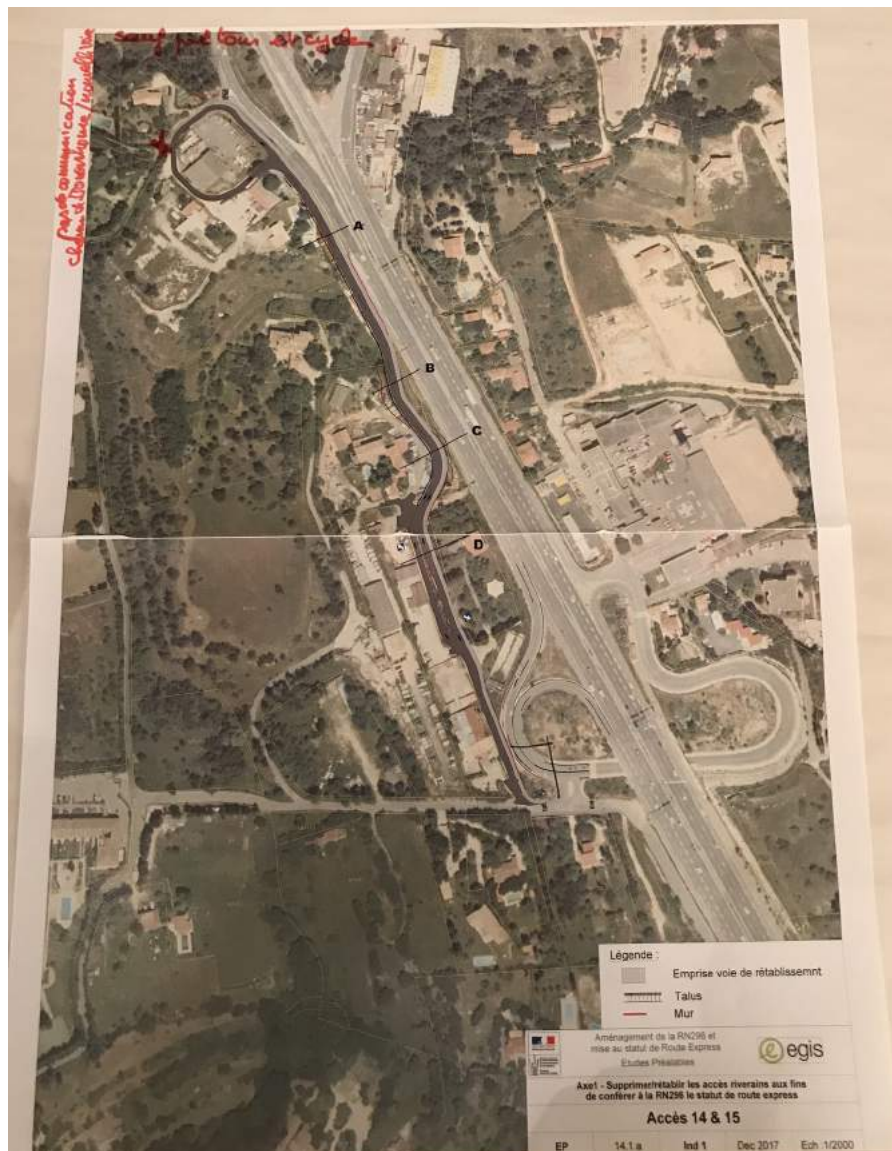


Schéma G3 :



Les participants des 3 sous-groupes se sont exprimés sur plusieurs thématiques :

**Le tracé ou la largeur de la voie de rétablissement**

Des participants des sous-groupes G1 et G2 ont proposé des ajustements du tracé de la variante préférentielle, notamment dans le but d'aménager une voie présentant une largeur constante qui permette aux poids-lourds et véhicules légers de se croiser en tout point du tracé (*participants du G1 et G2*).

Les participants de ces deux sous-groupes proposent de décaler le tracé de la voie de rétablissement d'une quarantaine de mètres vers l'ouest pour occuper la parcelle longiligne cadastrée MA35, qui n'accueille plus d'activités aujourd'hui. Le carrefour avec la Traverse de la Villa Romaine s'en trouve décaler d'autant.

A l'extrémité Nord de la parcelle MA35 deux variations sont proposées pour rejoindre le reste du tracé de la voie de rétablissement situé le long de la RN296 :

- a) Le tracé contourne l'extrémité de la parcelle cadastrée MA191 (*participants du G1*) ;
- b) Le tracé coupe l'extrémité de la parcelle cadastrée MA191 (*participants du G2*).

Par ailleurs, est formulée la demande de ne pas connecter l'extrémité nord de la voie de rétablissement à l'extrémité nord du chemin de Bouenhoure afin de ne pas offrir, aux camions et autres véhicules motorisés, d'alternative pour rejoindre l'échangeur de la Chevalière (*participants du G3*).

Une connexion entre les voies pour le passage des piétons ou cyclistes est en revanche demandée (*participants du G3*).

### **Ecrans visuels – clôtures – végétation**

Si la voie de rétablissement doit-être séparée physiquement de la RN296 pour des raisons de sécurité, il est souhaité de ne pas aménager de barrière visuelle entre la RN296 et cette voie de rétablissement (séparation par du grillage par exemple) (*participants du G1*) ;

### **Autres dispositions**

D'autres mesures font l'objet de demandes de la part des participants :

- Signaler la zone d'activités au niveau de la Traverse de la Villa Romaine. Cette signalétique permettra également d'assurer davantage de tranquillité pour les riverains du chemin de Bouenhoure (*participants du G2*) ;
- Organiser des espaces de stationnement suffisant, en dehors des voies de circulation, pour répondre au besoin des activités (*participants du G1*) ;
- Lutter si possible contre le stationnement anarchique actuellement constaté certains soirs ou le week-end sur la Traverse de la villa Romaine compte-tenu des activités festives et de restauration présentes sur le site (*participants du G3*).

### **2.1.3. La domanialité future des voies**

Le maître d'ouvrage indique que le scénario domanial le mieux adapté à la situation est la constitution d'une voie publique communale pour rétablir l'accès aux activités commerciales desservies par les accès 14 et 15 actuels.

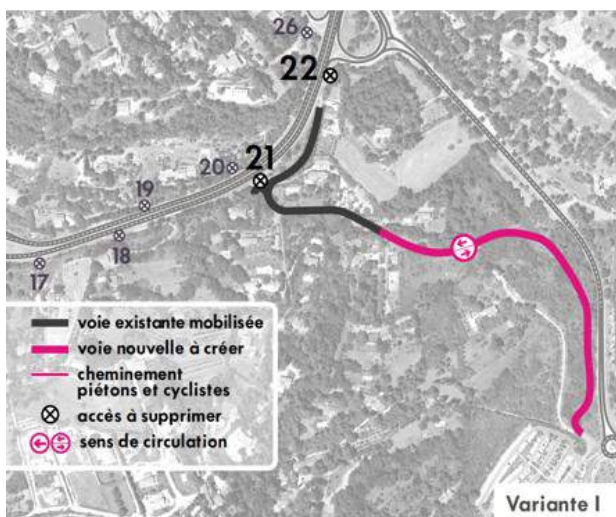
Ce point ne soulève pas d'objections ou de remarques particulières venant des participants à l'atelier.

## 2.2. Accès 21&22

### 2.2.1. Présentation de la variante préférentielle

#### Description technique

La solution préférentielle, au sens du COPIL du 12 juillet 2017, est celle d'une voie nouvelle qui, pour rétablir les accès 21 et 22, emprunte le vallon naturel sur une longueur de 400 mètres environ et rejoint le parc Relais des Hauts de Brunet (variante I).



La proposition technique est d'épouser au mieux le terrain naturel en suivant les lignes de niveau et le pied du remblai supportant la RD14 et l'avenue Fernand Benoît. Le tracé reprend en partie celui d'un ancien chemin dont il subsiste des traces. La voie autorisera les 2 sens de circulation, mais sa largeur exacte reste à préciser (le confort pour se croiser ne doit pas se faire au détriment de la vitesse).

À la traversée de la parcelle bâtie **DC7 DL07**, la proposition consiste à placer la voie en contrebas de la parcelle DL70 pour conserver un merlon de terrain destiné à isoler l'habitation existante de la nouvelle voie. Ensuite le tracé emprunte, sur 200 mètres environ et sans élargissement, le tracé de la voie existante jusqu'aux accès 21 et 22.

La longueur de l'itinéraire rétabli est de 650 m environ, jusqu'à l'accès 21.

L'élargissement de la bretelle de sortie de la RN296 (au titre de l'axe 2 du programme) modifie l'exposition des habitations au bruit de la RN296 sur ce secteur. Les dispositifs adéquats seront mis œuvre pour respecter les seuils d'expositions définis par la réglementation.

### **Remarques - Objections**

Plusieurs participants demandent des précisions sur le raccordement de la nouvelle voie à l'avenue Fernand Benoît (RD14). La DREAL précise que le projet actuel se raccorde à la route existante qui rejoint le deuxième giratoire d'accès au parc-relais (P+R) des Hauts de Brunet. Le projet ne se raccorde donc pas directement sur le giratoire de l'avenue Fernand Benoît. Plusieurs participants le déplorent et préféreraient un raccordement direct.

La DREAL explique que l'ajout d'une cinquième branche sur le giratoire existant de l'avenue Fernand Benoît serait une opération lourde et complexe géométriquement, qui ne se justifie pas au regard des trafics attendus. La DREAL précise toutefois qu'il appartiendra aux services gestionnaires des voies existantes (CD13, Ville d'Aix) de décider le cas échéant de modifier le giratoire existant sur l'avenue Fernand Benoît.

