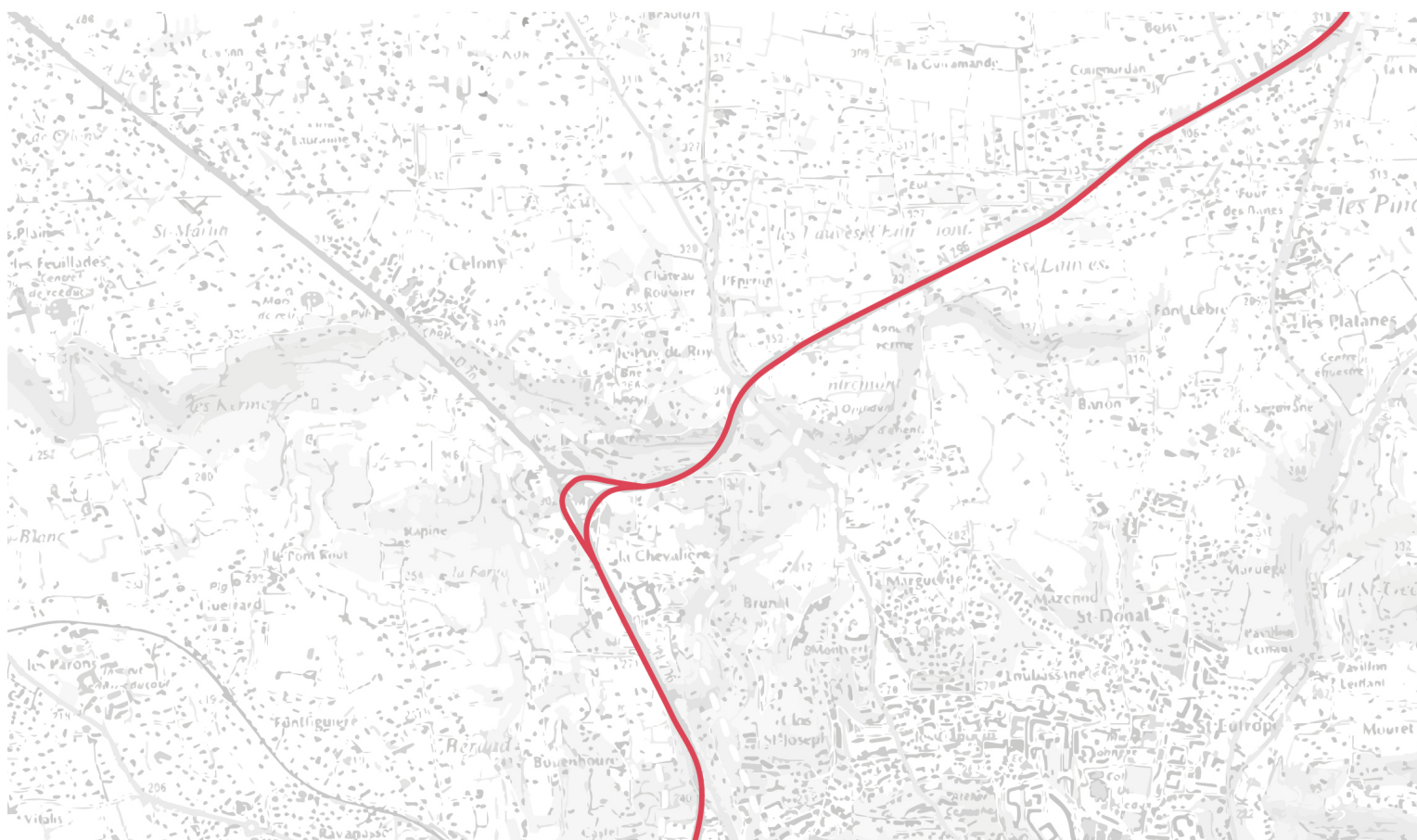


**RN
296**
AMÉNAGEMENT

*Aménagement de la RN296
& mise au statut de route express*



Bilan de la concertation

SOMMAIRE

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Présentation du projet..... | 5 |
| 1.1 | Historique | 5 |
| 1.2 | Objectifs et fonctionnalités du projet | 6 |
| 1.3 | Maîtrise d'ouvrage et financement du programme | 6 |
| 1.4 | concertation continue avec les acteurs du projet..... | 7 |
| 1.4.1 | Instances de gouvernance | 7 |
| 1.4.2 | Ateliers riverains..... | 7 |
| 2 | Cadre réglementaire de la concertation | 8 |
| 2.1 | Cadre légal | 8 |
| 2.2 | Objet de la concertation..... | 8 |
| 2.3 | Étapes d'un projet d'aménagement | 10 |
| 3 | Déroulement de la concertation publique | 11 |
| 3.1 | Dispositif d'information du public | 11 |
| 3.1.1 | Arrêté préfectoral..... | 11 |
| 3.1.2 | Presse | 11 |
| 3.1.3 | Affichage..... | 12 |
| 3.1.4 | Dossier de concertation..... | 13 |
| 3.1.5 | Dossier de synthèse | 13 |
| 3.1.6 | Exposition publique | 14 |
| 3.2 | Dispositif de participation et d'expression du public | 14 |
| 3.2.1 | Réunion publique | 14 |
| 3.2.2 | Permanences du maître d'ouvrage | 14 |
| 3.2.3 | Registres | 15 |
| 3.2.4 | Site internet de la DREAL PACA et formulaire d'expression | 15 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4 | Bilan de la concertation publique | 16 |
| 4.1 | Méthode d'analyse quantitative | 16 |
| 4.2 | Forte participation du public | 17 |
| 4.3 | Contributions significatives et de grande qualité | 19 |
| 4.4 | Concertation et ses modalités | 21 |
| 4.5 | Opportunité du projet et la pertinence des objectifs | 22 |
| 4.6 | Préoccupations et motifs exprimés par le public | 22 |
| 4.6.1 | Répartition des préoccupations et motifs exprimés | 22 |
| 4.6.2 | Attentes suscitées par le projet | 24 |
| 4.6.3 | Craintes soulevées par le projet | 24 |
| 4.7 | Expressions majoritairement tournées vers l'axe 1 du programme..... | 26 |
| 4.8 | Expressions relatives à l'axe 1 du programme | 27 |
| 4.9 | Évaluation de l'accès 5 | 28 |
| 4.10 | Évaluation de l'accès 12 | 29 |
| 4.11 | Évaluation des accès 14 & 15..... | 32 |
| 4.12 | Évaluation des accès 17 & 18..... | 34 |
| 4.13 | Évaluation des accès 19 & 20..... | 37 |
| 4.14 | Évaluation des accès 21 & 22..... | 39 |
| 4.15 | Évaluation des accès 26 & 27..... | 42 |
| 4.16 | Évaluation des accès 29 & 32..... | 44 |
| 4.17 | Évaluation des accès 30 & 31..... | 46 |
| 4.18 | Évaluation de l'accès 37 | 48 |
| 4.19 | Expressions relatives à l'axe 2 du programme | 50 |
| 4.20 | Expressions relatives à l'axe 3 du programme | 53 |
| 5 | Conclusion : enseignements et perspectives..... | 56 |
| 5.1 | Déroulement..... | 56 |
| 5.2 | Une concertation qui souligne la complexité des enjeux du projet | 57 |
| 5.3 | Orientations et perspectives | 59 |
| 6 | Suites de la concertation publique | 61 |

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 HISTORIQUE

Le projet d'aménagement de la RN296 est le fruit de plusieurs années d'études et de réflexion. Différentes étapes ont marqué son avancement et sont rappelées ci-après.

- 2008 : commande ministérielle d'un diagnostic global de fonctionnement de la RN296 et de propositions d'aménagement pour l'infrastructure ;
- De 2009 à 2014 : inscription d'un projet d'aménagement de l'échangeur de Puyricard (RN296 / RD14) dans le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Janvier 2015 : diagnostic complet de la RN296, de ses dysfonctionnements et proposition d'une stratégie d'aménagement ;
- Février 2015 : proposition en comité de pilotage, réunissant les représentants de l'État et des collectivités partenaires, d'un programme d'aménagement de la RN296 en 3 axes, centré sur les priorités d'intervention et tirant le meilleur parti des infrastructures existantes ;
- 29 mai 2015 : signature du programme du Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 prévoyant des moyens financiers pour le projet d'aménagement de la RN296 ;
- Mai 2016 : première série d'ateliers de travail participatif, consacrés à l'axe 1, organisés par le maître d'ouvrage à destination des riverains de la RN296 ;
- Juillet 2016 : lancement des études de comparaison des variantes d'aménagement ;
- Décembre 2016 : deuxième série d'ateliers de travail participatif avec les riverains de la RN296 ;
- 2 au 17 mars 2017 : concertation réglementaire au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme sur l'ensemble du projet.

1.2 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET

Le programme d'aménagement, mis à l'étude par l'État et la Métropole Aix-Marseille Provence, vise à apporter une réponse aux problématiques de sécurité routière sur la RN296 et aux enjeux de mobilité quotidienne au nord d'Aix-en-Provence.

Centré sur les priorités d'intervention et tirant le meilleur parti des infrastructures existantes, ce programme est structuré en trois axes d'intervention :

Axe 1 : la suppression et le rétablissement des accès riverains afin de pouvoir conférer à la RN296 le statut de route express ;

Axe 2 : l'aménagement des bretelles d'entrée et de sortie situées au sud de l'échangeur RN296 / RD14 dit "de Puyricard" ;

Axe 3 : la priorisation de la circulation des transports collectifs aux heures de pointe dans le sens Venelles-Aix, entre l'échangeur des Platanes sud (RN296 / RD13) et l'échangeur de Puyricard (RN296 / RD14).

Ces aménagements constituent un programme fonctionnellement autonome qui n'implique pas la réalisation d'autres aménagements ultérieurs pour être efficace. Il est cohérent avec les évolutions ultérieures importantes qui resteront à envisager pour cet itinéraire.

1.3 MAÎTRISE D'OUVRAGE ET FINANCEMENT DU PROGRAMME

L'État est maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN296 et responsable de la définition des objectifs, du calendrier, du budget et de leur bonne réalisation. Cette maîtrise d'ouvrage est portée en liaison étroite avec les différentes structures qui exploitent les infrastructures concernées à savoir :

La DIRMED/Centre autoroutier de Marseille pour la RN296 et ses voies de raccordement ;

La Ville d'Aix-en-Provence, pour les voies de rétablissement d'accès ;

Le département des Bouches-du-Rhône pour la RD14.

Le montant prévisionnel de l'opération d'aménagement de la RN296 est estimé à 18,6 M€ TTC, répartis comme suit :

- Acquisitions foncières : 1,5 M€ ;
- Études générales : 0,8 M€ ;
- Travaux (Axe 1 + Axe 2 + Axe 3) : 16,3M€.

Le programme d'aménagement de la RN296 figure dans le CPER 2015-2020 signé le 29 mai 2015.

Une enveloppe de 6 M€ répartie entre l'État pour 4 M€ et la Métropole Aix-Marseille-Provence pour 2 M€ permettant d'initier une première phase de travaux, a d'ores et déjà été inscrite dans cette programmation financière.

1.4 CONCERTATION CONTINUE AVEC LES ACTEURS DU PROJET

1.4.1 Instances de gouvernance

La gouvernance du projet est assurée par :

Un comité de pilotage (COPIL), placé sous l'égide de Monsieur Gouteyron, 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 (DREAL, DIRMED), qui assure le pilotage et la validation générale des études ;

Un comité technique (COTECH), mené par la DREAL PACA, associant les services techniques des mêmes instances que celle du COPIL, qui prépare les réunions du COPIL et assure le suivi technique des études.

1.4.2 Ateliers riverains

En amont de la concertation publique, la DREAL PACA a souhaité associer les riverains aux études menées sur l'axe 1 du projet qui concernent les mesures de suppression et de rétablissement des accès riverains. Ce dispositif a consisté en deux séries d'ateliers (de 3 réunions pour chaque série) de co-construction des variantes de rétablissement des accès avec l'ensemble des riverains volontaires et concernés par l'opération.

Ces rencontres se sont déroulées les 24, 25 et 28 mai 2016 puis les 10, 13 et 14 décembre 2016 et ont réuni entre 100 et 150 personnes pour chacune des deux séries d'ateliers.

L'ensemble des productions réalisées lors de ces échanges en ateliers a fait l'objet d'un travail d'approfondissement des études. Il a permis au maître d'ouvrage de proposer à la concertation des variantes d'aménagement appropriées au contexte et aux besoins des usagers et riverains.

2 CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

2.1 CADRE LEGAL

La concertation publique a été engagée au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme qui spécifie que *"font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : [...]"* 3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ; [...]"

2.2 OBJET DE LA CONCERTATION

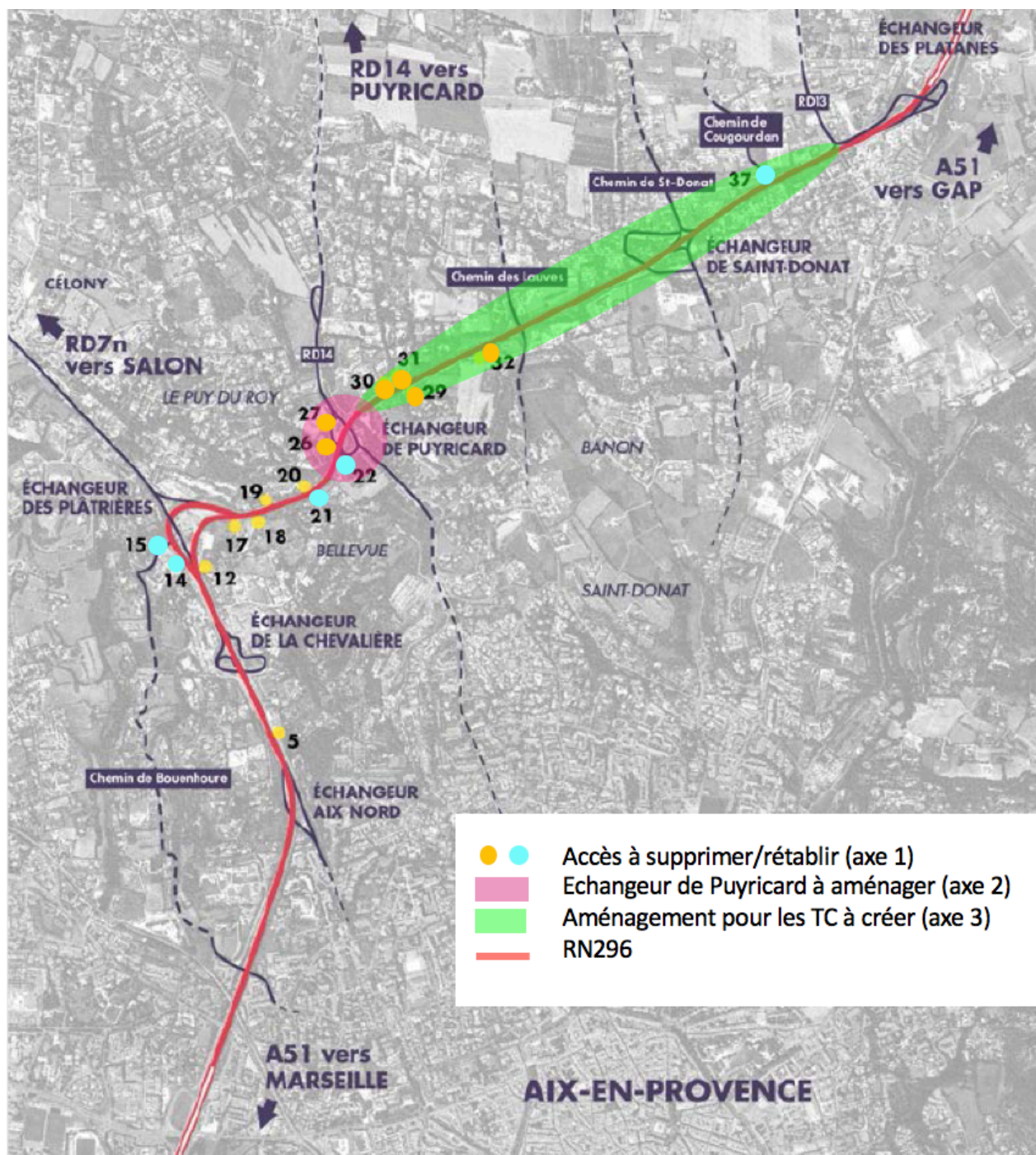
La concertation publique, conduite du 2 au 17 mars 2017 par la DREAL PACA, a porté sur le projet d'aménagement de la RN296 et plus spécifiquement sur les conditions :

- De suppression et de rétablissement des 17 accès riverains identifiés de la RN296 et la mise au statut de route express ;
- D'amélioration de l'échangeur dit "de Puyricard" ;
- De priorisation de la circulation des transports collectifs entre les échangeurs des Platanes et de Puyricard.

Le public a été invité à s'exprimer sur les variantes de rétablissement des accès riverains, d'amélioration de l'échangeur de Puyricard et d'aménagement des voies de circulation prioritaires pour les transports collectifs entre les échangeurs des Platanes et de Puyricard.

Cette phase de concertation va permettre à la DREAL PACA de retenir les propositions d'aménagement les plus appropriées en vue de la constitution du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le public a eu l'opportunité d'exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur le projet et ses composantes par l'intermédiaire de différents supports de concertation (papiers et numériques) mis à sa disposition tout au long de la période de concertation publique.



2.3 ÉTAPES D'UN PROJET D'AMÉNAGEMENT

La réalisation du projet d'aménagement de la RN296 s'inscrit dans un processus comprenant plusieurs étapes durant lesquelles les phases d'études et les phases de concertation se succèdent.

Les études d'opportunité : permettent de se prononcer sur l'opportunité de l'opération, d'apprécier sa faisabilité, de préciser ses principales caractéristiques ainsi que les enjeux socio-économiques et les impacts environnementaux associés. Ces études ont été menées de 2011 à 2016.

La concertation continue : organisée sous forme d'ateliers de co-construction avec les riverains et usagers de la RN296 permet au maître d'ouvrage de concevoir des propositions d'aménagement appropriées au contexte, aux usages et aux besoins des personnes directement concernées. Une première série d'ateliers s'est déroulée en mai 2016 suivie d'une seconde en décembre 2016, parallèlement aux études d'opportunité.

La concertation publique réglementaire au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme du 2 au 17 mars 2017.

A l'issue de la concertation publique, le maître d'ouvrage choisira une solution d'aménagement préférentielle pour chacune des composantes de l'opération. Le projet se poursuivra ensuite selon les étapes suivantes :

- Les études techniques de la solution retenue ;
- L'enquête publique ;
- La déclaration d'utilité publique ;
- Les études de conception détaillée ;
- La consultation des entreprises et le lancement des travaux.

3 DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

3.1 DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

Des supports d'information ont été réalisés par la DREAL PACA afin d'annoncer la concertation et ses modalités ainsi que pour expliciter les caractéristiques et les fonctionnalités de l'opération d'une part et les variantes d'aménagement soumises à l'avis du public d'autre part.