### **2.2.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts**

Trois sous-groupes ont travaillé sur les mesures d'insertion ou de réduction des impacts de la variante préférentielle pour le rétablissement des accès 21&22 : G1, G2 et G3.

Schéma G1 :



Schéma G2 :



Schéma G3 :



Les participants des 3 sous-groupes se sont exprimés sur plusieurs thématiques :

### **Le tracé ou la largeur de la voie de rétablissement**

- Les participants souhaitent que la largeur de la chaussée soit réduite (3,60m) afin de ne pas encourager la vitesse et assurer davantage de sécurité pour les riverains. Toutefois, il serait utile de prévoir des zones, tous les 100 mètres environ, où la chaussée serait élargie pour faciliter le croisement des véhicules (*participants du G1 et G2*) ;
- Les participants souhaitent que les voies existantes conservent leur largeur actuelle (*participants du G1 et G2*) ;

### **Dispositifs de lutte contre le bruit**

- Un écran acoustique est demandé pour préserver les riverains des nuisances générés par l'élargissement de la bretelle de sortie de la RN296 (axe 2) (*participants du G1 et G3*) ;
- Un écran acoustique, qui assurerait la fermeture de l'accès 22, est également souhaité entre le merlon existant et le talus du massif boisé (*participants du G3*).

### **Ecrans visuels – clôtures - végétation**

- Au droit de la propriété située au sud de la voie de rétablissement à créer (Afin d'assurer la fermeture de la parcelle ~~DC7~~ DL07 d'une part et de limiter les nuisances visuelles d'autre part, les participants demandent l'aménagement (*participants du G2*) :
  - d'un mur maçonné en bordure de voie de rétablissement, devant la maison ;
  - d'une haie végétalisée, le long de la voie de rétablissement, sur le restant de la propriété ;
- Les participants demandent également que le projet prévoit, à chaque fois que nécessaire, un masque végétal pour que les utilisateurs de la voie de rétablissement ne puissent pas avoir de vue sur la propriété située en fond de vallon (DL15) (*réflexion collective lors de la restitution, en l'absence du propriétaire concerné*).

### **Autres dispositions**

- Une attention particulière devra être portée à la gestion des eaux de ruissellements qui descendent de la RD14, afin qu'elles ne détériorent pas la chaussée de la voie de rétablissement (*participants du G2*) ;
- Les espaces situés à proximité du giratoire sur l'avenue Fernand Benoît devront être talutés et plantés pour éviter de créer des zones propices à des dépôts de gravats ou déchets et pour contribuer à l'aménagement général autour de ce giratoire (*participants du G3*) ;
- La question de l'organisation de la collecte des déchets dans la nouvelle impasse devra être posée (actuellement, il existe un point de ramassage unique, accessible depuis la RN296). Suivant les cas, au début de la voie de rétablissement, un espace devra être aménagé spécialement pour recevoir les bennes de dépôt (*réflexion collective lors de la restitution*).

### **2.2.3. La domanialité future des voies**

Le maître d'ouvrage a présenté aux participants à l'atelier les deux scénarios envisageables en matière de domanialité des voies aménagées :

- La création d'une voie publique communale continue depuis les Hauts de Brunet jusqu'aux accès 21 et 22, toutes les autres voies étant maintenues dans leur statut privé actuel, avec les servitudes de passage existantes ;
- La création d'une association syndicale autorisée (ASA) réunissant l'ensemble des propriétaires desservis par la nouvelle voie de rétablissement, cette association recevant la propriété et la gestion de la voie nouvelle et potentiellement les voies privées existantes qui ont actuellement un usage collectif.

Les participants déclarent dans leur ensemble ne pas percevoir l'intérêt d'une ASA. Plusieurs intervenants en soulignent en revanche les inconvénients :

- Lourdeur administrative liée à la gestion de l'association ;
- Cadre contraignant des appels de fonds (alors que les participations financières de gré à gré pour réaliser les quelques travaux nécessaires sur les voies privées collectives fonctionnent correctement entre voisins) ;
- Charge d'entretien supplémentaire liée à la nouvelle voie créée par l'État.

Si une ASA hériterait effectivement d'une obligation d'entretien de la nouvelle voie de rétablissement, la DREAL précise que l'ASA hériterait également du droit d'en réglementer l'accès.

Ceci étant précisé, les participants se positionnent unanimement en faveur du scénario de création d'une voie publique communale.

## 2.3. Accès 17&18

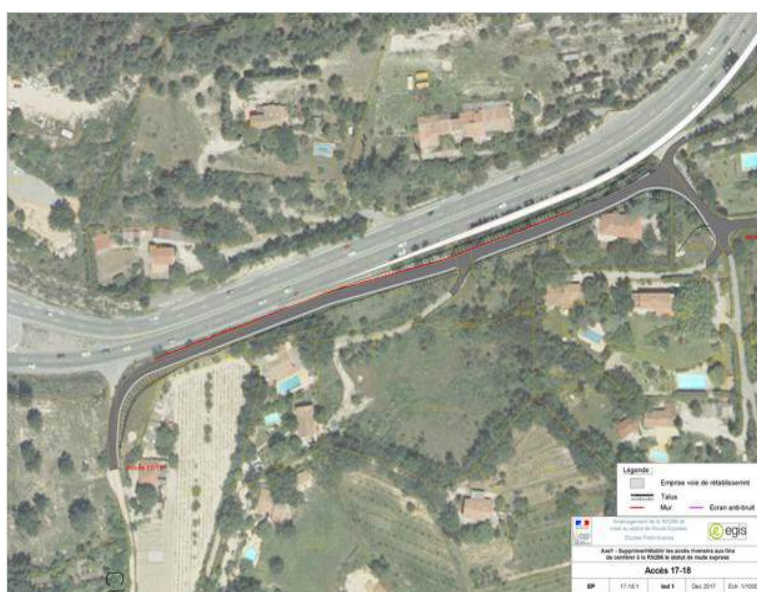
### 2.3.1. Présentation de la variante préférentielle

#### Description technique

La solution préférentielle, au sens du COPIL du 12 juillet 2017, consiste à désenclaver les 5 propriétés concernées (Vidal, Dellarosa, Teissier, Boiteux, Thibaud) en créant une voie de rétablissement parallèle à la RN296, qui relie l'accès 17 à la voie de rétablissement des accès 21 et 22 (variante III modifiée). Cf. 2.2.



**Variante  
III Modifiée**



La longueur de l'itinéraire rétabli est de 300 m supplémentaires environ (jusqu'à l'accès 21).

La voie autorisera les 2 sens de circulation, mais sa largeur exacte reste à préciser (le confort pour se croiser ne doit pas se faire au détriment de la vitesse).

La création de la voie de rétablissement des accès 17 et 18, à laquelle s'ajoute la création de la bretelle de sortie de la RN296 (au titre de l'axe 2 du programme), rend difficile le maintien de la vocation d'habitation de la parcelle DK32 (propriété Herbrecht). Par ailleurs, le projet devra dégager également des emprises pour pouvoir réaliser des bassins destinés à la collecte des eaux de la RN296.

L'élargissement de la bretelle de sortie de la RN296 (au titre de l'axe 2 du programme) et la création de la voie de rétablissement des accès 17 et 18 modifient l'exposition des habitations au bruit de la RN296. Les dispositifs adéquats seront mis en œuvre pour respecter les seuils d'expositions définis par la réglementation.

#### Remarques - Objections

Plusieurs participants, utilisateurs des accès 17 et 18, ont souhaité exprimer leur intérêt pour une autre variante, la variante I, qui permettait, via le chemin existant de la Chevalière de relier les 5 familles concernées à l'échangeur de la Chevalière, plutôt qu'à la RD14. Dans le même esprit, une autre variante (non présentée à la concertation publique) consistait à traverser les propriétés Guidoux-Dalmas pour rejoindre également l'échangeur de la Chevalière.

La DREAL rappelle que la solution préférentielle actuelle n'empêchera nullement les accords de gré à gré entre propriétaires, dans le cadre de relations de bon voisinage, mais que la logique du projet actuel est de ne pas dépendre ni présumer de ces accords éventuels.

Un participant s'est exprimé concernant l'écoulement des eaux pluviales de la RN296, spécifiant qu'il n'est pas nécessaire d'aménager un bassin de rétention car les eaux s'écoulent vers le milieu de la RN296.

La DREAL confirme que l'élargissement de la RN296 consécutif à l'aménagement de la nouvelle bretelle de sortie imposera une amélioration du système d'assainissement de la RN296. Une traversée hydraulique, sous la chaussée de la RN296, peut s'avérer nécessaire dans ce cadre pour rejoindre un bassin de traitement.

### 2.3.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts

Quatre sous-groupes ont travaillé sur les mesures d'insertion ou de réduction des impacts de la variante préférentielle pour le rétablissement des accès 17&18 : G1, G2, G3 et G4.