3.1.1 Arrêté préfectoral

Un **arrêté préfectoral**, signé par le Préfet de département le 10 février 2017 a été affiché officiellement à compter du 15 février 2017 dans le hall de la mairie centrale d'Aix-en-Provence ainsi qu'en mairie annexe de Puyricard. Il a permis d'informer le public sur les modalités à venir pour la concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme de l'opération d'aménagement de la RN296¹.

3.1.2 Presse

Conférence de presse

La presse a été conviée, le mercredi 1^{er} mars 2017 à 9h30 en sous-préfecture d'Aix-en-Provence pour une présentation du projet et des modalités de la concertation publique.



La conférence de presse s'est déroulée sous l'autorité de Monsieur Gouteyron, Sous-Préfet d'Aix-en-Provence, accompagné de Monsieur Bouvet, conseiller départemental et adjoint de quartier (Puyricard), Monsieur Barret, vice-président Transports et Mobilité au Conseil de territoire du Pays d'Aix et maire de Coudoux.

Le maître d'ouvrage était représenté par Madame Nadia Fabre, cheffe de l'unité maîtrise d'ouvrage au sein du service Transports, Infrastructures et Mobilités de la DREAL PACA et Monsieur Stéphane Cousseau, responsable de l'opération. L'exploitant de la RN296 était représentée par Monsieur Philippe de Camaret, directeur adjoint développement de la DIRMED.

¹ Cf. annexe jointe

Dossier de presse

Un **dossier de presse** a été distribué le jour de la conférence de presse. Il contenait les éléments suivants :

- Un communiqué de presse annonçant le lancement de la concertation publique ;
- Un dossier de concertation complet présentant l'opération et les modalités de la concertation ;
- Un dossier de synthèse de l'opération et des variantes soumises à la concertation ;
- Une fiche d'opération du projet décrivant succinctement le contexte, les éléments techniques, le calendrier...

Articles publiés

10 **articles de presse** concernant le projet d'aménagement de la RN296 ont été publiés en amont et tout au long de la concertation publique².

3.1.3 Affichage

Une **affiche** annonçant la concertation et ses principales modalités a été éditée en 50 exemplaires au format 40x60 cm.

Elle a été affichée à Aix-en-Provence, sur les lieux d'exposition et de la réunion publique ainsi que sur différents lieux d'affichage communaux :

- Mairie annexe de Puyriscard ;
- Service urbanisme d'Aix-en-Provence ;
- Parc relais des Hauts de Brunet ;
- Mairie centrale d'Aix-en-Provence.

Un affichage sur les panneaux lumineux d'information de Puyriscard et du centre d'Aix-en-Provence a également été fait, annonçant les dates de la concertation publique, des permanences et de la réunion publique.



² Cf. l'ensemble des articles en annexe du présent rapport

3.1.4 Dossier de concertation



Un dossier support de la concertation publique de 58 pages au format A4 paysage a été édité en 200 exemplaires. Il a été diffusé sous format papier à l'occasion de la réunion publique et lors des permanences du maître d'ouvrage. Il a également été mis en ligne pour téléchargement sur le site internet de la DREAL PACA. Une version en format A3 était également consultable sur les lieux de permanence et d'exposition afin de faciliter la lisibilité des cartes proposées dans le dossier.

Ce dossier support présente de manière détaillée :

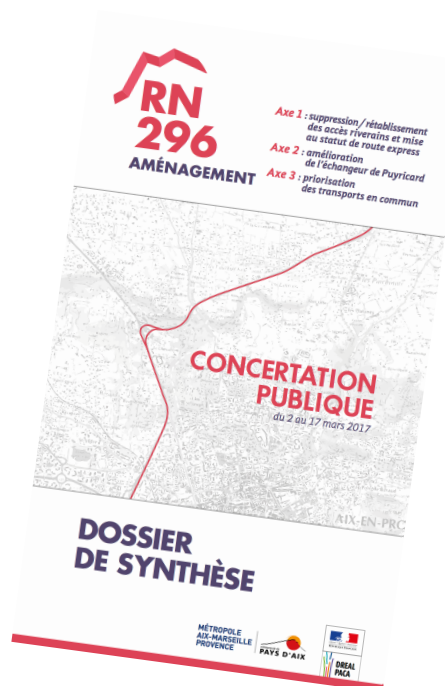
- La concertation publique et ses modalités ;
- Le contexte du projet et l'état des lieux du site de l'aménagement ;
- La présentation de l'aménagement de la RN296 ;
- Le principe d'émergence et d'évaluation des variantes ;
- Les variantes d'aménagement soumises à la concertation pour chacun des trois axes du programme de l'opération ;
- Les prochaines étapes du projet.

3.1.5 Dossier de synthèse

Un **dossier de synthèse** de 20 pages au format 20x34 cm a été édité en 500 exemplaires. Il a été mis à la disposition du public sur les lieux d'exposition, de permanence et au cours de la réunion publique ainsi que sur le site internet de la DREAL PACA en format numérique pour téléchargement.

Ce dossier présente de manière synthétique :

- Les objectifs de l'opération d'aménagement de la RN296 ;
- L'état des lieux du site de l'aménagement ;
- La présentation de l'opération d'aménagement de la RN296 ;
- Les variantes d'aménagement soumises à la concertation ;
- Les prochaines étapes du projet.



3.1.6 Exposition publique

Une **exposition** a été mise en place pendant toute la durée de la concertation publique à l'accueil du service urbanisme de la ville d'Aix-en-Provence.

Une même exposition mobile a été mise en place lors de la réunion publique dans la salle des fêtes de Puycard et des permanences du maître d'ouvrage en salle des mariages de la mairie annexe de Puycard.

Les supports des expositions étaient constitués pour chacun d'un ensemble de 8 panneaux au format 85x200 cm verticaux présentant :

- Les objectifs de l'aménagement de la RN296 et le (panneau 1) ;
- L'opération d'aménagement de la RN296 (panneau 2) ;
- Les variantes soumises à la concertation pour les 3 axes de l'opération et les suites du projet (panneaux 3 à 8).



contexte de l'opération

3.2 DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

3.2.1 Réunion publique

Une **réunion publique** a été organisée au cours de la concertation publique en salle des fêtes de Puycard le mardi 7 mars 2017 à 18h30.

Elle était structurée en deux séquences : une première partie d'exposé détaillée du projet, présentée par la DREAL PACA et un second temps d'échanges et de questions/réponses avec le public.

La réunion publique a fait l'objet d'un verbatim puis d'une analyse du contenu des interventions et des thématiques abordées lors des échanges.

3.2.2 Permanences du maître d'ouvrage

Trois rencontres avec le maître d'ouvrage ont été organisées en mairie annexe de Puycard :

- Le vendredi 3 mars de 9h30 à 13h30 ;
- Le jeudi 9 mars de 13h30 à 16h30 ;
- Le lundi 13 mars de 13h30 à 17h00.

Les permanences ont permis des échanges individualisés afin de répondre aux questions des visiteurs et de leur apporter les éclaircissements demandés.

Au cours de ces permanences les participants ont pu consulter l'exposition installée, bénéficier d'un échange individuel avec le maître d'ouvrage et apporter une contribution dans le registre prévu à cet effet.



3.2.3 Registres

Des registres permettant au public de reporter son avis ont été mis à disposition des visiteurs de l'exposition au service urbanisme de la mairie d'Aix-en-Provence durant toute la période de la concertation ainsi que pendant les permanences du maître d'ouvrage en mairie de Puyricard et lors de la réunion publique dans la salle des fêtes de Puyricard.

3.2.4 Site internet de la DREAL PACA et formulaire d'expression

Le **site internet** de la DREAL PACA (<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/mars-2017-amenagement-de-la-rn296-concertation-a9941.html>) a annoncé la tenue de la concertation publique ainsi que ses modalités dès le mois de février 2017. Les documents de concertation ont été mis en ligne le 2 mars 2017.

L'ensemble des supports de concertation était téléchargeable depuis le site internet de la DREAL PACA (affiche, arrêté d'aménagement de la RN296, dossier de concertation, dossier de synthèse).

Un **formulaire d'expression** a été mis en place pendant toute la période de concertation publique permettant aux visiteurs de déposer un avis ou de poser une question. Ceux-ci ont été publiés sur le site au fur et à mesure, après la saisie du formulaire par l'auteur, sous 24 à 48 heures (délai de modération).

4 BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

4.1 METHODE D'ANALYSE QUANTITATIVE

L'analyse quantitative proposée ci-après se base sur les éléments d'expression formulés tout au long de la concertation publique du 2 au 17 mars 2017.

On désigne par « **expression** » une intervention par une personne ou un groupe de personnes quel que soit le moyen utilisé : formulaire d'expression du site internet, registre ou lors de la réunion publique.

On désigne par « **position** » l'énoncé d'une opposition à une variante ou au contraire d'un choix préférentiel en faveur d'une variante ou d'une variante modifiée. Une expression peut donc contenir plusieurs positions ou aucune quand l'expression est neutre vis-à-vis des variantes proposées.

On désigne par « **motif** » les enjeux qui sont mis en avant par le dépositaire pour justifier sa position ou qui, selon lui, doivent orienter les choix du maître d'ouvrage.

Ainsi une **expression** recueillie lors de la concertation peut contenir, en nombre indépendants des « motifs » et des « positions ».

Enfin on distingue **3 catégories de contributeurs** :

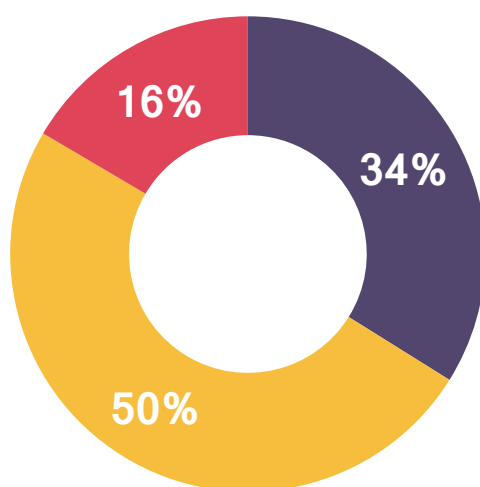
- Les personnes individuelles ou les familles ;
- Les regroupements de personnes au sein de « collectifs » constitués à l'occasion de la concertation (voisins, utilisateurs d'un même accès, ...) ;
- Les comités d'intérêt de quartier (CIQ) ou les associations déclarées.

4.2 FORTE PARTICIPATION DU PUBLIC

Expressions tous modes confondus

Chaque action mise en place par la DREAL PACA dans le cadre de la concertation a eu des retombées significatives en matière de participation. On recense 121 expressions au total (registres, formulaire internet et réunion publique) représentant l'expression de 296 personnes (individuelles ou regroupées).

Modes d'expression (total : 121)



■ Dépôt via le formulaire internet

■ Dépôt dans les registres

■ Intervention en réunion publique

Le dispositif de concertation annoncé dans l'arrêté préfectoral a été pleinement mis en œuvre. La concertation a permis de recueillir des expressions de soutien ou d'opposition au projet d'aménagement de la RN296 dans son ensemble ainsi que sur les différentes variantes proposées pour les trois axes d'intervention du programme de l'opération.

Lieu d'exposition permanent (service urbanisme de la ville d'Aix)

L'accès à l'exposition était libre et n'a pas fait l'objet d'un dénombrement des visiteurs. En revanche, ce sont 27 contributions qui ont été déposées à cette occasion dans le registre correspondant.

Réunion publique

Près de 150 personnes ont assisté à la réunion publique présidée par Monsieur le Sous-Préfet d'Aix-en-Provence, avec 20 prises de paroles de la part du public. Les expressions se répartissent de la manière suivante :

- 10 interventions portant sur l'axe 1 et principalement les accès 12, 21 & 22 et 37 ;

- 5 interventions sur l'axe 3 ;
- 4 interventions sur le projet dans sa globalité.

Les questions ont essentiellement porté sur :

- La manière dont les avis seront traités pour la suite du projet ;
- Des spécificités techniques sur des variantes de rétablissement des accès riverains.

Les thématiques principalement abordées sont :

- Les impacts sur l'environnement et le paysage ;
- Les impacts fonciers ;
- L'accessibilité aux transports en commun.

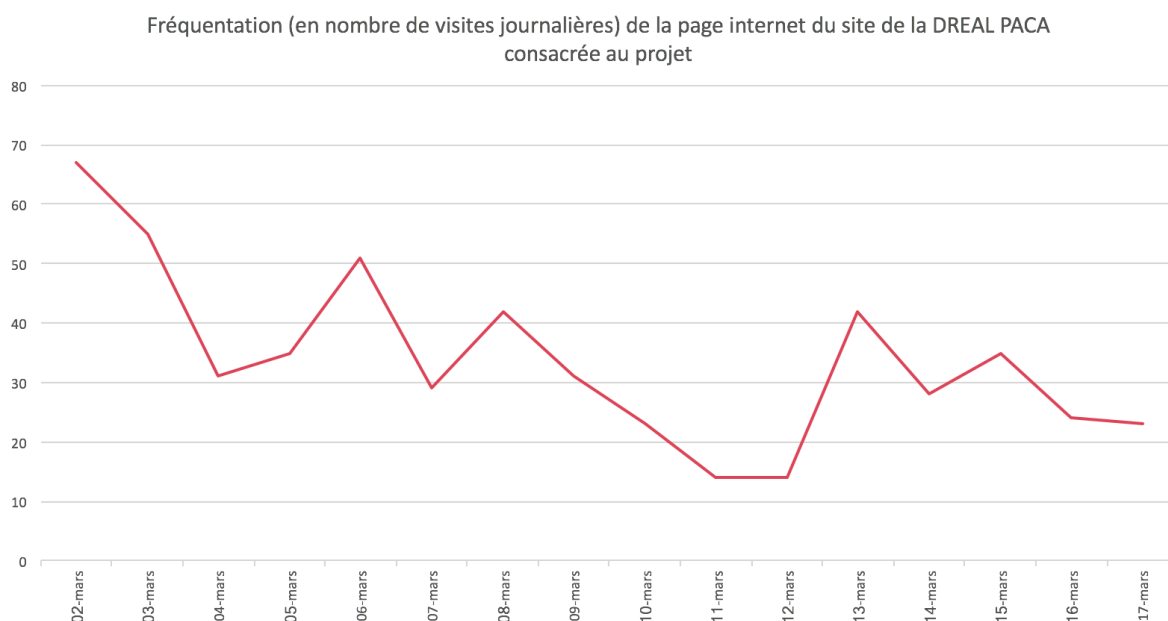
Permanences

Près de 140 personnes se sont rendues sur le lieu des trois permanences pour recueillir des informations complémentaires sur le projet. 34 contributions ont été déposées dans le registre pendant ces 3 permanences (ainsi que lors de la réunion publique).

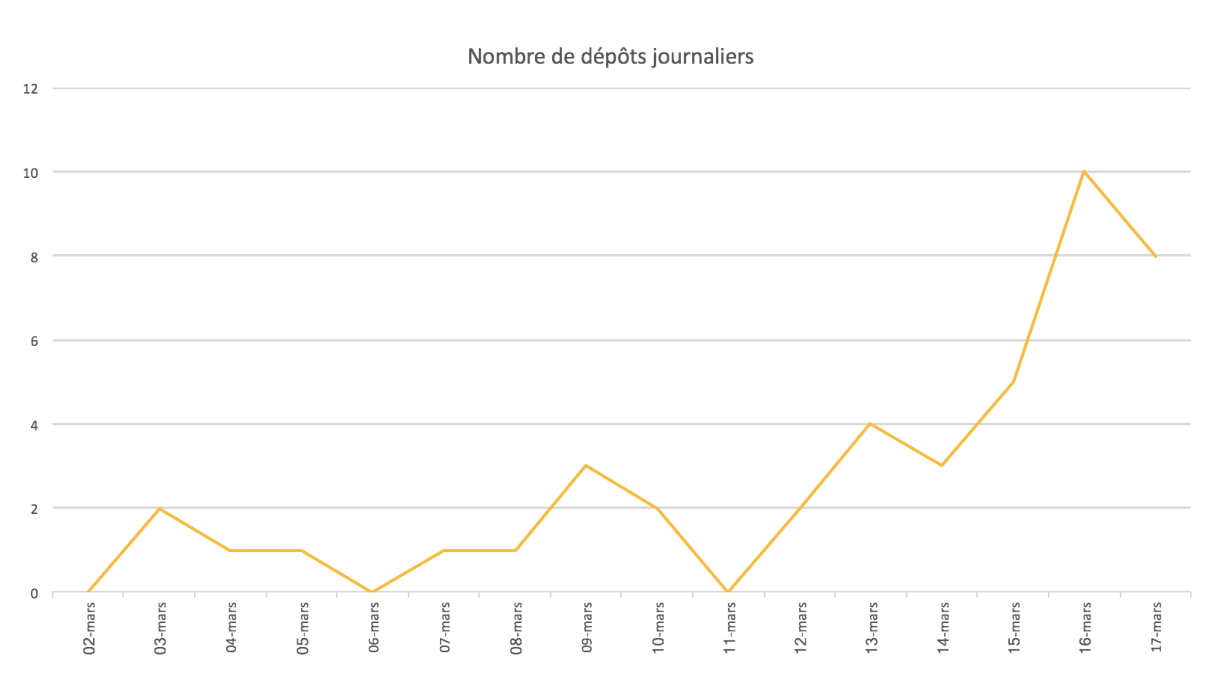
Site internet

Entre le 2 et le 17 mars, 562 visiteurs se sont rendus sur la page d'accueil de la concertation publique où les documents d'information étaient téléchargeables.

Nombre de visites journalières sur la page d'accueil de la concertation :



En outre, 43 contributions ont été déposées via le formulaire d'expression.



4.3 CONTRIBUTIONS SIGNIFICATIVES ET DE GRANDE QUALITE

L'importante mobilisation des personnes lors des temps d'échanges organisés par le maître d'ouvrage s'est doublée d'une mobilisation de ces mêmes personnes pour se réunir, réfléchir et travailler entre elles pendant toute la période de la concertation. Les expressions reçues en sont d'autant plus significatives.

Ainsi des regroupements et collectifs de riverains ont notamment vu le jour pendant la concertation afin d'exprimer des positions collectives. Les collectifs recensés sont les suivants (par ordre d'apparition dans le registre) :

- Collectif « Chemin de Cougourdan » ;
- Collectif des propriétaires riverains du chemin de la Chevalière ;
- Collectif des utilisateurs des accès 17 et 18 ;
- Collectif de résidents du chemin de Cougourdan ;
- Conseil Syndical de la résidence les Balcons d'Entremont ;
- Collectif du « quartier de Cougourdan / accès 37 » ;
- Collectif des « Riverains de Saint-Donat » ;
- Collectif des « Riverains et usagers des accès 21 et 22 de la RN296 » ;
- Collectif des « Riverains des accès 21 et 22 de la RN296 ».