Schéma G1 :



Schéma G2 :

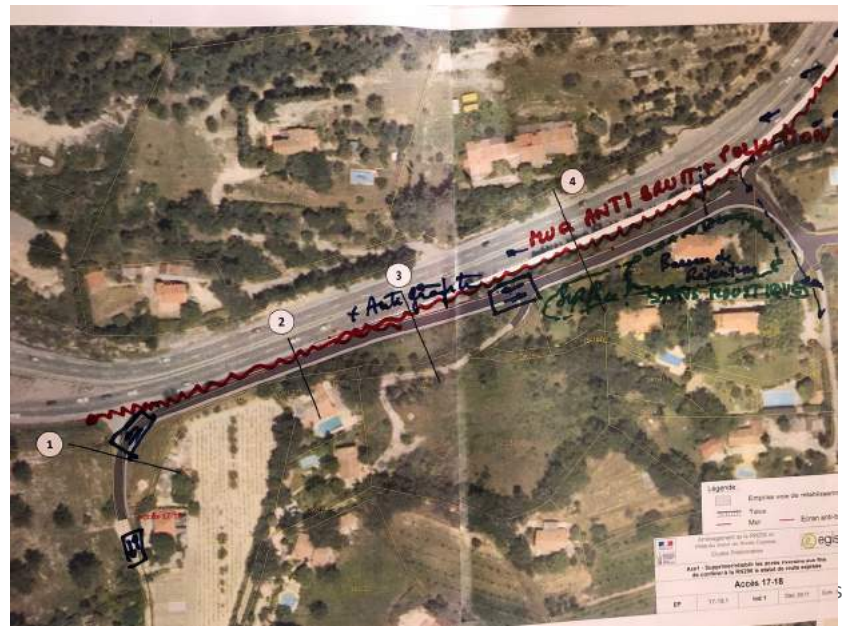


Schéma G3 :



Schéma G4 :



Les participants des 4 sous-groupes se sont exprimés sur plusieurs thématiques :

**Le tracé ou la largeur de la voie de rétablissement**

- Les participants souhaitent que les voies nouvelles à créer soient étroites (3m60) afin de garantir la sécurité des riverains. Toutefois, il serait à prévoir des zones de croisement tous les 100 mètres environ (*participants du G1 et G2*) ;
- Les participants proposent également que les accotements soient réduits afin d'impacter au minimum les propriétés foncières (*participants du G1*).

### **Dispositifs de lutte contre le bruit**

- Les participants souhaitent que, le long de la RN296, soit aménagé un mur anti-bruit, anti-graffitis et anti-pollution (*participants du G1, G2 et G3*) ;
- Il est souhaité que le mur anti-bruit soit aménagé au point le plus haut, le long de la RN296 (*participants du G3*).

### **Ecrans visuels – clôtures – végétation**

- Au droit de la propriété de M. Vidal (parcelle n°DK137), il est souhaité que le maître d'ouvrage aménage, le long de la voie de rétablissement (*participants du G4*) :
  - Un mur maçonné pour réduire les co-visibilités et éviter les dépôts de déchets dans la propriété ;
  - Une haie végétalisée suffisamment épaisse pour assurer la fonction de défense face au dépôt de poussière lié à la pollution de l'air.
- Au droit de la propriété ~~DK123~~ DL023, il est souhaité que le maître d'ouvrage aménage, le long de la voie de rétablissement (*participants du G1*) :
  - Un mur maçonné ainsi qu'une double haie végétalisée qui permettraient de diminuer les nuisances sonores, d'éviter les co-visibilités et de clôturer la propriété.

### **Autres dispositions**

- Les participants souhaitent qu'un accès piétons aux bus soit aménagé, sans devoir rejoindre les Hauts de Brunet (un accès vers la RD14 ou la Chevalière) (*participants du G1*) ;
- Les participants ont demandé à ce que soit aménagé un bassin de rétention, sans moustiques, clôturé et arboré (*participants du G2*) ;
- La problématique des poubelles est également à étudier (*participants du G4*).

### **2.3.3. La domanialité future des voies**

Le maître d'ouvrage a présenté aux participants à l'atelier les deux scénarios envisageables en matière de domanialité des voies aménagées :

- la création d'une voie publique communale continue depuis les Hauts de Brunet jusqu'à l'accès 21 puis prolongée jusqu'à l'accès 17 ; toutes les autres voies étant maintenues dans leur statut privé actuel, avec les servitudes de passage existantes.
- La création d'une association syndicale autorisée (ASA) réunissant l'ensemble des propriétaires desservis par la nouvelle voie de rétablissement ; cette association recevant la propriété et la gestion de la voie nouvelle et potentiellement les voies privées existantes qui ont un usage collectif.

Les participants déclarent dans leur ensemble ne pas percevoir l'intérêt d'une ASA, mais signalent ses inconvénients. Les arguments avancés sont rigoureusement les mêmes que ceux échangés lors de l'atelier de la veille consacré aux accès 21 et 22 (cf. paragraphe 2.2.3).

Les participants se positionnent très nettement en faveur du scénario de création d'une voie publique communale.

## 2.4. Accès 5

### 2.4.1. Présentation de la variante préférentielle

#### **Description technique**

L'accès n°5 est fermé depuis le mois de décembre 2016, avec l'accord des propriétaires et du CIQ concernés.

A l'occasion du projet d'aménagement de la RN296, la DREAL envisage, sous réserve de l'accord du propriétaire et de l'exploitant de la station service AGIP, d'améliorer les conditions de franchissement par les piétons et cyclistes sur ce secteur (liaison entre l'avenue de Lattre de Tassigny et l'échangeur de la Chevalière, au droit de la station service).



### 2.4.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts

Un sous-groupe a travaillé sur les mesures d'insertion ou de réduction des impacts de la fermeture de l'accès n°5.

Les participants proposent de mettre en œuvre un projet envisagé en son temps (autour des années 2000) avec la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) qui exploitait alors la RN296. Ce projet consiste à renforcer le dispositif de retenue entre la RN296 et l'avenue de Lattre de Tassigny, afin d'éviter que des véhicules qui perdraient le contrôle venant de la RN296 ne finissent leur course dans les propriétés situées en contrebas de l'avenue Tassigny. Le dispositif envisagé serait le suivant (depuis le convergent de la bretelle d'entrée venant d'Aix et jusqu'à la villa Madona) :

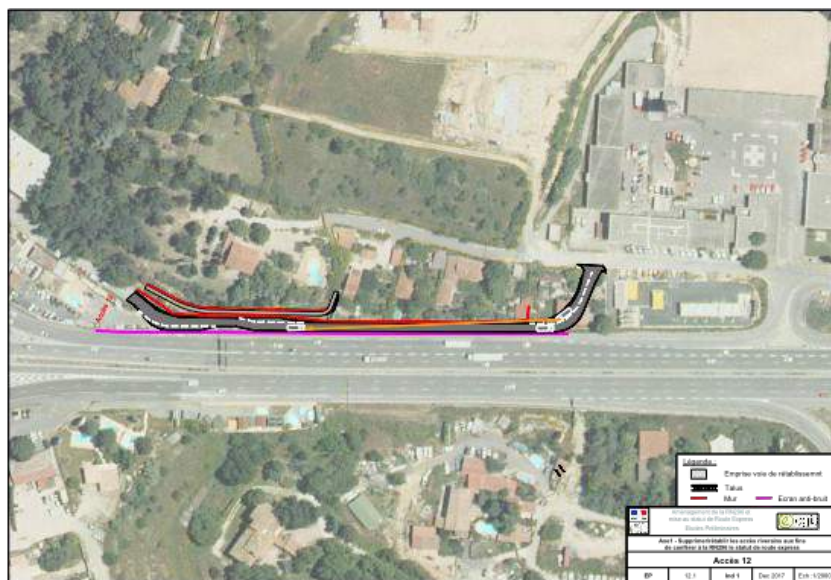
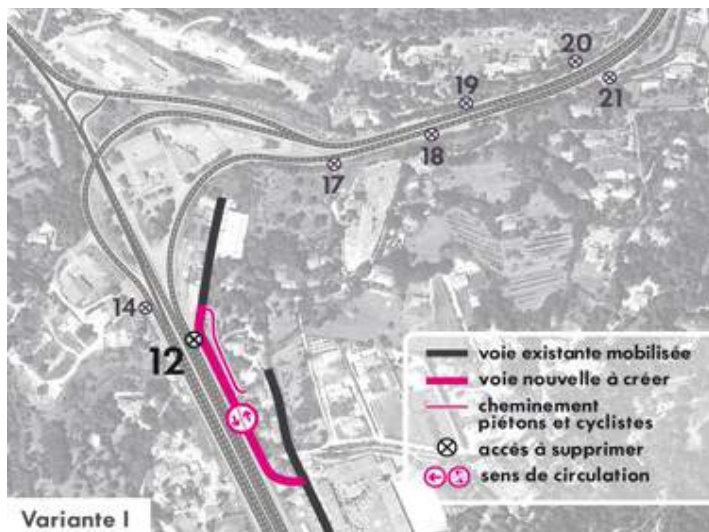
- Pose de deux glissières en béton armé :
  - L'une le long de la rocade (RN296) ;
  - L'autre le long de l'avenue Tassigny ;
- L'aménagement d'un merlon paysager entre les deux glissières.

## 2.5. Accès 12

### 2.5.1. Présentation de la variante préférentielle

#### Description technique

La solution préférentielle, au sens du COPIL du 12 juillet 2017, est celle d'une voie de rétablissement parallèle mais isolée de la RN296, créée en élargissant au minimum la plateforme de cette dernière pour fournir un accès sécurisé aux activités existantes (variante I).



La voie de rétablissement autorisera les 2 sens de circulation mais sera de largeur réduite (4 m) pour diminuer l'impact sur les propriétés riveraines. Deux véhicules ne pourront pas se croiser en tout point du tracé, mais des zones d'attente seront aménagées aux extrémités pour pouvoir laisser le passage libre à un véhicule venant en vis à vis.

La longueur de l'itinéraire rétabli est de 250 m environ depuis l'allée des Dollia.

Les limites des propriétés seront réalignées et un mur de séparation avec le domaine public sera reconstruit en continu (au droit des propriétés DK116, DK113, DK110) en remplacement

des murs d'enceinte existants. Par la même occasion, les niveaux d'exposition au bruit des habitations seront ramenés aux niveaux exigés par la réglementation. Le cheminement piéton existant, via l'allée des Dollia, sera maintenu, mais son extrémité Nord sera modifiée. Elle sera reconstruite en surplomb de la nouvelle voie de rétablissement jusqu'à l'accès 12 actuel.

### **Remarques - Objections**

Plusieurs propriétaires déplorent les atteintes portées à leur propriété par les aménagements routiers successifs. Par ailleurs, leur cadre de vie n'a cessé de se dégrader avec l'augmentation des nuisances. Plusieurs participants regrettent le manque d'ambition du maître d'ouvrage qui n'entreprend pas de supprimer la zone d'activités qui pose problème, alors que son implantation ne semble pas viable à terme (perspective d'une restructuration future de l'échangeur des Platrières).

La DREAL rappelle que le coût d'un rétablissement de l'accès 12, tel qu'envisagé aujourd'hui, fera l'objet in fine d'une comparaison avec le coût d'un éventuel déplacement des activités et d'un achat des terrains correspondants. L'aménagement d'un rétablissement de l'accès 12 ne sera pas mis en œuvre si son coût s'avère plus important que celui d'une éviction des activités desservies par l'accès 12.

### **2.5.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts**

Trois sous-groupes ont travaillé sur les mesures d'insertion ou de réduction des impacts de la variante préférentielle pour le rétablissement de l'accès 12 : G1, G2 et G3.

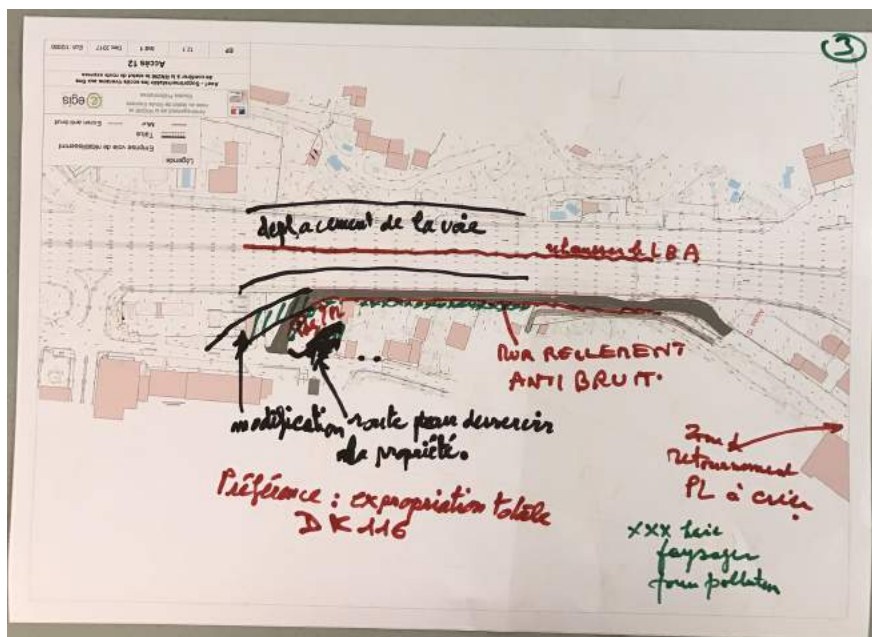
Schéma G1 :



### Schéma G2 :



### Schéma G3 :



Les participants des 3 sous-groupes se sont exprimés sur plusieurs thématiques :

#### **Le tracé ou la largeur de la voie de rétablissement**

Les participants à l'atelier ont proposé des ajustements de tracé de la variante préférentielle :

- Modifier la partie sud du tracé de la variante, en adoucissant la courbe pour faciliter la manœuvre de véhicules venant de l'allée des Dollia (participants de G1, G2 et G3) ;
- Mettre en place un dispositif obligeant les véhicules à ralentir sur la voie de rétablissement, dans le sens montant comme dans le sens descendant (participants du G3) ;

- Déplacer la RN296 vers l'ouest pour décaler la voie de rétablissement vers l'ouest également et limiter ainsi son impact sur les propriétés (*participants de G1 et G3*) ;
- Prévoir la création d'une zone de retournement poids-lourds dans la zone d'activités (*participants de G1 et G3*)
- Envisager une amélioration possible de l'entrée sur la parcelle DK116, depuis l'allée des Dollia (*participants de G3*).

### **Dispositifs de lutte contre le bruit**

- Les participants souhaitent que, le long de la RN296, soit aménagé un mur qui soit réellement efficace et anti-bruit (*participants de G2 et G3*) ;
- Les participants souhaitent une réhausse du séparateur central de la RN296, qui les isolerait mieux du bruit des véhicules circulant sur la RN296 dans le sens Nord-Sud (*participants du G3*)

### **Ecrans visuels – clôtures – végétation**

- Les participants souhaitent que le mur anti-bruit soit doublé d'une haie paysagère suffisamment haute et dense pour intercepter la pollution venant de la RN296 (*participants du G3*) :

### **Autres dispositions**

- Les participants demandent au maître d'ouvrage une vigilance accrue vis-à-vis des murs ou façades des propriétés qui pourraient être endommagées par les vibrations du chantier, ainsi que l'engagement de réparer les éventuels dommages (*participants du G3*).
- Le propriétaire de la parcelle DK116 indique, dans ce contexte, préférer une acquisition complète de sa parcelle par l'aménageur.

### **2.5.3. La domanialité future des voies**

Le maître d'ouvrage indique que le scénario domanial le mieux adapté à la situation est la constitution d'une voie publique communale pour rétablir l'accès aux activités commerciales desservies par l'accès 12 actuel.

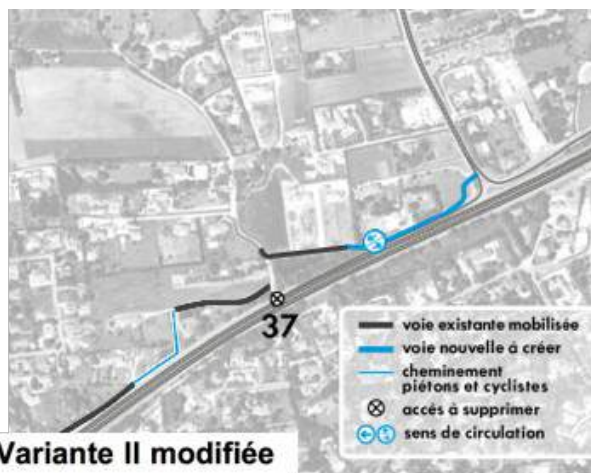
Ce point ne soulève pas d'objections ou de remarques particulières venant des participants à l'atelier.

## 2.6. Accès 37

### 2.6.1. Présentation de la variante préférentielle

#### Description technique

La solution préférentielle, au sens du COPIL du 12 juillet 2017, est celle d'une voie de rétablissement de l'accès 37 joignant le chemin de Cougourdan au chemin de Saint Canadet (RD13) et autorisant la circulation des véhicules dans les deux sens (variante II modifiée).



La longueur de l'itinéraire rétabli est de 300 m environ depuis la RD13.

Cette voie nouvelle est isolée et totalement indépendante de la RN296. Son tracé tient compte de la modification du tracé de la bretelle d'entrée de la RD13 sur la RN296, qui est nécessaire dans le cadre de l'axe 3 du programme d'aménagement de la RN296 (création d'une voie réservée aux bus sur la RN296).

Du côté de la RD13, le tracé de la voie de rétablissement emprunte un espace relativement réduit entre la RN296 d'une part, et les bâtiments situés sur la parcelle n° OP 47, d'autre part.

Le projet aura obligation de reconstruire les murs existants, de reconstruire l'accès à la parcelle, et de mieux protéger l'habitation du bruit de la RN296 en respectant les seuils d'exposition définis par la réglementation.

Du côté du chemin de Cougourdan, la voie de rétablissement longe le bassin d'assainissement existant de la RN296, en empruntant le chemin privé qui dessert les parcelles nouvellement bâties au Nord. Le tracé et la largeur de la voie peuvent faire l'objet d'ajustement.

### **Remarques - Objections**

Le choix de la variante préférentielle, telle que présentée par la DREAL (bouclage du chemin de Cougourdan sur la RD13), soulève de vives critiques de la part de nombreux participants. En premier lieu, le représentant du collectif « chemin de Cougourdan » proteste en signalant que la variante qui consistait à créer « une contre-allée dans un sens de circulation entre Platanes et Saint-Donat », et qui était présentée dans la concertation de mars 2017, regroupait de très nombreux avantages et satisfaisait les riverains.

La DREAL rappelle pourquoi cette variante n'a pas été retenue : elle était très impactante pour toutes les propriétés riveraines de la RN296 situées entre l'échangeur de Platanes Sud et l'échangeur de Saint-Donat, sans offrir pour autant de véritable garantie en ce qui concerne les gains en temps de parcours pour les bus venant de la RN296. En effet, la voie ne pouvant être réservée aux bus, elle pourrait servir de délestage de la RN296 aux heures de pointe. La DREAL a par conséquent proposé d'adapter cette variante en prévoyant, en remplacement de la contre-allée, la création d'une liaison uniquement entre Cougourdan et Saint Canadet et ouverte dans les deux sens de circulation.

Le représentant du collectif « chemin de Cougourdan » conteste que la variante initiale (contre-allée) soit fortement impactante pour les propriétés riveraines et maintient que cette variante peut être réalisée sans impact foncier significatif. Il convient pour cela de séparer, par une glissière béton, la voie de droite de la RN296 des deux autres voies existantes et de renoncer à bénéficier d'une bande d'arrêt d'urgence sur la RN296 et d'un trottoir pour les piétons sur la contre-allée. Le collectif demande le réexamen de cette variante selon cette approche technique.