Par ailleurs, les CIQ se sont également fortement impliqués, ainsi que des associations déclarées :

- Le CIQ de Bouenhoure ;
- Le CIQ des Lauves – Platanes ;
- Le CIQ de Célongy ;
- Le CIQ de Brunet ;
- L'association des Amis de la Marguerite ;
- L'association Lauves Cézanne ;
- L'association archéologique d'Entremont.

Certains CIQ³ se sont même rapprochés pour réfléchir ensemble et proposer des avis et contributions en commun.

Qu'elles soient individuelles ou collectives, il convient de souligner la qualité générale des contributions écrites versées via le formulaire d'expression du site internet et dans les registres papier : nombre d'entre elles sont très structurées et richement argumentées :

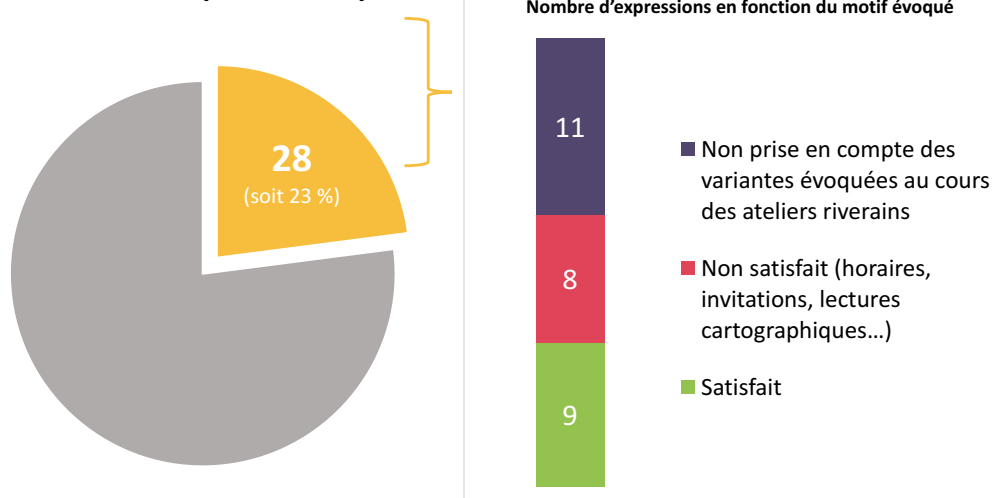
- Schémas, croquis, plans ;
- Photos des sites concernés ;
- Articles de presse ;
- Documents et courriers administratifs.

³ Le 17 mars 2017, les CIQ Brunet, Lauves-Platanes, Célongy, Amis de la Marguerite, Lauves Cézanne ont déposé sur le registre de la concertation publique une contribution commune.

4.4 CONCERTATION ET SES MODALITES

Les expressions concernant la concertation et ses modalités se répartissent de la manière suivante :

Nombre d'expressions qui ont évoqué la concertation et ses modalités (total : 121)



| | SATISFAIT DE LA CONCERTATION CONTINUE ET REGLEMENTAIRE | NON SATISFAIT (HORAIRE, INVITATIONS, CARTOGRAPHIES, ...) | NON PRISE EN COMPTE DES EXPRESSIONS FORMULÉES EN ATELIERS RIVERAINS |
|------------------|--|--|---|
| AVIS INTERNET | 4 | 3 | 4 |
| REGISTRES | 3 | 5 | 7 |
| REUNION PUBLIQUE | 2 | 0 | 0 |
| TOTAL | 9 | 8 | 11 |

Sur 121 expressions totalisées, 28 expressions (dont 18 de personnes individuelles et 6 avis collectifs) ont porté sur la concertation et ses modalités. Les avis se répartissent de la manière suivante :

Concernant la concertation et les modalités mises en oeuvre, les avis apparaissent très partagés :

9 participants apparaissent très satisfaits de la qualité de la concertation dans sa globalité. La mise en place d'ateliers riverains en amont de la concertation ayant permis la création d'un espace d'expression et de travail avec les riverains et usagers de la RN296, a particulièrement été appréciée. Si l'ensemble des propositions faites par les participants à ces ateliers n'ont pu être toutes conservées par le maître d'ouvrage pour la suite des études, ceux-ci saluent toutefois la prise en compte de l'esprit de ces propositions et les ajustements apportés aux variantes initiales ;

8 participants ont fait part de leur mécontentement quant aux modalités de la concertation réglementaire proposées et déplorent notamment une information de la période de la concertation insuffisante ainsi que des horaires de permanences et de réunion publique inadaptés aux actifs ;

Enfin, 11 participants ont exprimé leur insatisfaction du fait que le maître d'ouvrage n'a pas repris dans le dossier de concertation la totalité des propositions issues des ateliers riverains tenus en 2016.

4.5 OPPORTUNITÉ DU PROJET ET LA PERTINENCE DES OBJECTIFS

Sur les 121 expressions totales, 14 contestent l'opportunité du projet :

- 8 expressions se positionnent en défaveur de l'axe 1 pour deux raisons principales :
 - La remise en cause du constat d'insécurité sur la RN296 ;
 - La conservation de toutes les fonctions de la RN296 permettant de faciliter les déplacements quotidiens des riverains.
- 6 expressions se positionnent en défaveur de l'axe 3 du fait de :
 - La dangerosité de faire circuler des bus sur la RN296 ce qui aggraverait les conflits avec les autres usagers et augmenterait l'insécurité routière ;
 - L'inutilité de prioriser les bus mais la nécessité de diminuer la congestion pour l'ensemble des usagers ;
 - La possibilité d'aménager ou d'utiliser d'autres pôles d'échanges au nord d'Aix-en-Provence.

4.6 PREOCCUPATIONS ET MOTIFS EXPRIMÉS PAR LE PUBLIC

4.6.1 Répartition des préoccupations et motifs exprimés

Au cours de la concertation, 17 thématiques principales ont été abordées lors des échanges et via les avis et contributions des participants.

- La sécurité des piétons et des cyclistes ;
- La sécurité routière pour les usagers de la RN296 ;
- La sécurité routière pour les usagers des accès concernés ;
- La sécurité des riverains ;
- Le changement de parcours habituels en voiture ;
- La largeur des voies pour faciliter les croisements ;
- La pratique des modes actifs ;

- L'accessibilité au réseau de transports en commun ;
- L'accessibilité aux activités commerciales ;
- Les nuisances visuelles ;
- L'impact sur l'environnement et le paysage ;
- Les nuisances sonores ;
- La pollution et la qualité de l'air ;
- L'impact sur le patrimoine remarquable ;
- Les impacts fonciers ;
- L'accessibilité aux véhicules de services et de secours ;
- Le coût de construction.

La répartition des thématiques abordées par les participants dans leurs expressions se décompose de la manière suivante :

Répartition des avis par thématiques

| | | |
|--|---|----|
| Sécurité | La sécurité des piétons et des cyclistes | 9 |
| | La sécurité routière pour les usagers sur la RN296 | 11 |
| | La sécurité routière pour les usagers sur les accès concernés | 28 |
| | La sécurité des riverains | 7 |
| Déplacements | Changement de parcours habituels en voiture | 21 |
| | Largeur des voies pour faciliter les croisements | 19 |
| | La pratique des modes actifs | 10 |
| | L'accessibilité au réseau de transports en commun | 20 |
| Accessibilité aux activités commerciales | L'impact sur les activités économiques | 6 |
| Environnement / cadre de vie | Les nuisances visuelles | 6 |
| | L'impact sur l'environnement et le paysage | 27 |
| | Les nuisances sonores | 32 |
| | Pollution et qualité de l'air | 6 |
| Impact sur le patrimoine culturel et historique | L'impact sur le patrimoine remarquable | 8 |
| Impacts fonciers | Les impacts fonciers | 37 |
| Accessibilité par les services publics | L'accessibilité aux véhicules de service et de secours | 9 |
| Coût | Coûts de construction | 21 |

Ainsi, les quatre thématiques les plus souvent citées dans les expressions recueillies pendant la concertation sont :

- Les impacts fonciers du projet ;
- Les nuisances sonores, notamment celles qui existent actuellement du fait de la RN296 ;
- La sécurité routière pour les usagers des accès concernés ;
- L'impact du projet sur l'environnement et le paysage.

Les préoccupations et motifs exprimés par le public font ressortir à la fois des attentes et des craintes vis-à-vis du projet.

4.6.2 Attentes suscitées par le projet

Parmi les attentes exprimées au cours de la concertation, les riverains ont manifesté nettement le souhait d'être mieux protégés **des nuisances sonores** engendrées par la circulation routière sur la RN296 ou potentiellement créées par les futurs aménagements de rétablissement des accès riverains. Il a ainsi été demandé d'aménager des murs anti-bruit le long de la RN296 ou en bordure des futures voies créées ou agrandies.

Les participants qui se sont exprimés ont émis le souhait que le projet puisse permettre de maintenir voire **de faciliter les conditions d'accès à leur habitation** par des aménagements adéquats sur les voies (nouvelles ou déjà existantes). Cette attente a été principalement identifiée pour les modes de transports suivants :

- Accès à un réseau de transports collectifs de qualité ;
- Accès via des modes actifs : piétons, vélos ;
- Accès des services de secours et dans une moindre mesure des camions de ramassage d'ordures ménagères.

Une part importante des riverains impactés par l'axe 1 s'est exprimée sur la nécessité de **bénéficier de compensations financières à la hauteur des préjudices fonciers** que seront susceptibles d'engendrer certains aménagements prévus dans le cadre du rétablissement des accès.

Enfin, les participants ont exprimé le souhait que le projet permette de renforcer durablement la sécurité :

- Pour les piétons et les cyclistes ;
- Pour les riverains ;
- Pour les véhicules circulant sur la RN296.

4.6.3 Craintes soulevées par le projet

Les **impacts du projet sur les riverains**, particulièrement des aménagements de l'axe 1, ont fait l'objet de nombreuses expressions.

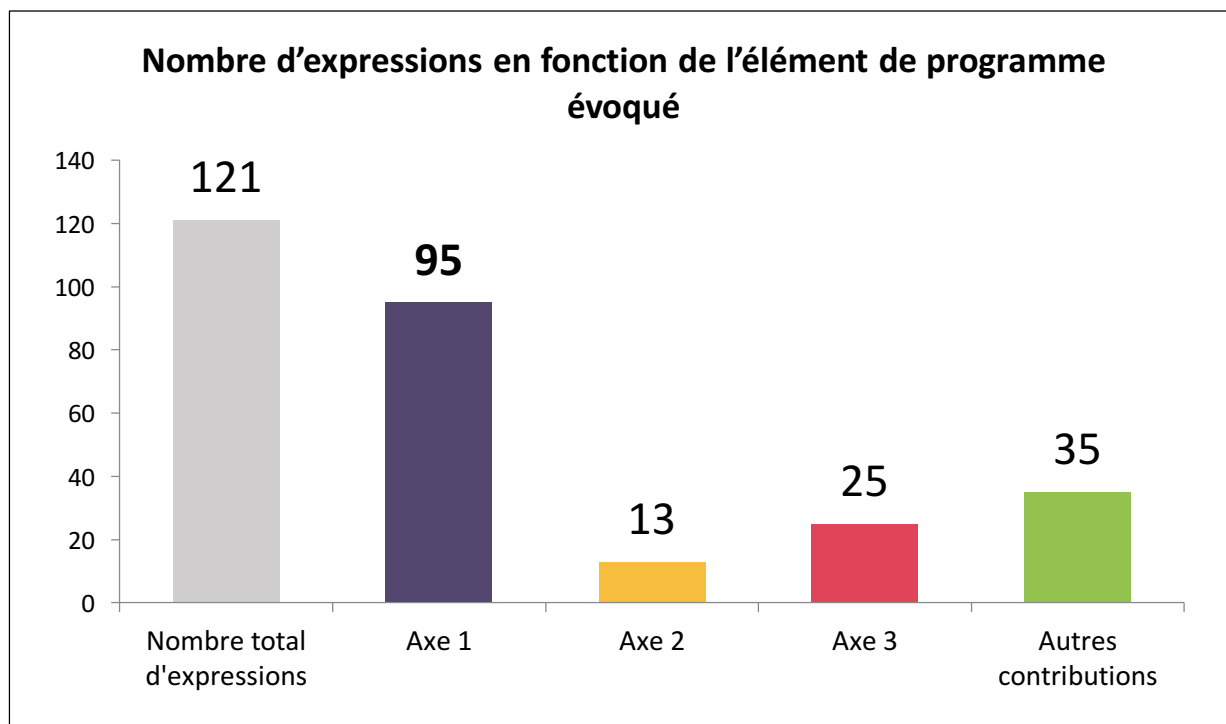
Ces craintes et problématiques ont été identifiées de la manière suivante :

- Les participants ont fait part de leur inquiétude sur **l'altération du cadre de vie**, notamment vis-à-vis des nuisances sonores générées par l'augmentation du trafic, dues aux modifications d'itinéraires pour l'accès aux propriétés riveraines ;
- Des craintes ont été exprimées quant aux **impacts sur la santé**, induits par l'augmentation global du trafic et de la pollution ;

- Les participants ont fait part de leurs questionnements concernant **l'allongement de leurs déplacements quotidiens** qu'engendreront certains rétablissements ;
- Le refus des **expropriations** et de la **perte de la valeur foncière** des biens a également été exprimé de manière récurrente par les riverains ;
- La crainte que les **conditions de sécurité des riverains** ne soient altérées par l'aménagement de nouvelles voies à proximité des habitations générant du trafic a été soulevée.
- Les participants qui se sont exprimés ont mis en avant leur crainte que le projet **n'altère encore davantage l'environnement**. Cela se distingue de la façon suivante :
- Des inquiétudes ont été exprimées quant aux **impacts du projet sur le paysage**, notamment l'abattage de certains arbres remarquables ou la réduction des espaces végétalisés ;
- **L'impact du projet sur l'Oppidum d'Entremont** a également fait l'objet de nombreuses réserves émises par les participants ;
- **Le coût du projet** a été évoqué à de nombreuses reprises sous différents aspects au cours de la concertation publique et plus précisément le coût de certaines variantes d'aménagement de l'axe 1 est parfois considéré comme trop conséquent.

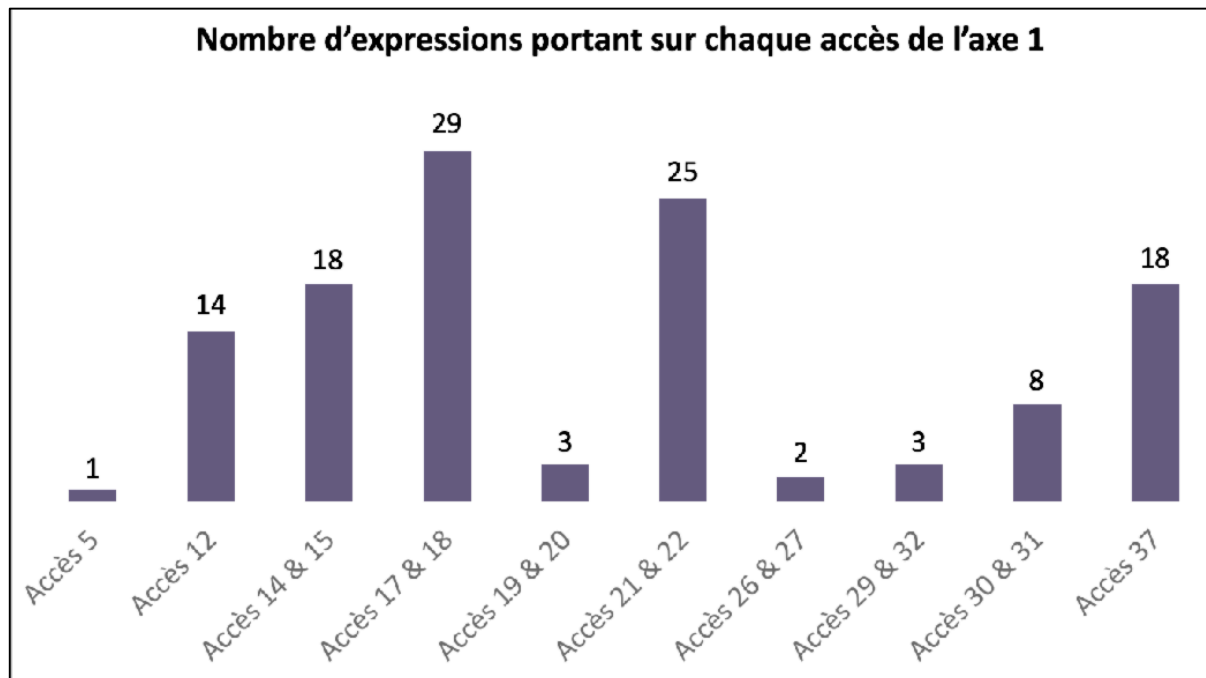
4.7 EXPRESSIONS MAJORITAIREMENT TOURNEES VERS L'AXE 1 DU PROGRAMME

La répartition des expressions des participants en fonction des éléments de programme évoqués est la suivante :



78% des expressions ont porté sur l'axe 1 du programme fonctionnel. En effet, les 17 accès à supprimer sont répartis sur l'ensemble du tracé de la RN296 et concernent un plus grand nombre de riverains que les autres axes du programme. Par ailleurs, ces accès sur la RN296, et leurs conditions de rétablissements, influencent directement les habitudes de déplacements et la vie quotidienne des habitants des quartiers concernés. La concertation confirme ainsi que l'axe 1 du programme est le plus proche des préoccupations personnelles des riverains.

4.8 EXPRESSIONS RELATIVES A L'AXE 1 DU PROGRAMME



Les accès 17&18, 21&22 et 37 sont les accès ayant fait l'objet d'un plus grand nombre d'avis.

Les expressions formulées sur l'axe 1 ont principalement porté sur :

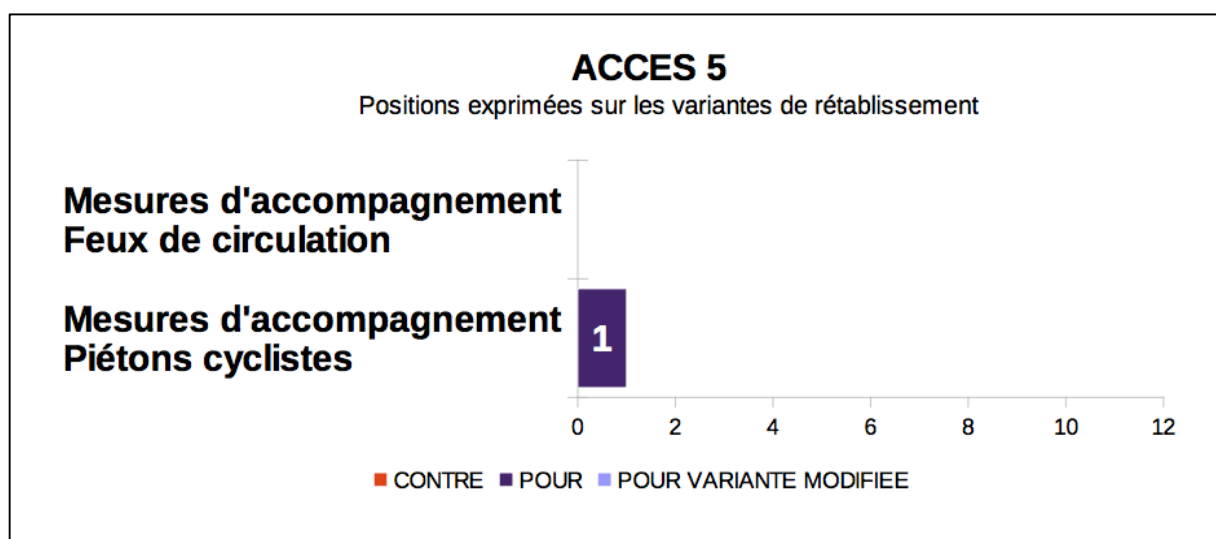
- La modification de l'évaluation de certains critères de l'analyse multicritères ;
- La pondération de certains critères de l'analyse multicritères en fonction de l'importance relative que leur accordent les participants à la concertation ;
- L'apport d'ajustements ou de compléments aux variantes d'aménagement de certains des accès.