La DREAL indique que cette approche technique de la variante dite « contre-allée » n'est pas acceptable au regard des objectifs de sécurité de l'aménagement.

Par ailleurs, plusieurs participants font part de leurs vives critiques ou inquiétudes vis-à-vis de la variante préférentielle décrite ce jour par la DREAL. Ils évoquent en particulier :

- le risque d'augmentation du trafic sur le chemin de Cougourdan, à cause des personnes qui voudraient éviter les ralentissements sur la RN296 à l'heure de pointe ;
- l'accroissement des accidents sur le chemin de Cougourdan ;
- l'accroissement des nuisances sonores ;
- la consommation excessive d'espace, notamment à l'approche de la RD13 (y compris le giratoire).

L'inquiétude sur l'accroissement du trafic sur le chemin de Cougourdan est renforcée par la perspective d'une suppression envisagée de la bretelle de sortie de l'échangeur de Saint-Donat, dans le sens Venelles vers Aix. Les participants demandent à la DREAL de s'expliquer sur ce point.

La DREAL rappelle que la suppression de cette bretelle n'est pas un objectif incontournable du programme (au même titre que la suppression de l'accès 37, ou des autres accès dangereux), mais seulement un choix optionnel.

En effet, c'est le projet de création d'une voie réservée aux bus sur la RN296 (axe 3 du programme), qui déclenche l'obligation de mettre aux normes les bretelles d'entrée et de sortie de la RN296, pour assurer la sécurité des bus et des autres usagers qui franchissent cette bretelle. Cette mise en conformité peut intervenir en conservant ou en supprimant la bretelle de sortie actuelle de Saint-Donat.

Si cette bretelle n'est pas conservée, alors la mise en conformité de l'échangeur de Saint-Donat devient plus simple à concevoir, moins consommatrice d'espace pour les propriétés mitoyennes, et moins coûteuse.

Toujours selon la DREAL, les nuisances pour le quartier peuvent s'en trouver également diminuées, et la sécurité sur les voies secondaires améliorée. En effet, le quartier subit actuellement, en raison de l'existence de cette bretelle, un trafic de transit important à l'heure de pointe du matin, lorsque la RN296 est saturée.

Ces considérations avaient conduit les personnes qui s'étaient exprimées en mars 2017 sur l'évolution de l'échangeur de Saint-Donat, à se prononcer en majorité pour la suppression de la bretelle de sortie plutôt que pour son maintien, rappelle la DREAL.

Plusieurs participants soulignent que la bretelle de sortie est actuellement nécessaire à la desserte en bus du quartier. La DREAL indique que cette question a bien été enregistrée par l'autorité organisatrice des transports par bus, qui indiquera dans la suite des études, si le maintien d'une bretelle, exclusivement réservées aux bus, peut se justifier dans le cas présent, ou s'il existe des solutions alternatives.

La DREAL annonce par ailleurs qu'elle va réaliser prochainement (en janvier 2018) une étude de trafic plus précise pour quantifier les origines/destinations des véhicules qui empruntent la bretelle de sortie actuelle de l'échangeur de Saint-Donat. Les effets des différentes modifications envisagés pourront ainsi être quantifiés avec précision. La DREAL indique que, pour des véhicules en transit le matin, la remontée du chemin de Cougourdan puis la redescente par le chemin de Saint-Donat ne sera jamais un itinéraire attractif en comparaison des itinéraires alternatifs. Cela reste vrai y compris si la bretelle de sortie de Saint-Donat est supprimée.

De nombreux participants doutent de cette affirmation. Plusieurs personnes considèrent que la solution d'une voie reliant Cougourdan à la RD13, telle que présentée par la DREAL, sera synonyme d'un trafic de transit sur le chemin de Cougourdan, et qu'une solution plus acceptable serait d'autoriser l'usage de la nouvelle voie dans un seul sens de circulation. Après discussion entre les participants, le sens qui leur semble devoir être privilégié pour circuler serait le sens Cougourdan → RD13, de façon à lutter contre le trafic de transit le matin.

La DREAL questionne l'assemblée sur la pertinence du projet proposé de création d'un itinéraire spécifique pour les piétons et cyclistes destiné à joindre Cougourdan à Saint-Donat. Cette proposition résulte de la prise en considération d'un besoin exprimé lors de la concertation publique de mars 2017.

Plusieurs personnes se font entendre pour juger cette proposition inadaptée. Ils considèrent que le projet répondant aux besoins serait de créer une passerelle pour les piétons et cyclistes au dessus de la RN296, afin de rétablir la continuité historique entre le chemin de Cougourdan et le chemin des Platanes.

### **2.6.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts**

Malgré leur opposition à la variante préférentielle, deux sous-groupes ont accepté de travailler sur les mesures d'insertion ou de réduction des impacts de la variante préférentielle pour le rétablissement de l'accès 37 : G1 et G2.

Schéma G1 :



Schéma G2 :



Les participants des 2 sous-groupes se sont exprimés sur plusieurs thématiques :

### **Le tracé ou la largeur de la voie de rétablissement**

- Si une voie devait être construite pour relier Cougourdan à la RD13, cette voie devrait être positionnée au plus loin des habitations existantes au Nord ; pour ce faire, la voie serait construite derrière le bassin existant, au plus près de la RN296, c'est à dire à l'emplacement du merlon. Ce merlon serait donc remplacé par un écran anti-bruit (*participants du G1 et G2*).

### **Ecrans visuels – clôtures – végétation**

- Pour limiter l'impact visuel et sonore de la voie de rétablissement à l'approche du futur giratoire sur la RD13, les participants proposent d'aménager une clôture végétalisée à l'est de la parcelle impactée (*participants du G1*).

### **2.6.3. La domanialité future des voies**

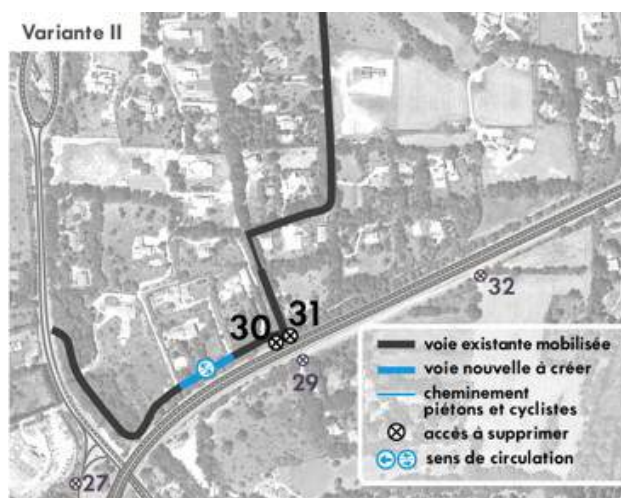
Le maître d'ouvrage précise que le scénario domanial qui s'impose est celui de la constitution d'une voie publique communale pour rétablir le lien entre la voie départementale d'un côté (RD13) et la voie communale de l'autre (chemin de Cougourdan).

## 2.7. Accès 30&31

### 2.7.1. Présentation de la variante préférentielle

#### Description technique

La solution préférentielle, au sens du COPIL du 12 juillet 2017, consiste à créer un deuxième impasse pour desservir le quartier depuis la RD14 (variante II). Depuis l'accès 30, la voie de rétablissement longe la RN296, traverse une propriété (Campagne Chastel) et rejoint une voie privée existante qui débouche sur la RD14. La voie de rétablissement autorisera les 2 sens de circulation, mais sa largeur serait réduite au maximum, au droit de la Campagne Chastel, afin de diminuer l'effet d'emprise sur la propriété.



La longueur de l'itinéraire rétabli est de 350 m environ depuis la RD14.

L'impasse de l'Eperon actuelle, qui débute au chemin de la Rose, ne serait en conséquence pas prolongée en direction du Sud jusqu'à la RN296. Le chemin existant, situé entre les deux impasses, ne serait pas modifié et conserverait ses caractéristiques actuelles. La

communication entre les deux impasses serait interrompue pour les véhicules légers (pour écarter le risque d'un trafic de transit), mais maintenue pour les piétons et cyclistes. L'accès aux arrêts de bus sur la RD14 serait possible pour les piétons via la voie de rétablissement.

### **Remarques - Objections**

Plusieurs participants s'expriment pour contester le choix de la variante préférentielle actuelle (variante II) et considèrent que la variante I serait un meilleur choix. Les principaux griefs énoncés à l'encontre de la variante II sont les suivants :

- La variante II présente un fort impact sur les propriétés de M. Basmadjian et de M. et Mme Marignane, générant une dévalorisation importante des biens et un impact sur l'activité professionnelle de M. et Mme Marignane (chambres d'hôtes) ;
- La variante II est plus coûteuse que la variante I ;
- L'accès de la variante II sur la RD14 sera dangereux ;
- Une galerie de gypse serait présente sur le tracé de la variante (sur le terrain de M. Basmadjian). Le passage de véhicules pourrait représenter un danger ;

Les principaux avantages cités par ces mêmes participants en faveur de la variante I sont les suivants :

- le tracé de la variante I emprunte celui d'un chemin déjà existant, qu'il suffirait d'élargir,
- L'aménagement de ce chemin existant sera de toutes façons indispensables si on veut améliorer l'accès des véhicules de secours à la totalité des propriétés,
- L'impact du tracé de la variante I sur les propriétés riveraines serait beaucoup moins important que pour la variante II.

Les participants souhaitent que le maître d'ouvrage sollicite l'avis des pompiers sur la solution qu'il proposera à l'enquête publique.

### 2.7.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts

Deux sous-groupes ont travaillé sur les mesures d'insertion ou de réduction des impacts de la variante préférentielle pour le rétablissement des accès 30&31 : G1 et G2.

Schéma G1 :



Schéma G2 :



Les participants des 2 sous-groupes se sont exprimés sur plusieurs thématiques :

### **Le tracé ou la largeur de la voie de rétablissement**

Les participants ont formulé des recommandations afin d'améliorer le tracé de la variante préférentielle :

- améliorer la desserte des maisons situées à l'Est du chemin situé entre les deux impasses, en élargissant ce chemin existant (*participants du G1*) ;
- aménager un giratoire sur la RD14 afin de rendre moins dangereux l'accès à la voie de rétablissement (*participants du G1 et G2*) ;
- prévoir une largeur de voie « au plus juste » et la placer plus près la RN296 pour limiter au maximum l'impact de cette voie de rétablissement sur les propriétés riveraines (*participants du G2*) ;
- placer la coupure entre les deux impasses au niveau du 1135 avenue de la 1<sup>ère</sup> division, en posant des blocs de béton qui interdiraient le passage des véhicules motorisés mais qui permettrait le passage des piétons et cyclistes (*participants du G2*).

### **Dispositifs de lutte contre le bruit**

- Les participants souhaitent que soit aménagé un merlon, le long de la RN296 et de la voie de rétablissement (partie longeant la RN296), pour protéger les riverains des nuisances sonores (*participants du G1*).

### **Autres dispositions**

- Les participants demandent l'aménagement d'escaliers permettant aux piétons de rejoindre rapidement l'arrêt de bus de la RD14 sans rallongement de parcours important (*participants du G2*).

### **2.7.3. La domanialité future des voies**

Le maître d'ouvrage a présenté aux participants à l'atelier les deux scénarios envisageables en matière de domanialité des voies aménagées :

- la création d'une voie publique communale continue depuis la RD14 jusqu'aux accès 30 et 31 ; toutes les autres voies étant maintenues dans leur statut privé actuel, avec les servitudes de passage existantes.
- La création d'une association syndicale autorisée (ASA) réunissant l'ensemble des propriétaires desservis par la nouvelle voie de rétablissement ; cette association recevant la propriété et la gestion de la voie nouvelle et potentiellement les voies privées existantes qui ont un usage collectif.

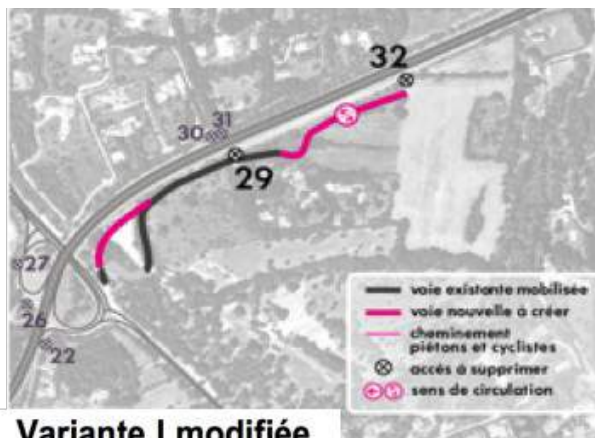
Dans l'hypothèse du choix de la variante II, de même que dans l'hypothèse de la variante I, l'ensemble des participants indique ne pas être intéressé par la constitution d'une ASA. Les participants sont favorables dans tous les cas à la création d'une voie publique communale.

## 2.8. Accès 29&32

### 2.8.1. Présentation de la variante préférentielle

#### Description technique

La solution préférentielle, au sens du COPIL du 12 juillet 2017, est celle d'une voie de rétablissement parallèle à la RN296, rejoignant la RD14 au niveau du carrefour Sud de l'échangeur de Puyricard, là où démarre la voie d'accès actuelle à l'Oppidum d'Entremont (variante I modifiée).



**Variante I modifiée**



A l'extrémité Nord, l'accès à la parcelle agricole est assurée en mobilisant la largeur de plateforme de la RN296 inutilisée. Sur sa partie médiane, le tracé de la voie de rétablissement emprunte le tracé d'une voie privée existante. Sur la partie Sud, le tracé s'écarte du lacet d'accès actuel à l'Oppidum et se rapproche de la RN296. L'accès au parking de l'Oppidum se fait alors du côté opposé à celui utilisé actuellement.

La longueur de l'itinéraire rétabli est de 450 m environ depuis la RD14.

L'allongement de la bretelle d'entrée de la RN296 (au titre de l'axe 2 du programme) est susceptible de modifier l'exposition des habitations au bruit de la RN296 sur ce secteur. Les dispositifs adéquats seront mis en œuvre pour respecter les seuils d'expositions définis par la réglementation.

### 2.8.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts

Un seul groupe a travaillé sur l'amélioration de la variante préférentielle et son insertion sur le site.

Schémas G1 :



Les participants se sont exprimés sur plusieurs thématiques :

#### **Le tracé ou la largeur de la voie de rétablissement**

Les participants ont exprimé plusieurs préoccupations se rapportant à la géométrie de la voie :

- positionner le tracé de la voie de rétablissement au plus près possible de la RN296 afin d'affecter le moins possible les parcelles existantes,
- permettre l'accès des véhicules légers au site archéologique sans traverser le parking, en mobilisant la voie existante bordée d'arbres, située au Nord du parking actuel (permettre la giration)
- prévoir une branche d'accès suffisamment large sur le giratoire de la RD14 : il faut que deux véhicules puissent sortir et rentrer en même temps sur cette branche, afin de ne pas bloquer la circulation dans le giratoire.
- prévoir des largeurs de voies suivantes : 4 mètres de largeur pour desservir l'Oppidum (du parking au giratoire), puis 3m60 pour desservir les propriétés ensuite, afin de garantir la sécurité des riverains.

### **Dispositifs de lutte contre le bruit**

- Les participants souhaitent que soit aménagé un merlon antibruit, afin de protéger les habitations du bruit de la RN296. Le passage des engins agricoles pour rejoindre l'accès 32 impose d'interrompre ce merlon. Il est nécessaire de prévoir un chevauchement des deux merlons pour éviter une transmission directe du bruit.

### **Autres dispositions**

- Les participants proposent de créer un escalier pour permettre aux piétons d'accéder à l'Oppidum, y compris en dehors des horaires d'ouverture du parking.

### ***2.8.3. La domanialité future des voies***

Le maître d'ouvrage indique que le scénario domanial le mieux adapté à la situation est la constitution d'une voie publique communale pour rétablir l'accès à l'Oppidum puis aux propriétés riveraines.

Ce point ne soulève pas d'objections ou de remarques particulières venant des participants à l'atelier.

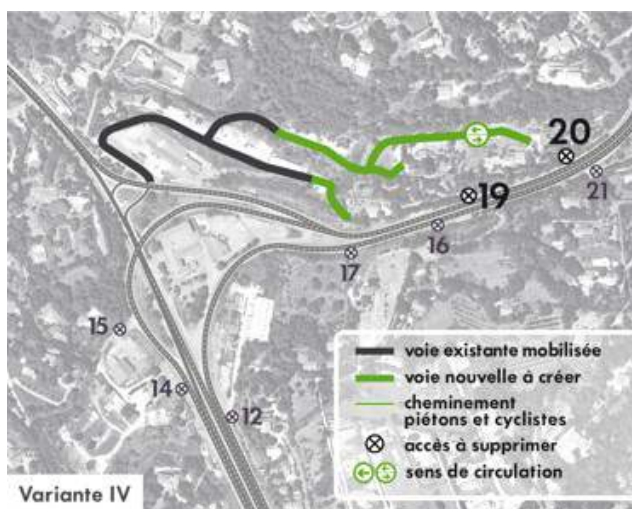
## 2.9. Accès 19&20

### 2.9.1. Présentation de la variante préférentielle

#### Description technique

La solution préférentielle, au sens du COPIL du 12 juillet 2017, consiste à utiliser les voies privées existantes qui desservent actuellement la zone d'activités du « Quai des Platrières », pour désenclaver les 3 propriétés (Medjaed/Cirila/Garcin) utilisatrices des accès 19 et 20.

La première propriété (Medjaed) serait desservie à partir de la voie existante située sur la parcelle OH614, alors que les deux autres propriétés (Cirila/Garcin) seraient desservies par une voie située sur la parcelle OH 619 (variante IV).

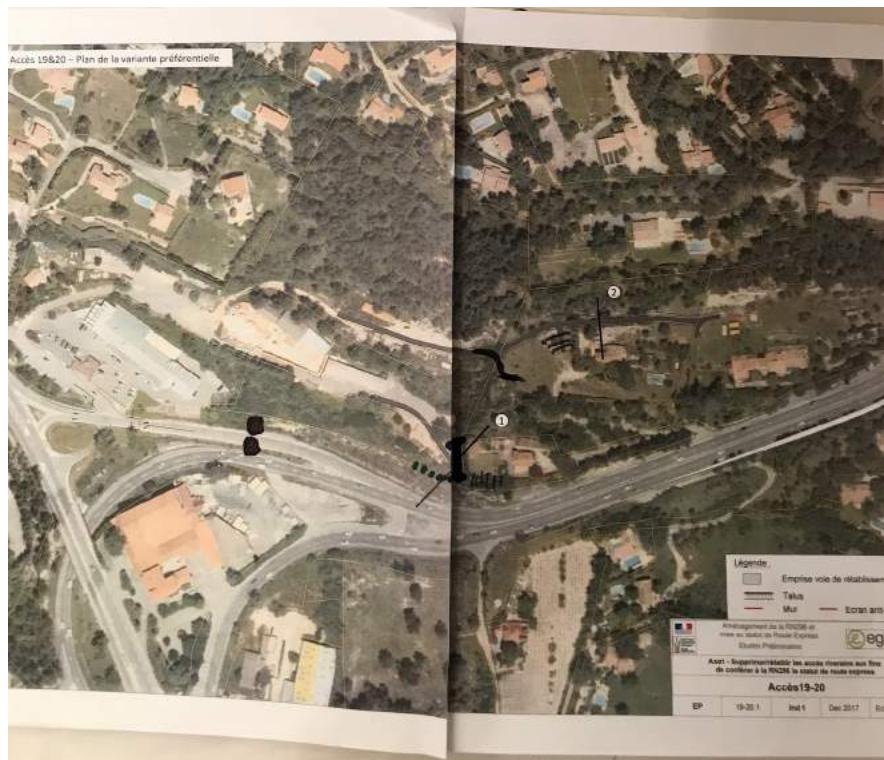


La longueur des voies à aménager est d'environ 450 m en tout.