L'analyse détaillée par accès de ces expressions est présentée ci-après.

4.9 ÉVALUATION DE L'ACCES 5

L'accès 5 a été fermé en décembre 2016, à la demande du CIQ et des riverains concernés, relayée favorablement par la Ville d'Aix-en-Provence auprès de la DIRMED, en amont de la concertation, suite à une demande explicite formulée par les riverains à la Ville.

Deux mesures d'accompagnement à cette fermeture de l'accès 5 étaient envisagées dans le dossier de concertation. Les expressions formulées au cours de la concertation vis-à-vis des 2 mesures d'accompagnement à la fermeture de l'accès 5 sont les suivantes :

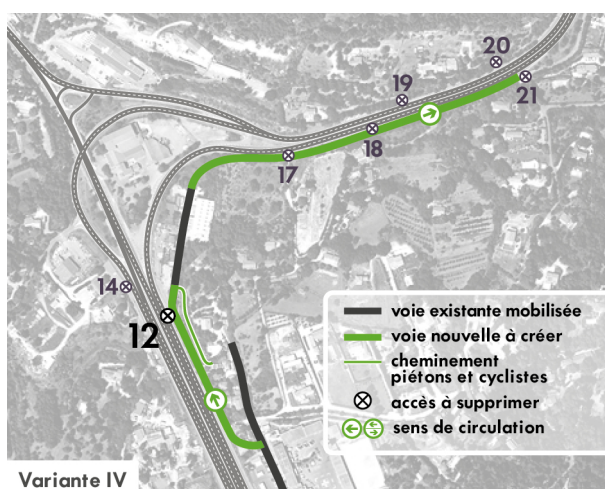
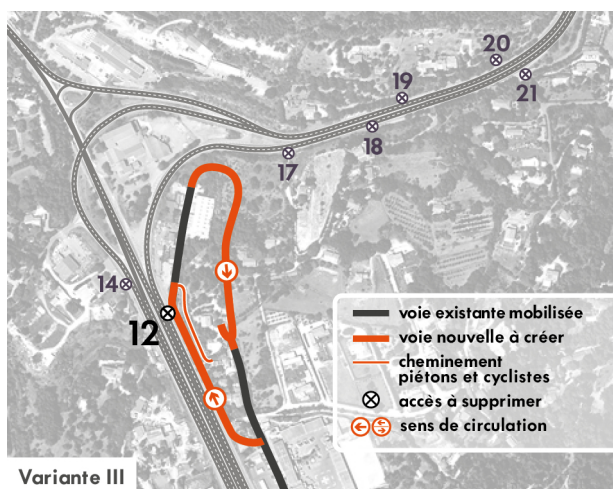
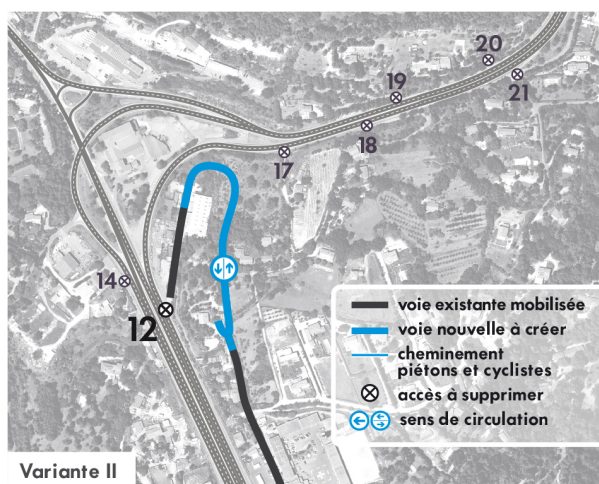
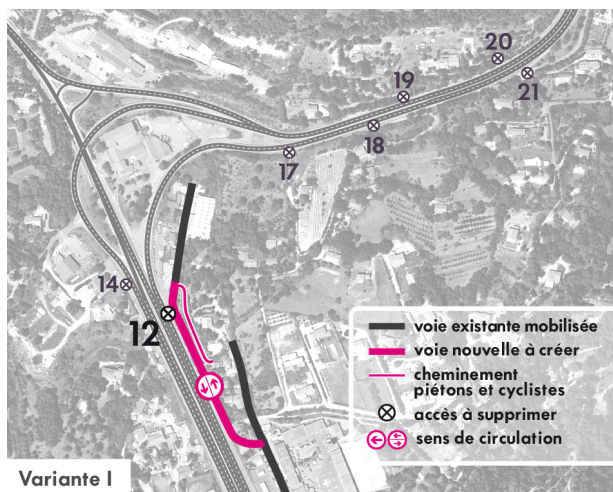


Une seule personne s'est exprimée en faveur d'une mesure d'accompagnement pour les cyclistes, matérialisée par une bande cyclable sur le chemin du Vallon de Bagnols entre la station essence et l'avenue De Lattre de Tassigny.

Il faut noter que la concertation publique n'a pas donné lieu à une remise en cause de la fermeture de l'accès 5.

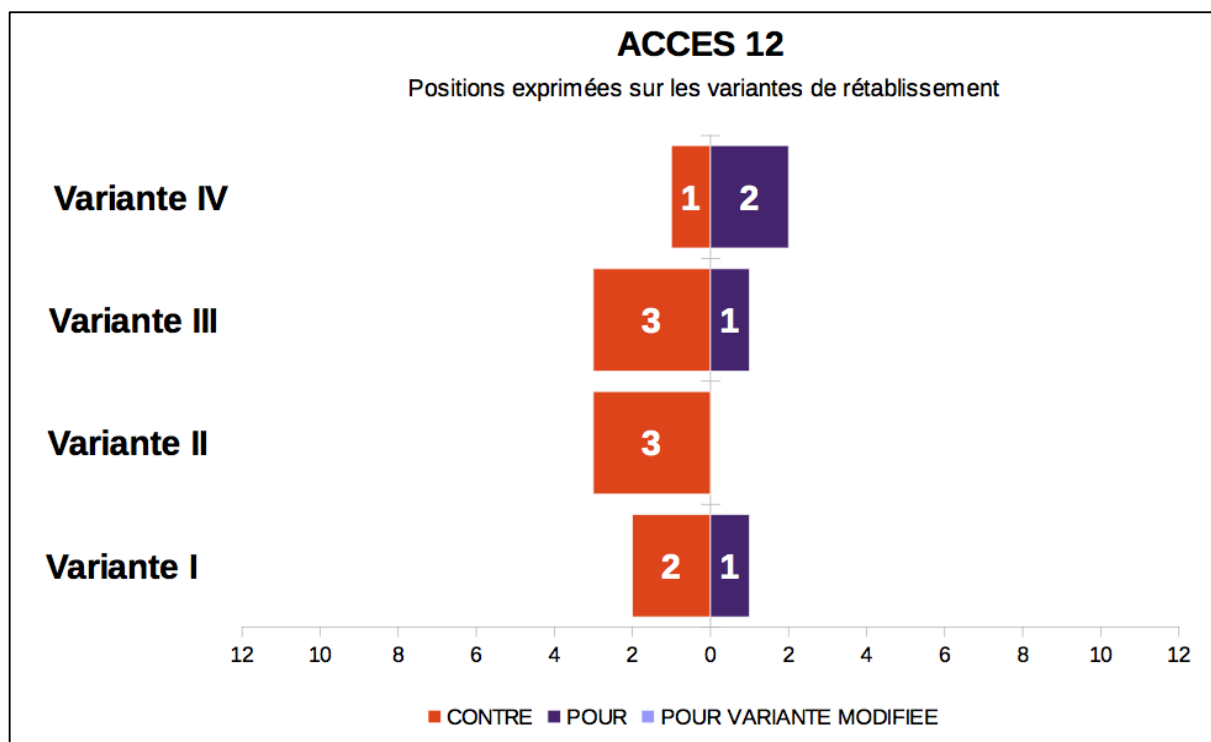
4.10 ÉVALUATION DE L'ACCÈS 12

Quatre solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'accès 12.



14 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement de l'accès 12.

13 positions sont exprimées vis-à-vis des variantes présentées par le maître d'ouvrage, réparties comme suit :



Le collectif des propriétaires du chemin de la Chevalière s'est exprimé indirectement en faveur de la variante IV de rétablissement de l'accès 12, dans le sens où cette variante permettrait par la même occasion de rétablir les accès 17 et 18 sans mobiliser le chemin de la Chevalière.

Le CIQ de Célongy s'est exprimé également sur l'accès 12 mais sans exprimer de position sur les variantes proposées. Il exige en revanche que la solution retenue n'entraîne aucune dégradation supplémentaire du cadre de vie des riverains, et qu'elle soit également l'occasion de réduire les nuisances causées par des aménagements antérieurs. Le CIQ insiste sur la nécessité de définir la solution d'aménagement qui sera retenue en concertation avec les riverains.

Les riverains qui s'expriment insistent tout particulièrement sur les enjeux liés à leur cadre de vie, et en premier lieu les nuisances sonores dont ils souhaitent être mieux protégés.

La majorité des riverains qui s'expriment se montrent également très sensibles à l'impact potentiel du projet sur leur propriété foncière. Deux riverains signalent en particulier qu'ils ont déjà fait l'objet d'une expropriation au début des années 2000 dans le cadre de la création de l'échangeur de la Chevalière. Une riveraine refuse par avance toute expropriation partielle.

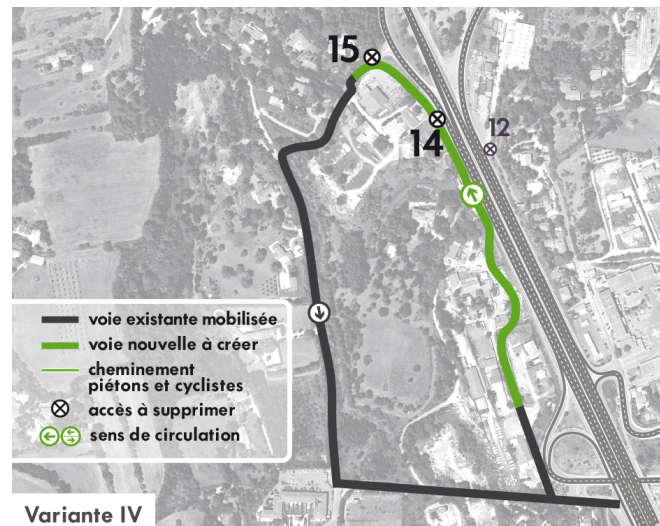
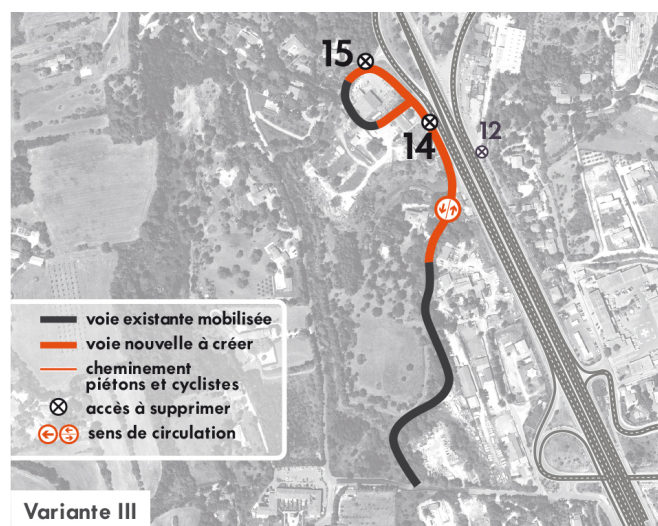
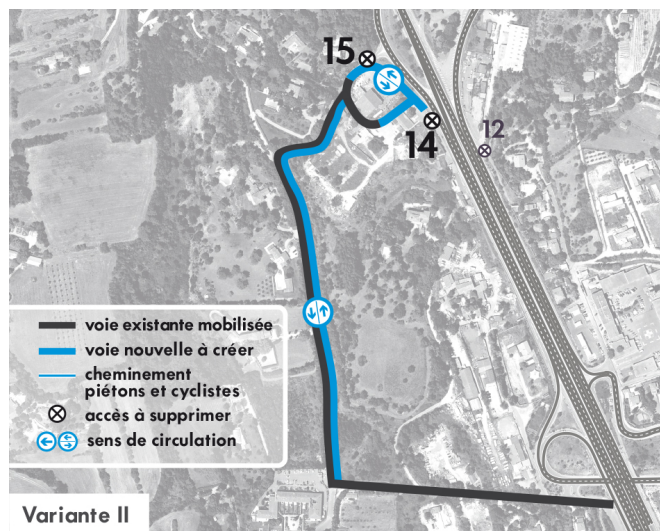
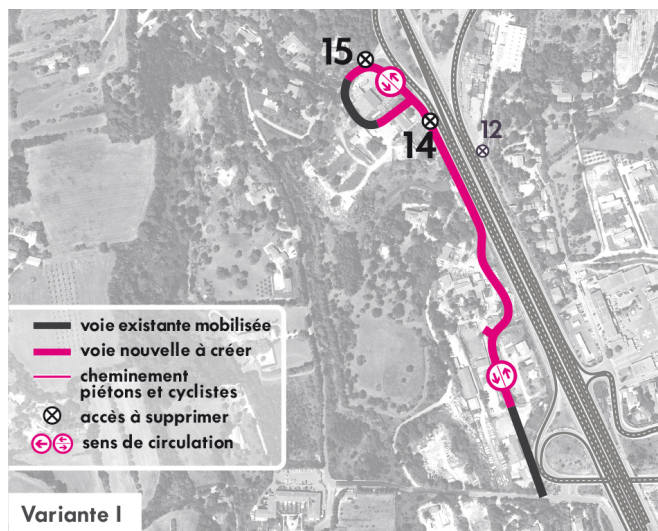
Enfin, compte tenu de la proximité des nouvelles voies envisagées, quatre riverains s'inquiètent spécifiquement des dommages potentiels du chantier sur leurs immeubles.

EN RESUME

- Les variantes II et III ont recueilli le plus d'oppositions ;
- Les positions exprimées ne permettent pas de départager les variantes I et IV.

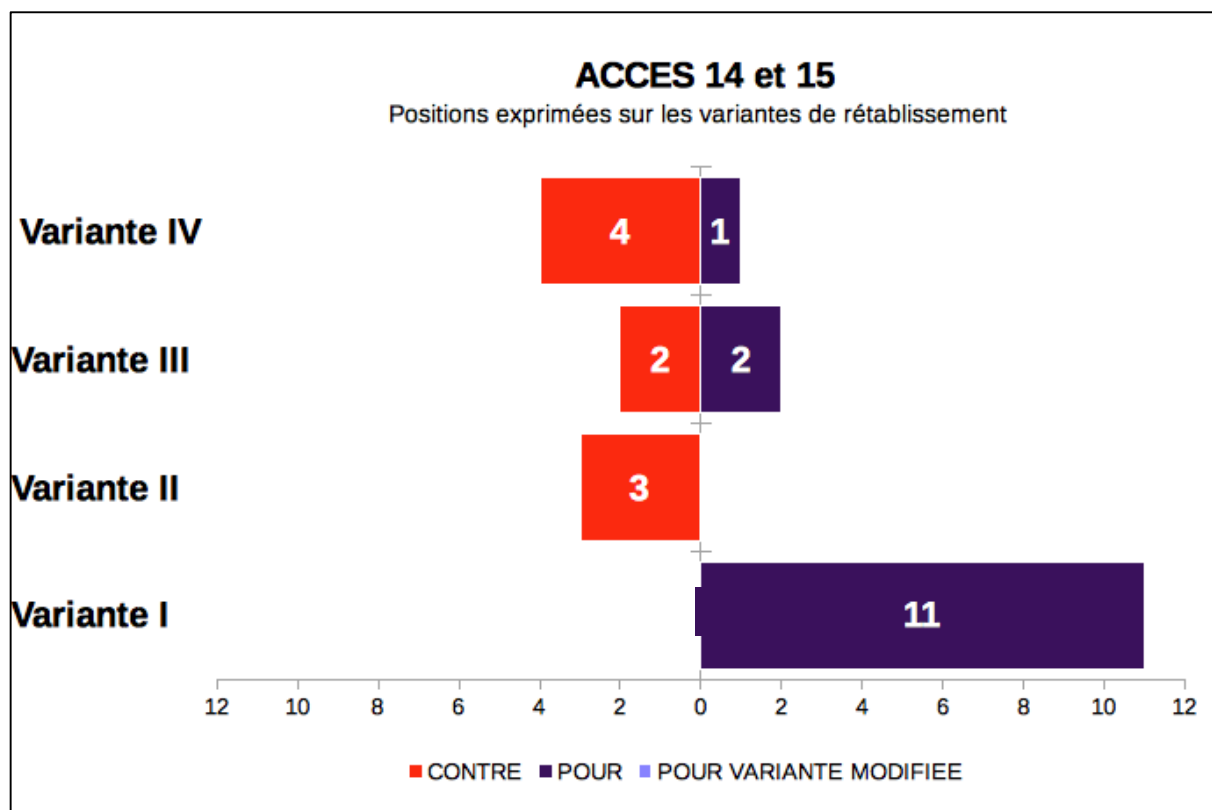
4.11 ÉVALUATION DES ACCES 14 & 15

Quatre solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'accès 14 et 15.



15 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement des accès 14 et 15.

23 positions sont exprimées vis-à-vis des variantes présentées par le maître d'ouvrage, réparties comme suit :



Les expressions recueillies proviennent principalement de riverains qui, à titre personnel ou familial, plaident massivement pour la variante I. Cinq CIQ réunis ont relayé la même demande en faveur de la variante I.

Dans sa contribution autonome, le CIQ de Celony, émet par ailleurs des propositions d'adaptation de l'analyse multicritères pour mieux objectiver la comparaison des variantes. Le CIQ note que les impacts négatifs des solutions II et IV doivent être réévalués à la hausse.