## 2.9.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts

Un seul groupe a travaillé sur l'amélioration de la variante préférentielle et son insertion sur le site.

Schémas G1 :



### **Le tracé ou la largeur de la voie de rétablissement**

Les participants proposent de modifier légèrement le tracé de la variante préférentielle en deux endroits :

- Concernant la propriété de MM. Cirila/Garcin (OH 270 et OH 271) :
  - Desservir la propriété par l'ouest, plutôt que par le nord (cf. schéma ci-dessous), afin de sécuriser la desserte de la propriété et poser un portail ;
  - Aménager un grillage ainsi qu'une haie le long de la voie de rétablissement au nord pour délimiter la propriété ;
- Concernant la propriété de M. Medjaed (OH90) :
  - Aménager une aire de retournement en bout de la voie de rétablissement (devant la propriété) ;
  - Poser un grillage ou aménager une haie au sud de la propriété, pour des raisons de sécurité (devers au-dessus de la RN296).

Il est signalé que le projet de rétablissement inverse le côté d'accès à la propriété Medjaed (OH90). Ce point n'est pas un problème et rejoint le souhait du propriétaire.

### **2.9.3. La domanialité future des voies**

Le maître d'ouvrage indique que le scénario domanial le mieux adapté à la situation est le maintien en statut privé des voies existantes et des voies à construire.

Le nombre très réduit de propriétés à désenclaver (3) et de propriétaires des voies existantes dans la zone d'activités (2) permet d'envisager la possibilité de signer des actes de servitudes de passages entre les partis concernés. Ces actes seront mis au point et signés devant notaire. L'État, maître d'ouvrage de l'aménagement de la RN296 prendra à sa charge l'intégralité du coût et dédommagements liés aux actes notariés dans un premier temps, puis des aménagements de voies qui seront entrepris ultérieurement pour aménager l'accès aux 3 propriétés concernées.

M. Cirila indique qu'il souhaiterait détacher la partie de la parcelle OH271 qui permettra l'accès à la parcelle voisine (OH270), de façon à pouvoir la céder la partie correspondante de la parcelle OH271.

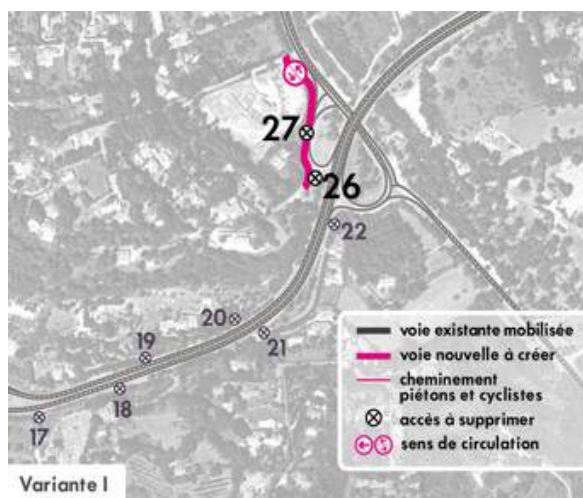
## 2.10. Accès 26&27

### 2.10.1. Présentation de la variante préférentielle

#### Description technique

La solution préférentielle, au sens du COPIL du 12 juillet 2017, est celle d'une voie de rétablissement qui longe la RD14 et la bretelle d'entrée sur la RN296 pour rejoindre le chemin privé existant dit «chemin de la Garenne » (Variante I).

La voie créée autorisera les 2 sens de circulation. Sa création nécessite notamment de modifier la configuration de l'entrée de l'entreprise « Hmtp » (entreprise de terrassement) et la modification du carrefour actuel avec la RD14.



La longueur de l'itinéraire rétabli est de 200 m environ depuis la RD14.

## 2.10.2. Propositions de mesures d'insertion ou de réduction des impacts

Un seul groupe a travaillé sur l'amélioration de la variante préférentielle et son insertion sur le site.

Schémas G1 :



Les participants se sont exprimés sur plusieurs thématiques :

### **Le tracé ou la largeur de la voie de rétablissement**

Les participants ont formulé des recommandations afin d'améliorer le tracé de la variante préférentielle :

- resserrer la courbe permettant le raccordement au chemin de la Garenne, afin de limiter l'impact foncier de la nouvelle voie ;
- retenir une largeur réduite pour la chaussée, mais prévoir en revanche un accotement suffisant pour assurer la sécurité des riverains et des piétons ;
- prévoir des zones d'attente pour favoriser le croisement des véhicules, mais en mobilisant des délaissés fonciers pour limiter l'impact foncier.

### **Dispositifs de lutte contre le bruit**

- Les participants souhaitent une protection acoustique vis-à-vis, avant tout, de la bretelle d'entrée sur la RN296. Leur souhait est donc que la glissière en béton, située entre la bretelle et la voie de rétablissement soit rehaussée si nécessaire d'un écran.

### **Ecrans visuels – clôtures – végétation**

- Entre la voie de rétablissement et les propriétés riveraines, les participants souhaitent que soit aménagés une clôture ainsi qu'une haie paysagère. A ces conditions, un mur n'est pas nécessaire.

### **2.10.3. La domanialité future des voies**

Le maître d'ouvrage a présenté aux participants à l'atelier les deux scénarios envisageables en matière de domanialité des voies aménagées :

- la création d'une voie publique communale depuis la RD14 jusqu'au raccordement avec le « chemin de la Garenne » ;
- le maintien en statut privé de la voie future voie de rétablissement, jusqu'au raccordement avec la RD14.

Les propriétaires font savoir à la DREAL qu'ils gèrent et administrent actuellement le « chemin de la Garenne » à travers une association syndicale libre (ASL).

Concernant la domanialité future de la voie de rétablissement, les riverains souhaitent poursuivre les échanges avec le maître d'ouvrage et la ville d'Aix, dans les prochains mois, afin de s'accorder sur le statut domanial le mieux adapté à la situation.

### 3. Suites données à la troisième série d'ateliers riverains

En conclusion de chaque séance de travail, la DREAL remercie les participants de leurs interventions et contributions. Elles seront mises à profit pour améliorer le projet et solliciter les arbitrages nécessaires auprès du comité de pilotage.

La DREAL invite également les participants à poursuivre leur réflexion, individuellement ou collectivement, et à faire connaître, s'ils le souhaitent, leurs avis ou propositions définitives par courriers adressés au maître d'ouvrage et/ou à leurs élus locaux.

Le calendrier prévisionnel pour la suite du projet est le suivant :

- **Janvier 2018 :**
  - Rédaction de la synthèse des ateliers et publication sur le site de la DREAL
  - Suite et fin des études des variantes préférentielles
- **Février 2018 :**
  - Comité technique → présentation aux techniciens des études et de la synthèse des ateliers riverains
- **Mars 2018 :**
  - Comité de pilotage → présentation aux élus des études et de la synthèse des ateliers riverains
- **Avril – décembre 2018 :**
  - Élaboration du dossier d'enquête publique et concertation inter-services réglementaire
- **2019 :**
  - Enquête publique (intégrant une nouvelle période de consultation du public)
  - Déclaration d'utilité publique
  - Avis de l'Autorité Environnementale
- **2020 :**
  - Acquisitions foncières
  - Etudes d'avant-projet et projet
  - Consultation des entreprises
  - Lancement des travaux

FIN DU COMPTE-RENDU

## 4. Annexes

### 4.1. Feuilles de présence

Date	Atelier	Nom Prénom	Organisme
06/12/17	Accès 14&15	SIMHA Victor	
06/12/17	Accès 14&15	Capitaine WEWRESSER Sous couvert Chef de centre	SDIS 13 CSP Aix centre
06/12/17	Accès 14&15	Jean-Paul BURLE	Lofts d'entremont
06/12/17	Accès 14&15	GHIRON Yves	CIQ Celony
06/12/17	Accès 14&15	STAIANO Cécile	
06/12/17	Accès 14&15	FERRANDIS M.	Ste LMAIX
06/12/17	Accès 14&15	BOROWSKI M.	Ste LMAIX
06/12/17	Accès 14&15	MARCY Françoise	
06/12/17	Accès 14&15	PLANTART Daniel	
06/12/17	Accès 14&15	PIERRE Philippe	SN Loisirs Motoculture
06/12/17	Accès 14&15	WARROT Michel	CIQ Brunet

Date	Atelier	Nom Prénom	Organisme
13/12/17	Accès 21&22	RENAULT michel	
13/12/17	Accès 21&22	RENAULT Cécile	
13/12/17	Accès 21&22	GIROUD Christine	
13/12/17	Accès 21&22	BAUDIN Elisabeth	
13/12/17	Accès 21&22	WARROT Michel	CIQ Brunet
13/12/17	Accès 21&22	WARROT D'ADHEMAR Christiane	
13/12/17	Accès 21&22	LAGARDE Isabelle	
13/12/17	Accès 21&22	MAURIN Daniel	
13/12/17	Accès 21&22	SIMHA Victor	
13/12/17	Accès 21&22	BOUISSON Olivier	
13/12/17	Accès 21&22	MERCIER JJ et Nicole	
13/12/17	Accès 21&22	DUBOUCHE Monique	
13/12/17	Accès 21&22	CONSTANTIN	
13/12/17	Accès 21&22	BORDREUIL Michel	
13/12/17	Accès 21&22	PLAETEVOET Daniel	

Date	Atelier	Nom Prénom	Organisme
14/12/17	Accès 17&18	THIBAUD Gérard	
14/12/17	Accès 17&18	GUIDOUX Pierre et Hélène	
14/12/17	Accès 17&18	DALMAS	
14/12/17	Accès 17&18	BAUDIN Elisabeth	
14/12/17	Accès 17&18	THIBAUD Yvette	
14/12/17	Accès 17&18	DALMAS	
14/12/17	Accès 17&18	HERBRECHT	
14/12/17	Accès 17&18	WARROT Michel	CIQ Brunet
14/12/17	Accès 17&18	VIDAL IRACANE	
14/12/17	Accès 17&18	MERCIER Jean Jacques	
14/12/17	Accès 17&18	PLAETEVOET Daniel	
14/12/17	Accès 17&18	VELTZ Claude	
14/12/17	Accès 17&18	SUFFREN André	
14/12/17	Accès 17&18	BOITEUX Tristan	
14/12/17	Accès 17&18	TESSIER Marc	
14/12/17	Accès 17&18	FONVIELLE Noellie	

Date	Atelier	Nom Prénom	Organisme
18/12/17	Accès 5 et 12	DELALEZ Jean-François	
18/12/17	Accès 5 et 12	GUIDOUX Pierre et Hélène	
18/12/17	Accès 5 et 12	WARROT Michel	CIQ Brunet
18/12/17	Accès 5 et 12	BESOUX Michel	
18/12/17	Accès 5 et 12	CHALEA T.	CIQ Tassigny Vallon de Provence
18/12/17	Accès 5 et 12	VELTZ Claude	
18/12/17	Accès 5 et 12	MENNIER Daniel	CIQ de Celony et des environs
18/12/17	Accès 5 et 12	PLAETEVOET	
18/12/17	Accès 5 et 12	SAINT-MARTIN Christine	
18/12/17	Accès 5 et 12	DESCHODT Olivier	
18/12/17	Accès 5 et 12	SUFFREN André	

Date	Atelier	Nom Prénom	Organisme
19/12/17	Accès 37	BRUN Christine	
19/12/17	Accès 37	BRUN Frédéric	
19/12/17	Accès 37	BORNIER Dora	
19/12/17	Accès 37	DUCLIOS Michel	
19/12/17	Accès 37	LABROUSSE Jeannine	
19/12/17	Accès 37	GUILLOT JF	
19/12/17	Accès 37	JASKULA David	
19/12/17	Accès 37	OLLIVE Gustave	
19/12/17	Accès 37	CZERNIC Pascal	
19/12/17	Accès 37	DUCEL Yannick	
19/12/17	Accès 37	DERI Olivier	
19/12/17	Accès 37	BECCA Thierry	
19/12/17	Accès 37	DEDIEU Nadia	
19/12/17	Accès 37	ROUX Sophie	
19/12/17	Accès 37	MENTEUR Cécile	
19/12/17	Accès 37	MARCILLOUX Sébastien	
19/12/17	Accès 37	CASTIGLIONE philippe	collectif chemin de cougourdan
19/12/17	Accès 37	CALAS Sylvie	
19/12/17	Accès 37	JUVE Guy	
19/12/17	Accès 37	BION Augustin	
19/12/17	Accès 37	MANUGUERRA Guy	
19/12/17	Accès 37	BERNACO Bernard	
19/12/17	Accès 37	BARRAL Michèle	CIQ Lauve Platanes et alentours
19/12/17	Accès 37	WARROT Michel	CIQ Brunet
19/12/17	Accès 37	LATIL Roland	
19/12/17	Accès 37	LATIL Hubert	
19/12/17	Accès 37	RADENAC Yves	
19/12/17	Accès 37	FLOSSE Patrick	
19/12/17	Accès 37	BENEDETTO Solène	
19/12/17	Accès 37	ROUCHON Marie	
19/12/17	Accès 37	DELARUE JM	176-134
19/12/17	Accès 37	STEARPNIAKOWSKI	800 ch de cougourdan
19/12/17	Accès 37	JHURRY Cyril	
19/12/17	Accès 37	LEPOUTRE Brigitte	
19/12/17	Accès 37	BUCELLE	
19/12/17	Accès 37	SEDITH Olivier	

Date	Atelier	Nom Prénom	Organisme
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	BEMTATA Serge	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	FONTENELLE Serge	Association Archéologique Entremont
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	PIQUET Catherine	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	PAINO Céline Catherine	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	CHARRIERE J. Louis	Association Archéologique Entremont
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	DUCHATEAU Jean-Luc	Association Lauves Cézanne
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	MARIGMAME Philippe / Béatrice	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	RENAULT Pascal	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	CLARIER Bernard / Collette	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	VIAL Claude	CIQ 1125-1135 av. 1ère DFL
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	GERVASONI Yves	CIQ Puyricard
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	SIDER LAURENT	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	LAVERGNE	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	TORTORA A	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	LE JAN Monique	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	MARTIN Christiane	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	BONNET Bernard	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	GIUSM Gisèle	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	BABLEE Olivier	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	BERTON Olivier	
20/12/17	Accès 29&32 et 30&31	BASMADJIAN	

Date	Atelier	Nom Prénom	Organisme
21/12/17	Accès 19&20 et 26&27	HELLOT Véronique	
21/12/17	Accès 19&20 et 26&27	CIRLA Bruno	
21/12/17	Accès 19&20 et 26&27	STAGNARO Pierre	
21/12/17	Accès 19&20 et 26&27	ROOS Jérémie	
21/12/17	Accès 19&20 et 26&27	ROOS Nina	
21/12/17	Accès 19&20 et 26&27	BOURAS K	
21/12/17	Accès 19&20 et 26&27	MEDJAED R	
21/12/17	Accès 19&20 et 26&27	MENNIER Daniel	CIQ de Celony et des environs

## 4.2. Contenu des interventions inscrites dans le registre

Durant la troisième série d'ateliers, des avis individuels ou collectifs ont été formulés dans le registre qui était mis à disposition des participants dans la salle de réunion.

La présente annexe établit une synthèse, par accès, des avis individuels émis dans ce cadre.

<b>Accès concerné(s)</b>	<b>Nombre de signataires</b>	<b>Synthèse de (des) avis individuel(s) émis</b>
<b>Accès 30&amp;31</b>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Modalités de concertation</b> : regret qu'une grande partie des propriétaires concernés par la variante préférentielle n'ait pas été informée du déroulement des ateliers riverains (séries n°1 et 2) et de la concertation règlementaire.</li> <li>• <b>Variante préférentielle</b> : opposition à la variante préférentielle (variante II), pour les raisons principales suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ son impact sur les propriétés foncières et sur l'activité de gîte et maison d'hôtes ;</li> <li>◦ la dangerosité du raccordement du tracé à la RD14.</li> </ul>                     Demande, formulée au COPIL, de reconsidération de son choix de variante préférentielle, au profit de la variante I.                 </li> <li>• <b>Demande spécifique</b> : alerte sur l'extrême dangerosité de la RD14 et volonté d'initier un projet de mise en sécurité sur différents tronçons au plus tôt.</li> </ul>
<b>Accès 14&amp;15</b>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mesures d'insertion</b> : veillez à ce que le rétablissement des accès 14&amp;15 permette la bonne continuité des activités, en portant notamment attention à la visibilité et à la signalétique, à l'accessibilité aux PL et au stationnement.</li> </ul>
<b>Accès 5 et 12</b>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Accès 5</b> : questionnement sur l'intérêt de maintenir une piste cyclable et un chemin piétonnier compte-tenu de leur impact sur les riverains.</li> <li>• <b>Accès 12</b> : volonté de limiter l'accès aux PL soit limité au chemin des pompiers, pour des raisons de sécurité.</li> </ul>
<b>Accès 37</b>	12	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Opportunité du projet</b> : expression en faveur de la sortie Saint-Donat et souhait que la municipalité étudie le passage d'un bus dans le quartier.</li> <li>• <b>Variante préférentielle</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Opposition à la variante préférentielle ;</li> <li>◦ Position en faveur de la fermeture de l'accès 37 avec l'aménagement du chemin de Cougourdan.</li> </ul> </li> <li>• <b>Mesures d'insertion</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ demande d'un accès en sens unique entre le chemin de Cougourdan et l'échangeur de Saint-Donat ou une passerelle au droit du chemin de Cougourdan, sans emprise supplémentaire ;</li> <li>◦ fermeture de la sortie de la RN296 vers Saint-Donat pour des raisons de sécurité ;</li> <li>◦ porter une attention particulière aux nuisances sonores.</li> </ul> </li> <li>• <b>Axe 3</b> : remise en question de l'utilité de l'aménagement pour les bus/cars au regard des impacts que cela engendre sur l'ensemble des sorties riveraines.</li> </ul>
<b>Accès 37</b>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Demande spécifique</b> : mise en sécurité du carrefour parallèle à la rocade, chemin Saint-Donat nord.</li> </ul>