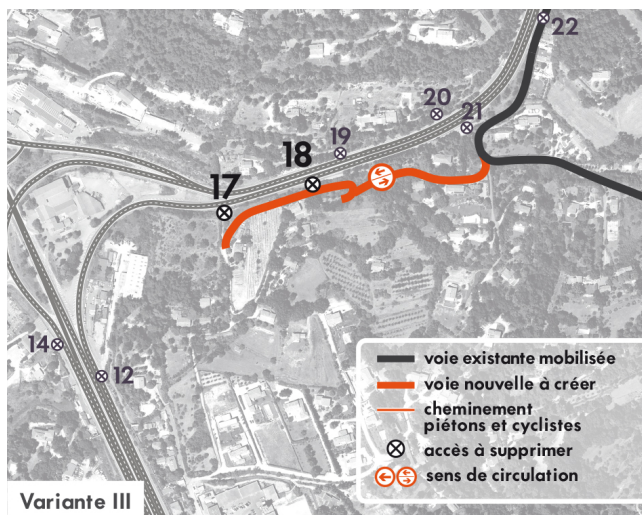
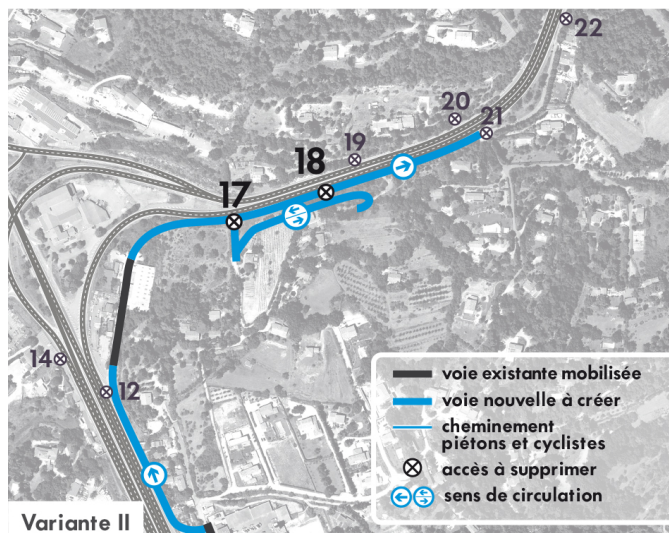
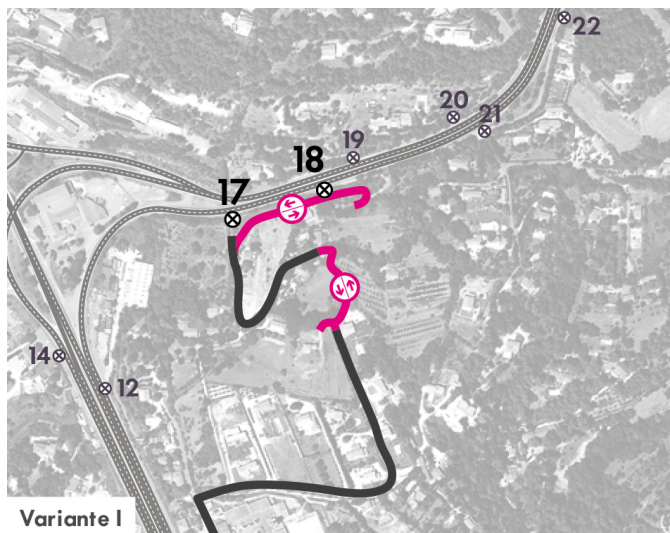
Le CIQ de Bouenhoure a signalé la nécessité de porter une attention particulière à la sécurité du carrefour constitué par la variante I avec la traverse de la villa Romaine.

EN RESUME

- Les participants ont exprimé une nette préférence pour la variante I.

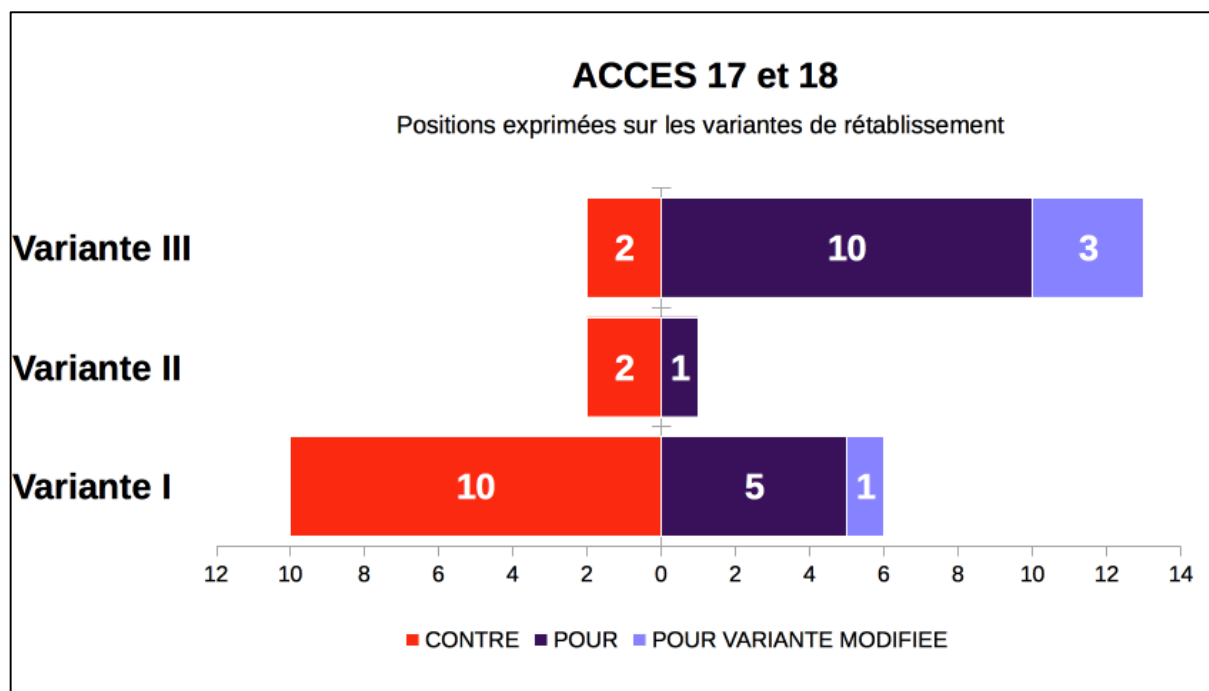
4.12 ÉVALUATION DES ACCES 17 & 18

Trois solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'accès 17 et 18.



32 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement des accès 17 et 18.

34 positions sont exprimées vis-à-vis des variantes présentées par le maître d'ouvrage, réparties comme suit :



Deux collectifs se sont exprimés sur les variantes 17 et 18 :

- Le collectif des propriétaires riverains du chemin de la Chevalière, regroupant une quinzaine de familles ;
- Le collectif des utilisateurs des accès 17 et 18, regroupant 4 familles.

Les cinq CIQ réunis se sont également exprimés, sans prendre de position pour une variante, pour encourager la poursuite de la concertation en vue d'essayer de rapprocher les points de vue.

En effet, la situation est très polarisée entre les deux collectifs qui se sont exprimés :

- Les propriétaires riverains du chemin de la Chevalière sont fortement opposés à la variante I qui entraîne selon eux l'augmentation du trafic devant les habitations et la dégradation du cadre de vie. Ils privilégient la variante III ou, le cas échéant, la variante II qui n'affecte pas leur environnement immédiat ;
- Les utilisateurs des accès 17&18 sont opposés à la variante III qui, selon eux :
 - Ne résout pas les difficultés de circulation actuelles liées à des problèmes d'éboulements ;
 - Passe beaucoup trop près d'une habitation pour rejoindre les accès 21 et 22 ;

- Entraîne un rallongement de parcours pour rejoindre la destination Aix-Les Milles.

Ils se prononcent en faveur de la variante I, voire d'une variante I « adaptée » qui permettrait d'abandonner définitivement la portion de voie sujette à des glissements de terrain, en aménageant deux itinéraires différents pour rejoindre l'échangeur de la Chevalière.

- Le propriétaire de la parcelle desservie actuellement par l'accès 21, et traversée par la variante III pour rétablir les accès 17&18, confirme son opposition à cette variante dont le tracé a de forts impacts sur son cadre de vie et se heurte à des contraintes topographiques fortes. Il recommande donc une variante qui consisterait à relier l'accès 18 à l'accès 21 en longeant la RN296.

Des ajustements de variantes ont été proposées :

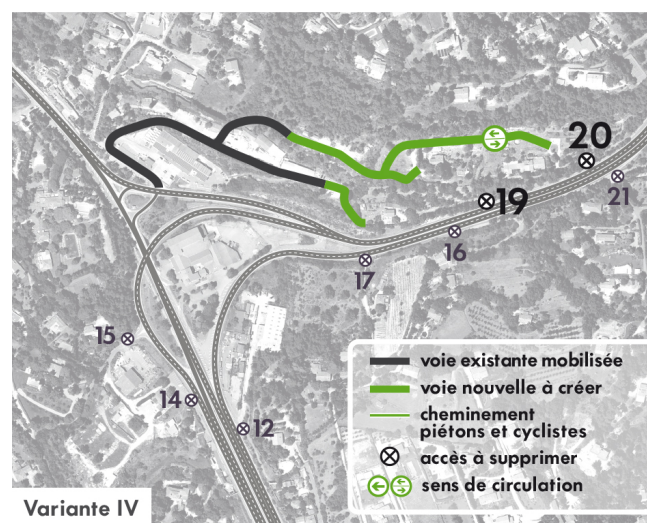
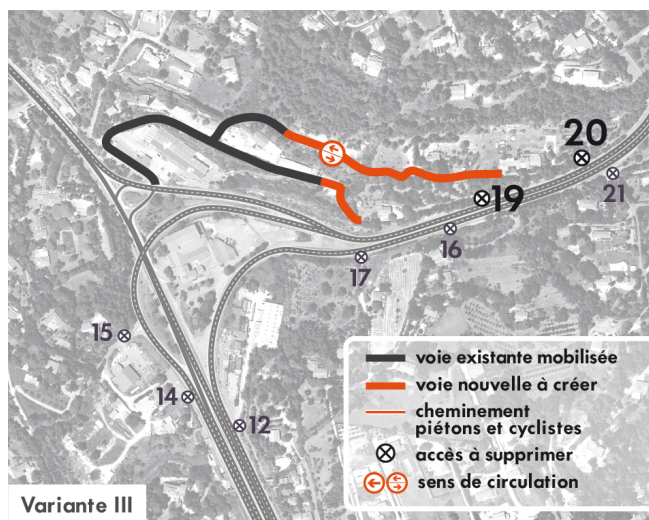
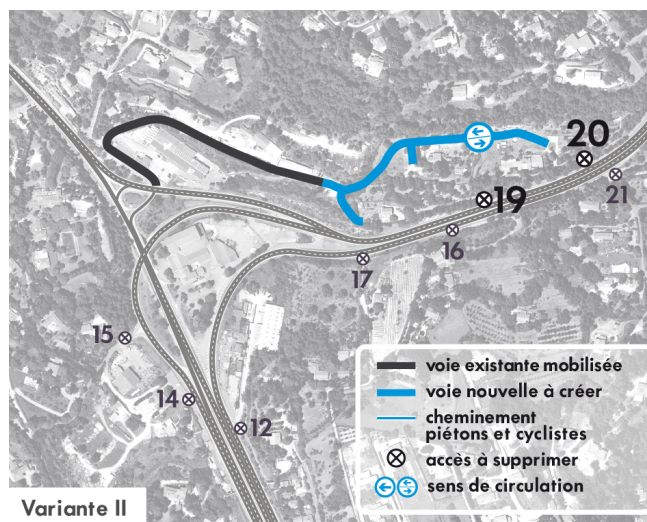
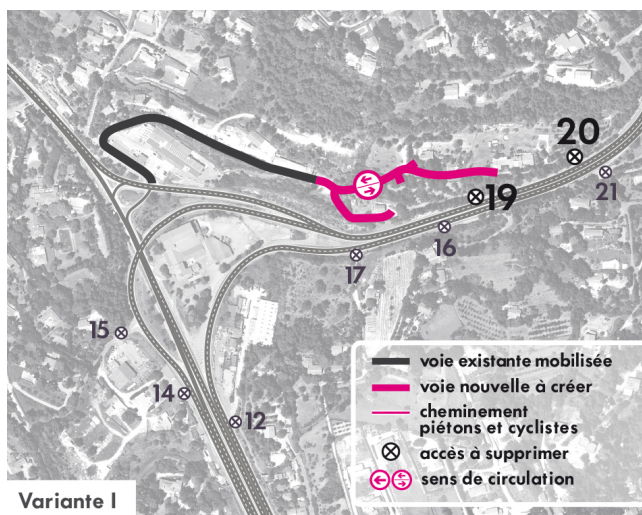
- Combiner les solutions des variantes I et III pour permettre à deux familles seulement de rejoindre le chemin de la Chevalière et aux autres familles utilisatrices des accès 17 et 18 de rejoindre les accès 21 et 22 ;
- Coupler la variante III du rétablissement des accès 17 et 18 avec la variante III du rétablissement de l'accès 12.

EN RESUME

- La variante I est celle ayant récolté le plus d'oppositions ;
- La variante III est celle qui a récolté le plus d'avis positifs

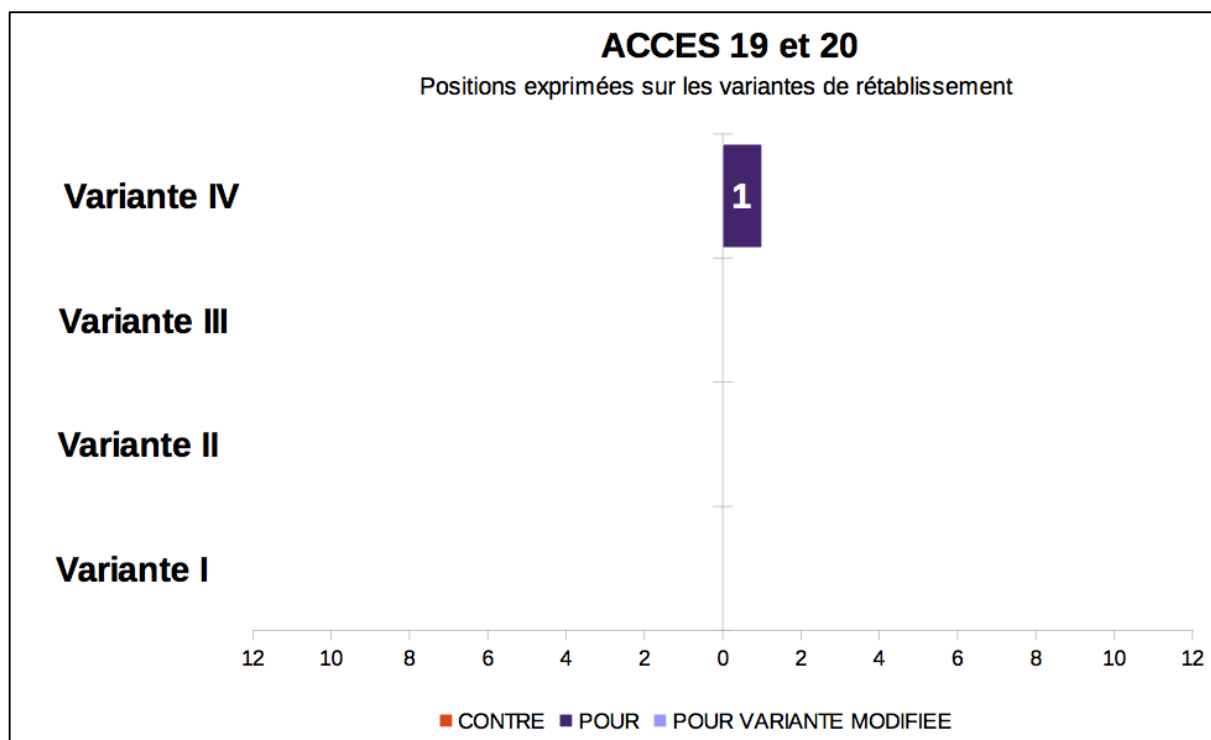
4.13 ÉVALUATION DES ACCES 19 & 20

Quatre solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'accès 19 et 20.



3 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement des accès 19 et 20.

1 seule position est exprimée vis-à-vis des variantes présentées par le maître d'ouvrage. Il s'agit d'une expression en faveur de la variante 4, qui n'est toutefois pas argumentée.



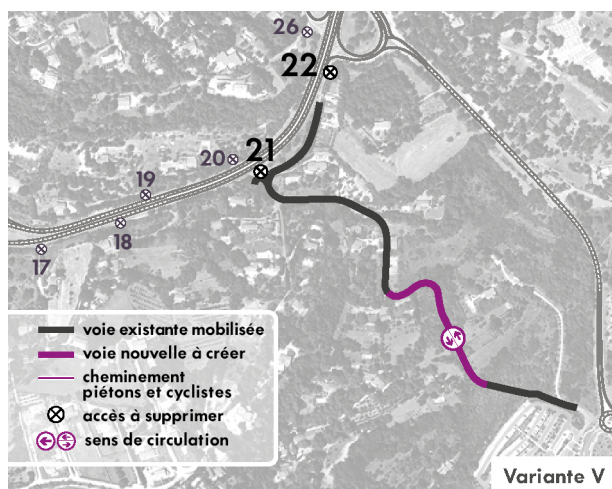
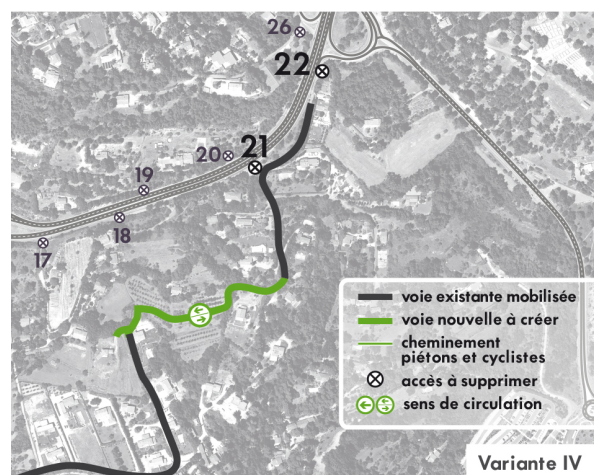
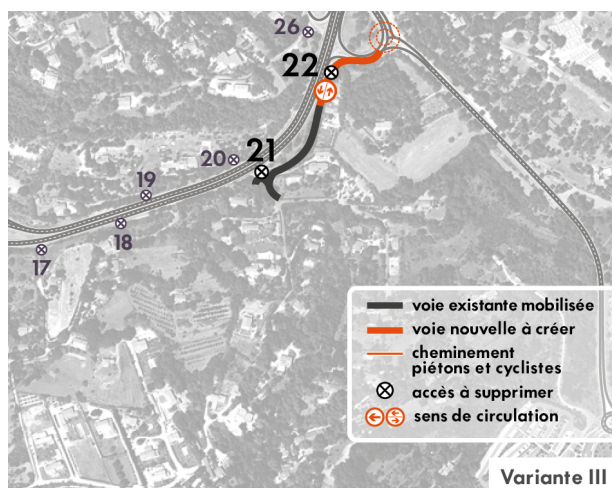
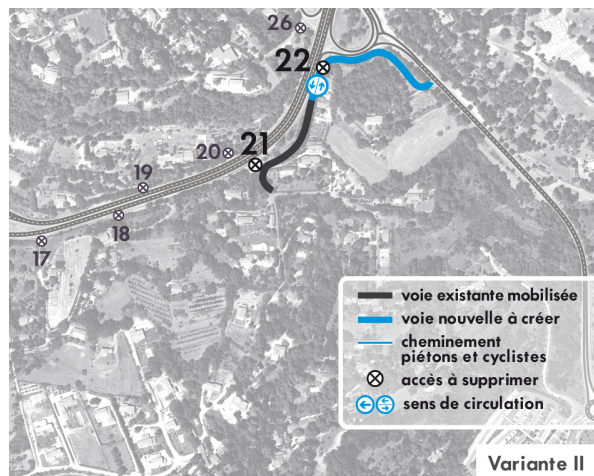
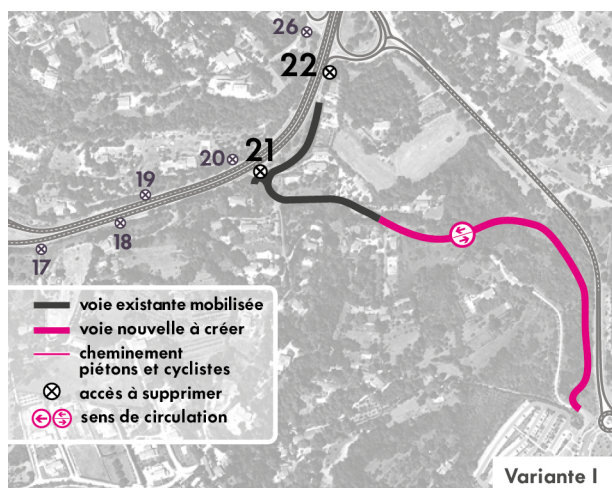
Les 5 CIQ réunis, y compris le CIQ de Celony dans sa contribution autonome, s'expriment sur les accès 19&20 sans prendre de position en faveur d'une variante préférentielle. Ils insistent en revanche sur la nécessité d'inclure dans le projet la sécurisation du carrefour d'accès à la zone d'activités des Platrières nord qui sert au rétablissement des accès 19&20.

EN RESUME

- L'unique position exprimée porte en faveur de la variante IV.

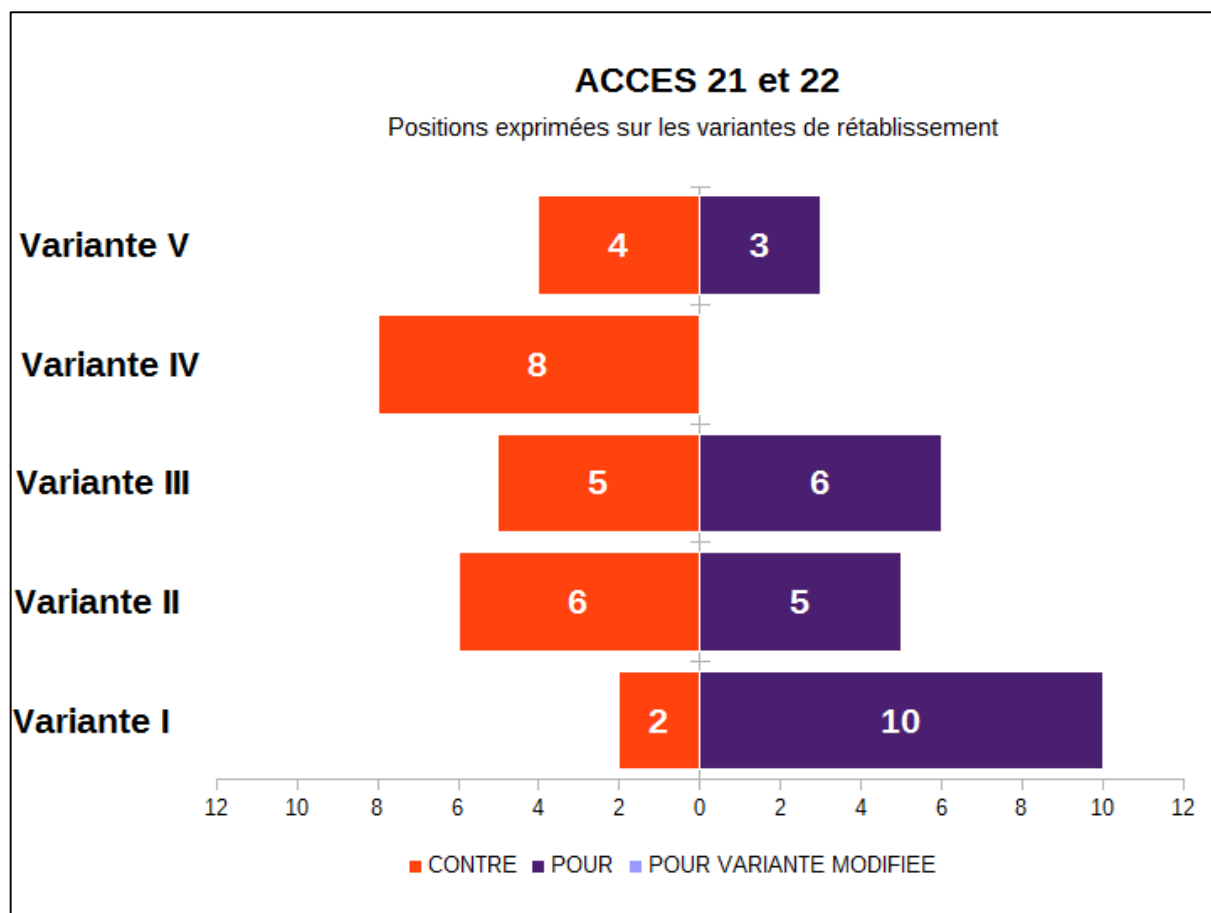
4.14 ÉVALUATION DES ACCES 21 & 22

Cinq solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'accès 21 et 22.



23 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement des accès 21 et 22.

49 positions sont exprimées vis-à-vis des variantes présentées par le maître d'ouvrage, réparties comme suit :



Deux collectifs de « riverains et usagers des accès 21&22 de la RN296 » se sont exprimés pendant la concertation ainsi que 5 CIQ.

Les positions exprimées par les deux collectifs et les CIQ sont convergentes : tous expriment un choix préférentiel pour la variante I, au motif principal qu'elle permet de s'insérer en toute sécurité sur la RD14, au niveau du parc relais des Hauts de Brunet. De même, tous rejettent :

- La variante V en raison de sa forte déclivité qui induit des bruits de moteur importants et qui risque d'être impraticable en cas de neige ou de verglas ;
- La variante IV qui bouleverse totalement les habitudes de déplacements quotidiens des riverains, en les renvoyant vers la Chevalière ;
- La variante II en raison des difficultés attendues pour s'insérer en sécurité dans le trafic de la RD14 ;

- La variante III en raison des mouvements intenses de véhicules dans le futur giratoire sud de l'échangeur et des difficultés à s'insérer dans ce trafic.

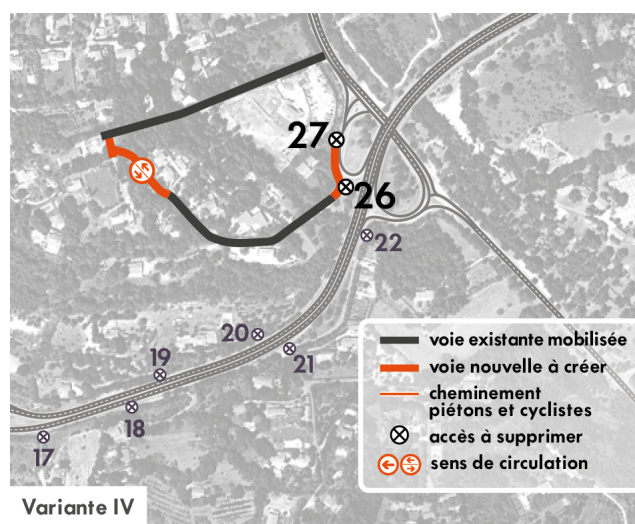
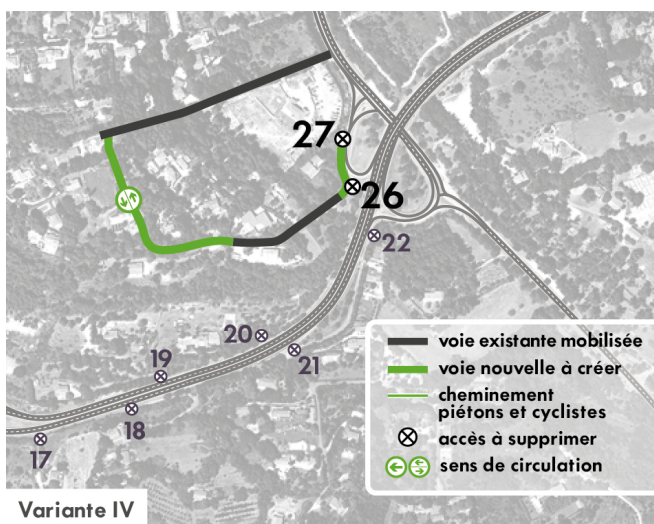
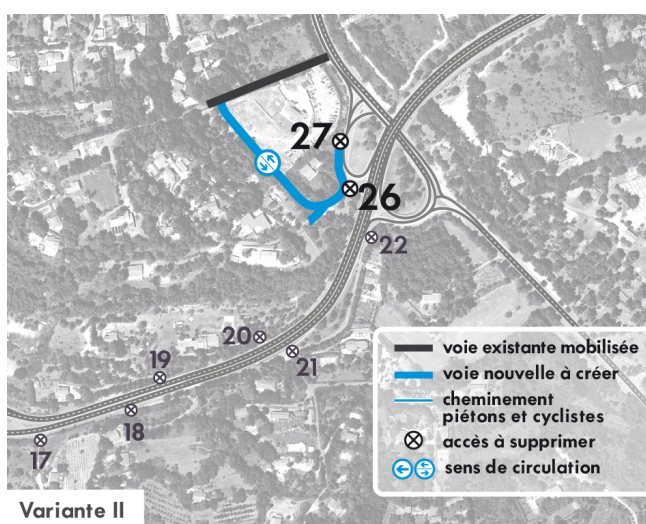
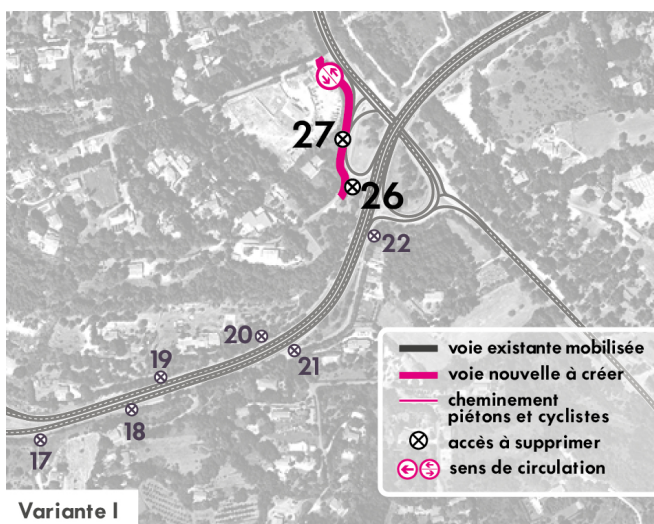
Les riverains impactés par la variante I se positionnent cependant en faveur de la variante III qui leur paraît moins dommageable, malgré les problèmes d'insertion cités.

EN RESUME

- La variante IV est rejetée à l'unanimité ;
- Les variantes II et III et V ont récolté quasiment autant d'avis favorables que d'oppositions ;
- La variante I est celle qui a récolté le plus d'avis favorables.

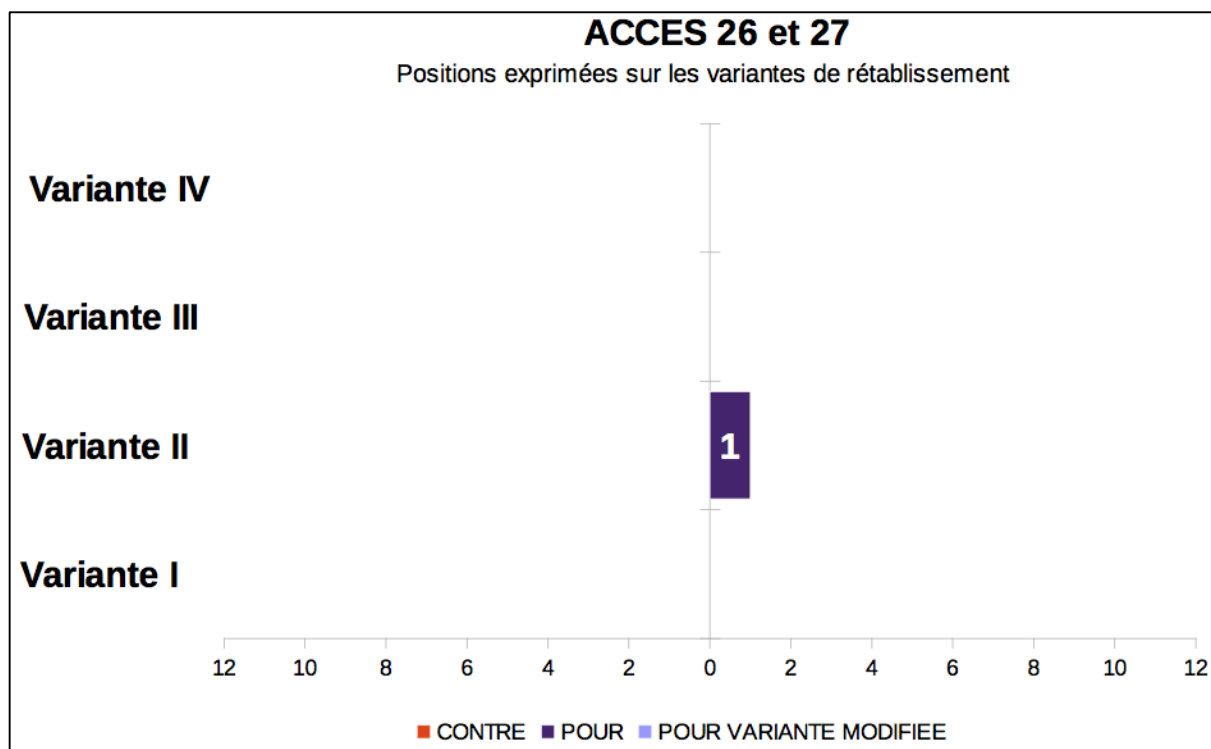
4.15 ÉVALUATION DES ACCES 26 & 27

Quatre solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'accès 26 et 27.



21 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement des accès 26 et 27.

1 seule position est exprimée vis-à-vis des variantes présentées par le maître d'ouvrage. Il s'agit d'une expression en faveur de la variante II, qui n'est pas argumentée.



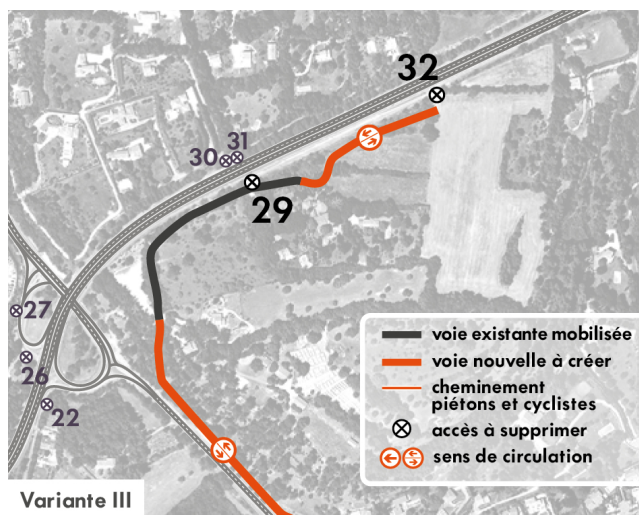
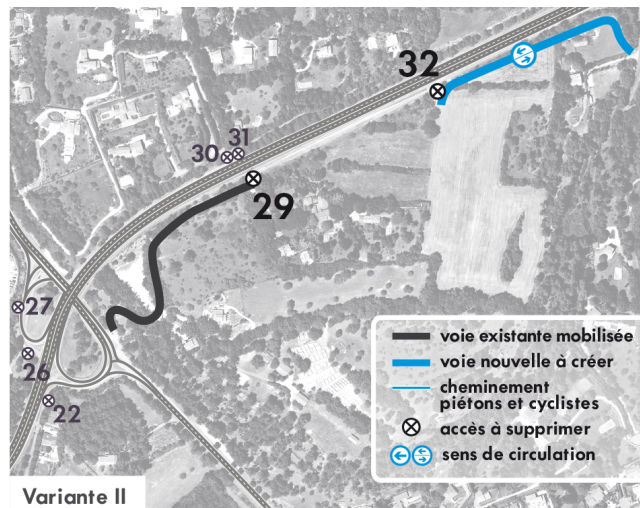
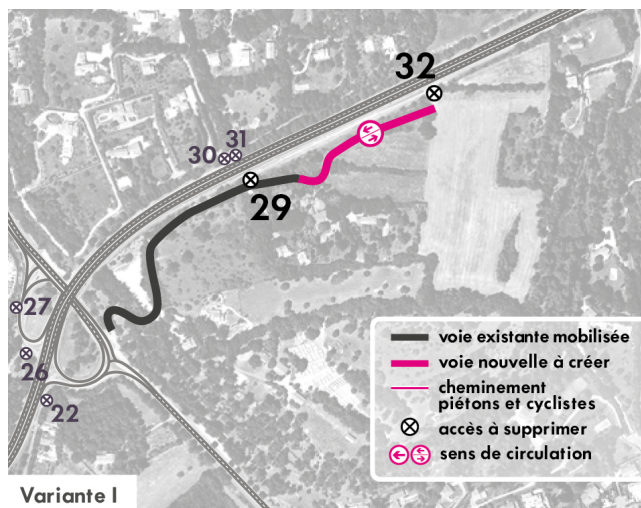
Les 5 CIQ réunis s'expriment sur ces accès 26&27 sans prendre de position en faveur d'une variante préférentielle. Ils insistent cependant sur la nécessité d'inclure dans le projet la sécurisation du carrefour situé sur la RD14 et qui sert au rétablissement des accès 26&27.

EN RESUME

- L'unique position exprimée porte en faveur de la variante II.

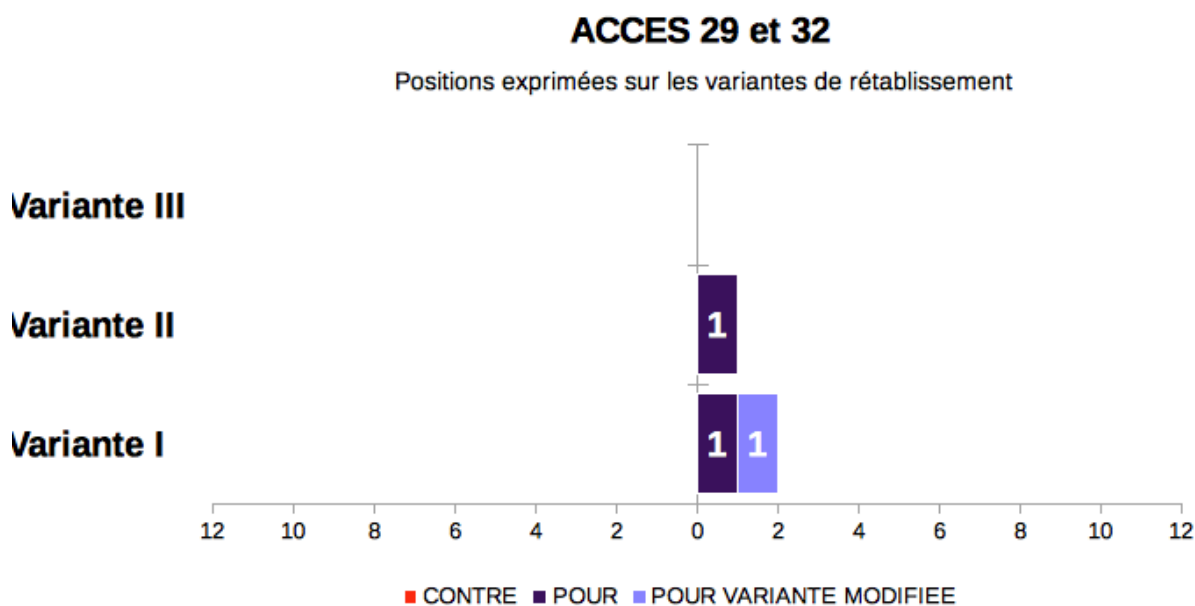
4.16 ÉVALUATION DES ACCES 29 & 32

Trois solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'accès 29 et 32.



3 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement des accès 29 et 32.

3 positions sont exprimées vis-à-vis des variantes présentées par le maître d'ouvrage, réparties comme suit :



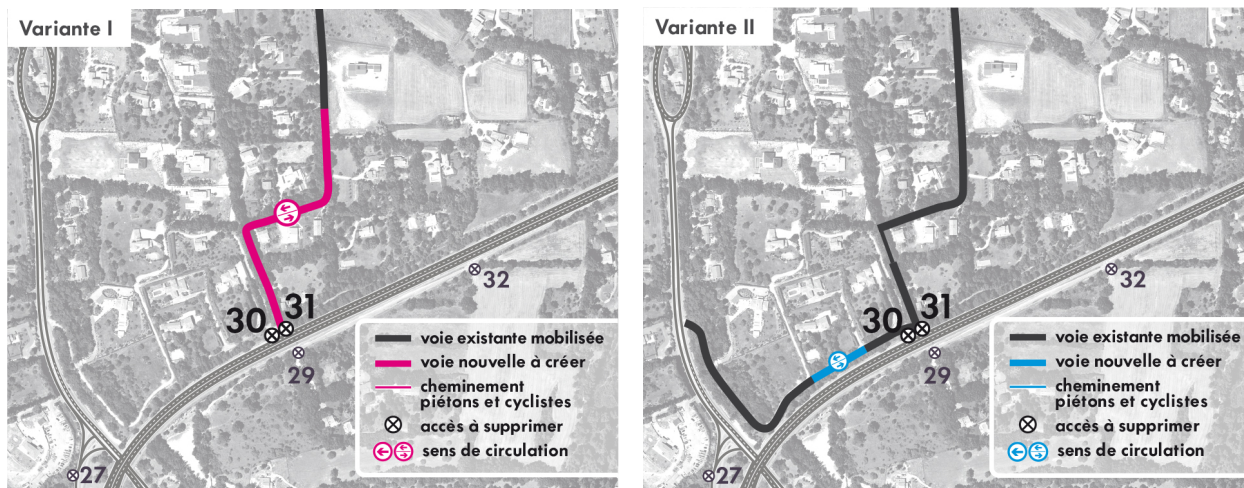
L'association archéologique d'Entremont s'est prononcée en faveur d'une variante I ajustée. Elle propose de modifier son tracé sur les cent premiers mètres à partir du giratoire, de mobiliser le fond du parking actuel du site d'Entremont et d'inverser la position de l'entrée du parking.

EN RESUME

- Les participants se sont peu positionnés sur les variantes des accès 29&32 ;
- La variante I est celle récoltant le plus d'avis en sa faveur.

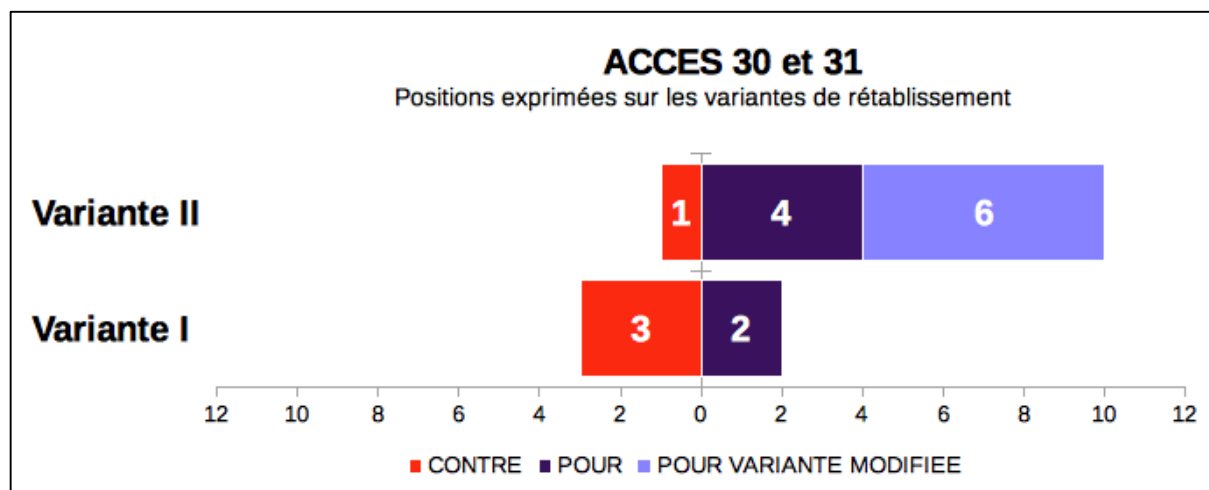
4.17 ÉVALUATION DES ACCES 30 & 31

Deux Solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'accès 30 et 31.



8 expressions, toutes à titre individuel ou familial ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement des accès 30 et 31.

16 positions sont exprimées vis-à-vis des variantes présentées par le maître d'ouvrage, réparties comme suit :



La variante I recueille un peu plus d'avis négatifs que positifs : elle apparaît pour certains participants comme la continuation logique de la création de l'impasse de l'Eperon, tandis que d'autres soulignent les inconvénients majeurs sur l'environnement et le cadre de vie d'une poursuite de l'élargissement de la voie existante.

Deux riverains suggèrent d'envisager une variante II ajustée, en ce qui concerne la position de la séparation entre l'accès vers le nord, en direction du chemin de la Rose, et l'accès vers l'est, en direction de la RD14.

L'un de ces deux riverains envisage en outre 4 autres variantes alternatives, qui rejoignent également la RD14 en traversant des propriétés situées très en retrait de la RN296. Il envisage enfin une variante totalement inédite et très différente de la variante II, incluant la création d'un ouvrage de franchissement de la RN296 pour faire la jonction avec Entremont et le rétablissement des accès 29 et 32.

EN RESUME

- La variante II est celle qui récolte le plus d'avis en sa faveur ;
- La majorité des participants s'étant exprimée en faveur de la variante II propose toutefois des ajustements de cette variante.

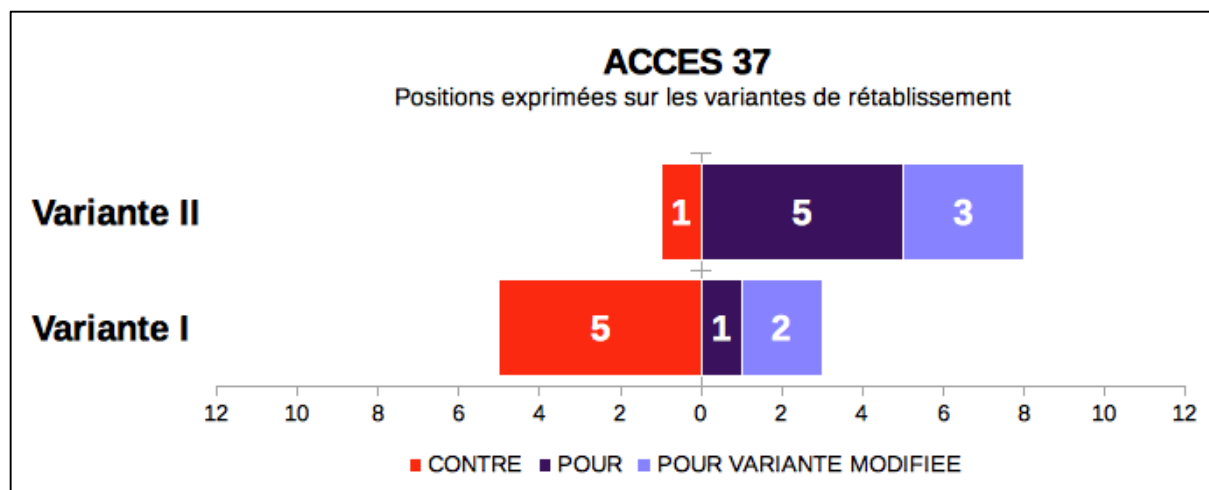
4.18 ÉVALUATION DE L'ACCES 37

Deux solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'accès 37.



18 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement de l'accès 37 dit « Cougourdan ».

17 positions sont exprimées vis-à-vis des 2 variantes présentées par le maître d'ouvrage, réparties comme suit :



Deux collectifs se sont exprimés sur l'accès 37 : le collectif du « chemin de Cougourdan » et le collectif du « quartier de Cougourdan ».

La concertation met en évidence une forte réticence à la transformation du chemin de Cougourdan en impasse (variante I), voire une opposition frontale de la part du collectif du « chemin de Cougourdan ».

La position du collectif « du quartier de Cougourdan » a évolué pendant la période de concertation. Dans sa dernière expression, il n'est plus opposé à la variante I mais à la condition expresse qu'elle soit

« complétée » par tous les aménagements nécessaires pour faciliter la circulation sur le chemin de Cougourdan et celui de Saint-Donat. Il précise en outre que les besoins de cheminement pour les piétons et cyclistes s'établissent prioritairement vers le quartier de Saint-Donat plutôt qu'entre Cougourdan et la RD13 comme le prévoit la variante I actuelle.

Le CIQ des Lauves rejoint la position du collectif du « quartier de Cougourdan », en renforçant ses arguments en faveur d'une variante I « complétée » en signalant l'obligation de maintenir la qualité de la desserte du secteur de Cougourdan par le réseau de transport en commun Flexibus (bus à la demande). Le CIQ recommande également une variante I complétée par une liaison piétons et cyclistes tournée vers Saint-Donat.

Les 4 autres CIQ qui se sont exprimés n'adoptent pas de position tranchée sur les variantes mais notent que la variante I, dans son état actuel, ne semble pas pouvoir être admise par les riverains. Les CIQ demandent une poursuite de la concertation sur l'accès 37 pour faire converger les points de vue.

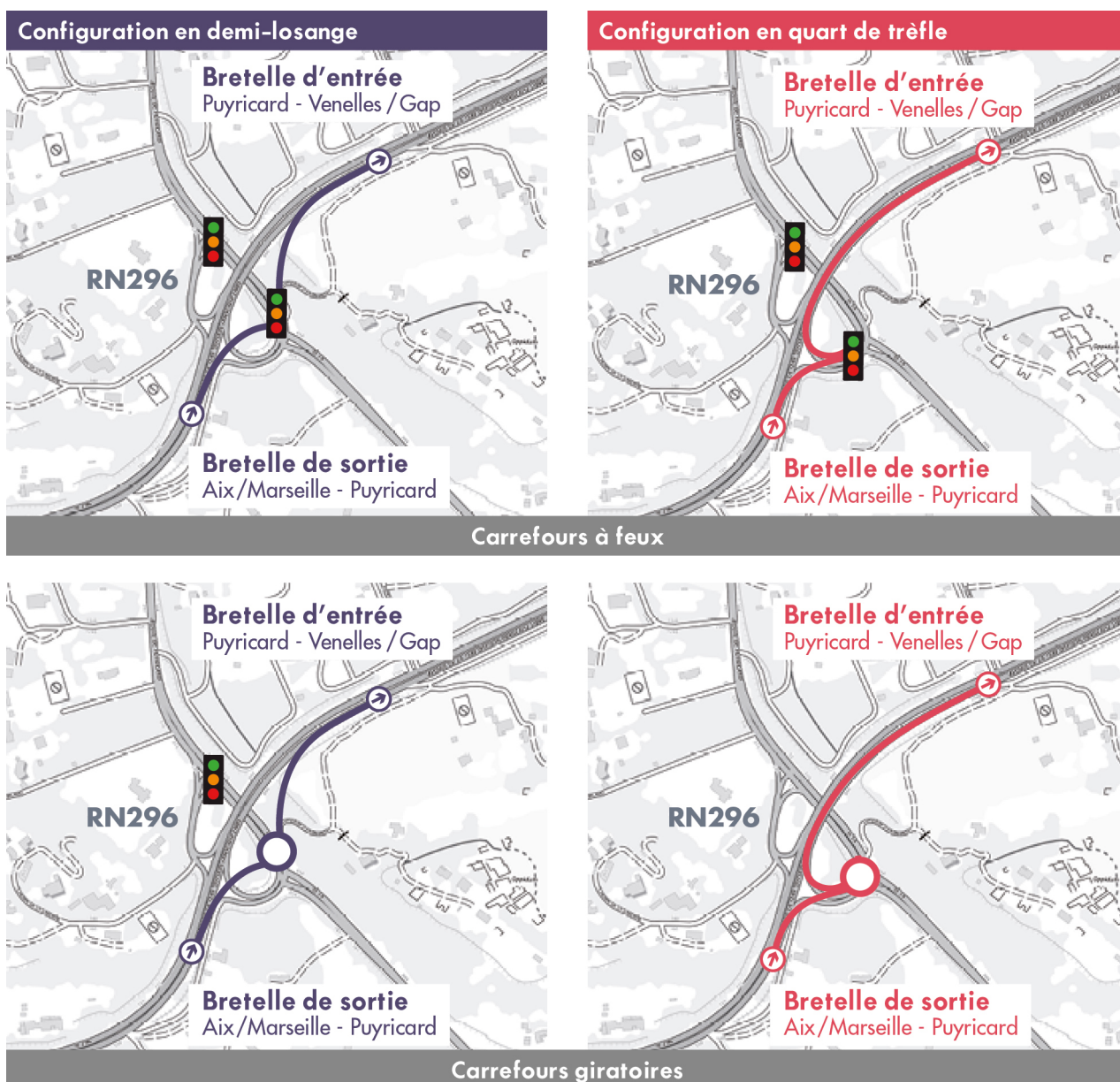
Enfin, le collectif de résidents du « chemin de Cougourdan » propose une adaptation de la variante II, fournissant une alternative différente à la mise en impasse du chemin de Cougourdan avec la proposition de création d'une « contre-allée » ouverte aux deux sens de circulation et reliant le chemin de Cougourdan à la RD13.

EN RESUME

- La variante I est celle qui récolte le plus d'oppositions ;
- Les participants qui se sont exprimés sur l'accès 37 ont proposé plusieurs alternatives de rétablissement d'accès :
 - Conservation d'un accès au chemin de Cougourdan depuis la route de Saint-Canadet par un barreau de liaison à double sens ;
 - Aménagement d'un cheminement piéton/vélo le long du merlon de la RN296 qui permettrait de rejoindre le chemin débouchant à proximité de l'arrêt de bus de ville (croisement chemin de Saint-Donat et chemin de Banon) ;
 - Création d'un chemin pour les riverains entre le bassin de rétention d'eau et la route de Saint-Canadet à sens unique, avec l'aménagement d'une aire permettant le croisement des véhicules.

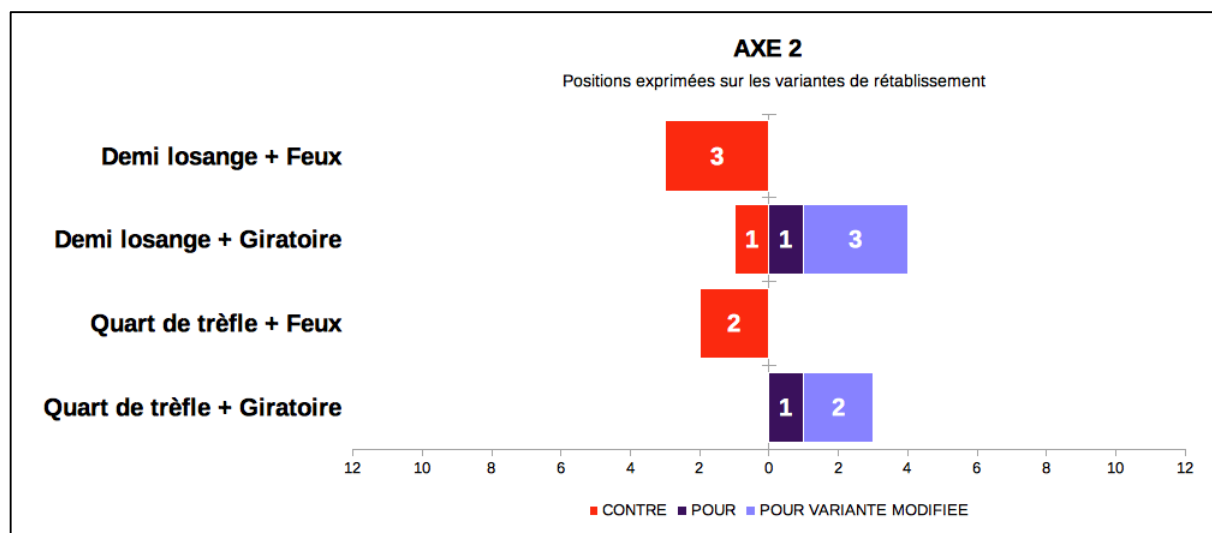
4.19 EXPRESSIONS RELATIVES A L'AXE 2 DU PROGRAMME

Quatre solutions d'aménagement ont été proposées à la concertation pour l'axe 2. Elles concernent l'échangeur de Puyricard (RN296/RD14), dans le sens Venelles-Aix et résultent de la combinaison de 2 configurations d'échangeur et de 2 typologies de carrefours.



11 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet d'aménagement de l'échangeur de Puyricard.

13 positions sont exprimées vis-à-vis des 4 variantes présentées par le maître d'ouvrage, réparties comme suit :



Les 5 CIQ ainsi que le collectif des « riverains des accès 21 et 22 de la RN296 » se sont exprimés en faveur d'une solution avec un carrefour giratoire au sud. Les 5 CIQ se positionnent également sur la configuration en demi-losange. Ils demandent en outre :

- Un feu de régulation de la branche nord du giratoire asservi à une détection sur la bretelle de sortie pour se prémunir du risque d'apparition de remontée de file sur la RN296 ;
- Un shunt RN296 → RD14 vers Aix-Centre pour améliorer la fluidité et la sécurité ;
- Une optimisation de la position de l'anneau giratoire et du rayon de la bretelle de sortie ainsi que l'aménagement d'un mur anti bruit afin de réduire les impacts sur les riverains.

Les CIQ proposent de rebaptiser l'échangeur de Puyricard « échangeur d'Entremont » qui leur paraît plus adapté au contexte, promeut le nom du lieu-dit et du site.

L'association archéologique Entremont fait le choix préférentiel de la variante associant une configuration en demi-losange et un giratoire, tout en intégrant la possibilité d'une modulation par des feux tricolores en fonction du trafic. L'association se déclare « défavorable » à la configuration demi-losange pour les motifs suivants :

- Ajout d'une branche supplémentaire sur le carrefour sud ;
- Complication du tracé de la voie d'accès au site archéologique ;

- Élargissement de la plate-forme de la RN296 vers le plateau d'Entremont entraînant un décalage d'autant de la voie de rétablissement des accès riverains (29&32).

En outre l'association propose de compléter la variante de son choix en « améliorant » le tracé de la voie d'accès au site archéologique « sur les 100 premiers mètres à partir du giratoire » : l'accès au parking du site se ferait par le nord et « l'ancien chemin tortueux serait désaffecté, détruit et végétalisé ».

À noter que deux riverains se déclarent opposés à l'emploi de feux tricolores pour l'échangeur, qui leur paraissent dangereux et source de ralentissement de la circulation.

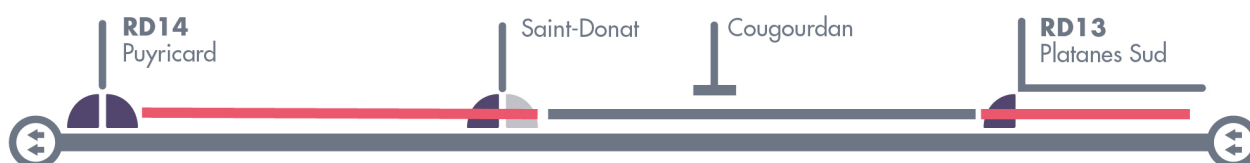
EN RESUME

- Les participants se sont majoritairement positionnés en faveur du carrefour giratoire ;
- Une légère préférence pour la configuration en demi-losange est exprimée.

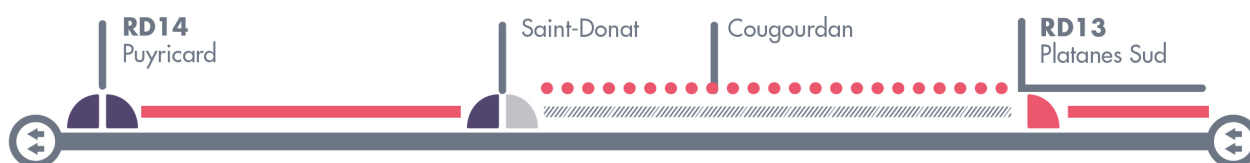
4.20 EXPRESSIONS RELATIVES A L'AXE 3 DU PROGRAMME

Trois variantes d'aménagement nécessaires entre l'échangeur des Platanes sud (RN296/RD13) et l'échangeur de Puyricard (RN296/RD14), dans le sens Venelles-Aix, ont été proposées à la concertation pour l'axe 3.

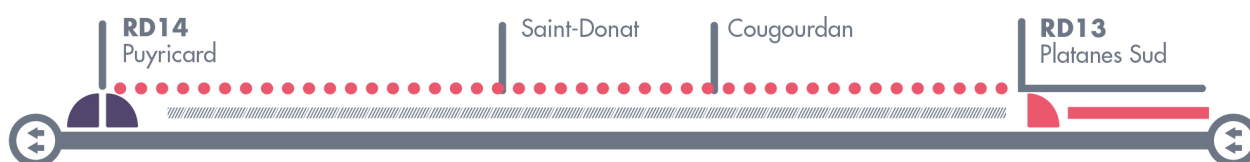
VARIANTES A et A-bis



VARIANTES B et B-bis



VARIANTE C-bis

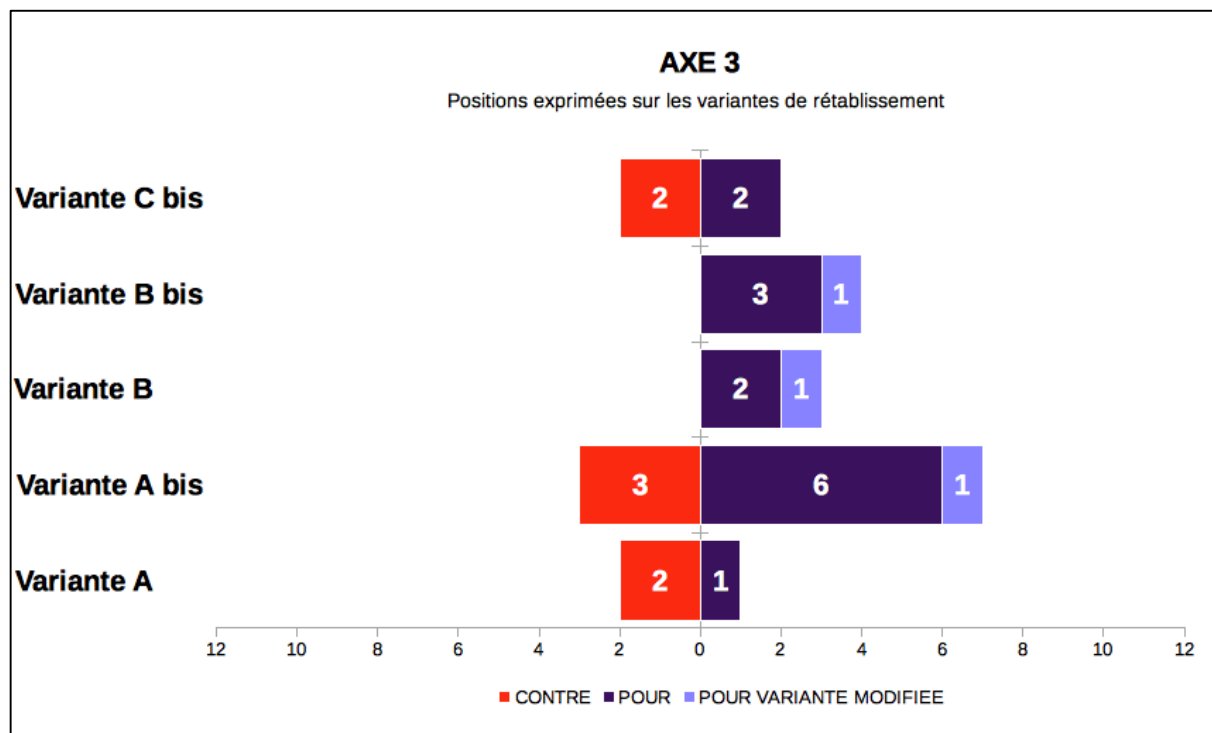


LÉGENDE

- Bretelle d'entrée
- Bretelle de sortie
- Voies communales ou départementales
- Voies de la RN296
- Bus sur l'espace de la BAU
- Bus sur la contre-allée
- Dispositif d'isolement (GBA)
- Bretelle de sortie réservée aux bus
- Sortie St-Donat supprimée pour A-bis et B-bis

27 expressions ont été recueillies spécifiquement sur le projet de suppression et de rétablissement de l'accès 37 dit « Cougourdan ».

24 positions sont exprimées vis-à-vis des 2 variantes présentées par le maître d'ouvrage, réparties comme suit :



Deux collectifs se sont exprimés sur l'axe 3 :

- Le collectif du Chemin de Cougourdan ;
- Le collectif des Riverains de Saint-Donat.

Le collectif du Chemin de Cougourdan s'exprime en faveur de la variante B bis (avec contre-allée et suppression de la bretelle de sortie vers Saint-Donat), mais adaptée en ce qui concerne son profil en travers pour limiter l'impact sur les propriétés riveraines. Le collectif propose de supprimer le trottoir sur la contre-allée et la bande d'arrêt d'urgence sur la RN296.

Le collectif des Riverains de Saint-Donat s'exprime en faveur de la variante A bis. Le collectif considère que la sortie à Saint-Donat est relativement peu utilisée et sert principalement à doubler par la droite les véhicules congestionnés sur la RN296. Le collectif propose en outre que soit étudiée une nouvelle variante, dérivée de la précédente, dans laquelle la sortie Saint-Donat serait dédiée exclusivement aux bus.

Un riverain fait le choix de la variante B (avec contre allée), mais propose également une variante modifiée où les bus circuleraient sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) entre Les Platanes et Puyricard.

Quatre CIQ réunis remettent en question le bien fondé d'un aménagement de la RN296 pour faire circuler prioritairement les bus entre les échangeurs des Platanes sud et Puyricard. En effet, ils considèrent qu'un tel aménagement est « une réponse inadaptée au problème », dans la mesure où il serait plus efficace :

- D'agir sur la congestion de l'ensemble du trafic (le point d'étranglement se situant entre Jas de Bouffan et la sortie de l'A8 vers les Milles) ;
- De prévoir la création d'un pôle d'échanges avec un parc relais positionné au niveau des Platanes nord, en amont de la congestion matinale ;
- De prévoir une solution moins coûteuse au regard des bénéfices attendus et des alternatives précitées.

EN RESUME

- Les variantes B et B bis sont les seules variantes à n'avoir fait l'objet d'aucune opposition ;
- La variante A bis est celle récoltant le plus de positions en sa faveur mais également d'oppositions.

5 CONCLUSION : ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

5.1 DEROULEMENT

La concertation pour le projet d'aménagement de la RN296 elle a donné lieu à une forte participation du public, principalement des riverains de la RN296. Elle a permis de réunir plus de 120 expressions sous différentes formes (registres, formulaire internet, réunion publique).

Un peu moins d'une centaine de ces expressions a été déposée à titre individuel ou familial, tandis que 17 expressions sont le fruit de collectifs de riverains constitués à l'occasion de la concertation, qui se sont réunis, parfois à plusieurs reprises, pour réfléchir aux aménagements envisagés par le maître d'ouvrage et formuler leurs avis ou propositions. Enfin, pas moins de 7 Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ) ou associations déclarées ont souhaité s'exprimer dans le cadre de cette concertation publique. Cinq CIQ ont même pris l'initiative de se concerter pour mettre au point et déposer une contribution commune.

La concertation s'est globalement déroulée de manière apaisée, dans une ambiance toujours constructive.

Quelques critiques ont été exprimées par une dizaine d'intervenants sur les modalités de la concertation : sa durée a paru pour certains insuffisante, tandis que d'autres auraient souhaité des jours et des horaires de permanences mieux adaptés aux personnes actives. Plusieurs intervenants ont également regretté que le maître d'ouvrage n'ait pas exposé dans son dossier de concertation toutes les variantes examinées ou proposées lors des ateliers de travail participatifs conduits par le maître d'ouvrage en 2016. Enfin, une critique s'exprime également sur la méthode d'analyse multicritères et ses imperfections.

Au cours de la réunion publique, tous les participants étaient dans une disposition de bonne écoute. L'axe 1 du programme de

l'opération était bien connu du public présent, en raison de leur participation aux ateliers riverains organisés par la DREAL PACA au cours de l'année 2016. Les participants ont par ailleurs souligné l'intérêt qu'ils ont porté à cette démarche de concertation continue et ont souligné le travail fait en amont par le maître d'ouvrage autour de l'axe 1. La réunion publique a été l'occasion pour le maître d'ouvrage de partager les axes 2 et 3 du programme d'aménagement de la RN296 qui étaient encore peu ou pas connus du public. Au cours de la réunion publique, des attentes et préoccupations concernant l'amélioration de la sécurité sur la RN296 ont été formulées ainsi que des interrogations sur les impacts du projet sur des aspects plus individuels (droit de propriété, foncier, qualité de vie...).

Les permanences ont fait l'objet d'une forte affluence du public, lui permettant d'échanger avec le maître d'ouvrage de manière bilatérale. Les questionnements évoqués au cours de ces temps d'échange étaient globalement centrés autour des rétablissements des accès riverains (axe 1), en lien avec les problématiques d'ordre individuel (expropriations, impacts sur la qualité de vie, les habitudes de déplacement, ...).

Enfin, Il faut de souligner la qualité générale des contributions écrites versées via le formulaire d'expression du site internet et dans les registres papier : nombre d'entre elles sont très structurées et argumentées ; certaines sont richement documentées. Le travail et le soin consacrés à argumenter et exposer leurs points de vue ou propositions sont le signe de l'implication sincère des riverains dans la démarche qui leur a été proposée et de l'esprit constructif qui les a animé pendant toute la concertation. Cela traduit une volonté forte de participer à l'élaboration du projet d'aménagement de la RN296. Une concertation qui a permis de souligner la complexité des enjeux du projet.

5.2 UNE CONCERTATION QUI SOULIGNE LA COMPLEXITE DES ENJEUX DU PROJET

La concertation publique qui s'est déroulée du 2 au 17 mars, a été également fructueuse dans la mesure où elle a permis de confirmer les enjeux associés à chacun des axes du programme. Les expressions reçues mettent également en évidence, dans un certain nombre de cas, la difficulté à faire consensus autour d'une variante d'aménagement préférentielle, tant les enjeux sont entremêlés et perçus de manière très différente par les riverains suivant qu'ils vivent au contact immédiat ou non de la RN296, ou suivant qu'ils bénéficient d'un accès routier à la RN296 sûr et pérenne, ou d'un accès dangereux voué à disparaître.

Les trois axes du programme présenté par le maître d'ouvrage ne recueillent pas le même intérêt de la part du public. L'axe 1 du programme, qui prévoit la suppression de 17 accès existants sur la RN296, motive la très grande majorité des interventions. Cela s'explique par l'étendue géographique de ces accès, répartis sur l'ensemble de la RN296, mais également par l'implication de ces accès et de leurs futurs rétablissements dans la vie quotidienne des riverains.

Axe 1

Une dizaine d'intervenants conteste, à titre individuel, le bien-fondé de l'axe 1 du programme d'aménagement : certains remettent en cause la dangerosité de la RN296, d'autres que les accès riverains sur la RN296 soient la source de cette insécurité.

Cette objection fondamentale reste toutefois minoritaire. L'analyse des préoccupations exprimées par les participants montre que la sécurité routière sous ses différents aspects (sécurité des usagers de la RN296, sécurité des riverains ou sécurité des piétons et cyclistes) est une préoccupation massivement exprimée : près de 45 % des interventions y font une référence explicite.

Une autre préoccupation forte concerne les atteintes aux propriétés foncières, que les riverains redoutent. Certains riverains de la RN296 près du secteur de la Chevalière sont d'autant plus sensibles au sujet, qu'ils signalent que leurs propriétés ont déjà été affectées il y a moins de 20 ans par la construction de l'échangeur de la Chevalière.

Les autres préoccupations principales exprimées par les riverains concernent l'environnement et le cadre de vie (en premier lieu les nuisances sonores), mais également la mobilité et les déplacements. À cet égard, de nombreux riverains s'inquiètent des modifications de parcours en voiture induites par le projet, ou encore souhaitent une meilleure accessibilité au réseau de transports collectifs et plus de facilité pour se déplacer à pieds ou à vélo.

S'agissant des préférences qui s'expriment sur le choix d'une variante préférentielle, les contributions recueillies ne permettent pas toujours de dégager d'éléments consensuels.

L'intervention commune des 5 CIQ signale la difficulté objective à dégager un consensus autour d'une variante préférentielle pour les accès 17&18, 19&20, 21&22, 30&31 et 37. Cette difficulté motive leur demande d'une période de réflexion complémentaire pour approfondir les analyses de comparaison de variantes et faire émerger les points de vue avant le choix définitif d'une variante préférentielle

Axe 2

Au titre de l'axe 2 du programme, la volonté du maître d'ouvrage d'aménager les bretelles sud de l'échangeur de Puyricard ne fait pas l'objet d'une remise en question sur son principe : il s'agit d'améliorer la sécurité et le fonctionnement de l'échangeur existant.

Toutefois des inquiétudes s'expriment au sujet de la robustesse du fonctionnement du futur échangeur. Les incertitudes sur l'évolution à la hausse des trafics futurs, en particulier sur la RD14 entre Aix-Centre et Puyricard, font craindre à certains une réapparition des remontées de files sur la RN296 (cette situation n'existe plus avec le carrefour sud actuel, qui donne systématiquement la priorité aux véhicules sortant de la RN296).

Axe 3

Des réserves sur le fond sont émises sur l'axe 3 du programme. Quelques intervenants s'expriment pour exiger que des mesures soient prises pour supprimer tout ralentissement sur la RN296, aussi bien pour les véhicules légers que pour les bus. D'autres réserves sont exprimées sur le coût et la rentabilité de l'aménagement d'un itinéraire pour les bus entre l'échangeur des Platanes sud et l'échangeur de Puyricard, soit 2,3 km.

Dans leur intervention, 4 CIQ réunis soutiennent également que la création d'un parc-relais de forte capacité sur le secteur des Platanes, relié à Aix-Centre par une voie réservée aux bus, constituerait un moyen plus efficace pour développer l'usage des transports collectifs pour les déplacements entre la ville-centre et le nord du territoire du Pays d'Aix. Ce faisant, les CIQ interrogent la cohérence des politiques et des projets envisagés actuellement pour améliorer la mobilité quotidienne au nord d'Aix-en-Provence.

De plus, ces inquiétudes sur le fonctionnement du carrefour sud sous forte charge de trafic sont renforcées dans l'hypothèse d'un raccordement sur ce carrefour de la voie de rétablissement des accès 21&22. Les riverains craignent de disposer d'un temps trop court pour s'insérer en sécurité dans un trafic dense.

La grande majorité des contributeurs (8) qui formulent un choix préférentiel pour l'axe 2 s'expriment en faveur de solutions d'aménagement avec carrefour giratoire au sud (7). Les choix se répartissent presque équitablement entre configuration en « demi-losange » (4) et « quart de trèfle » (3).

Au-delà de ces réserves de fond sur l'axe 3 du programme, la variante d'aménagement qui reçoit le plus d'adhésion est la variante A bis (6). Les positions des riverains qui se sont exprimés en faveur des variantes B bis (5) ou B (4) sont relativement importantes également, mais elles apparaissent fortement motivées par le refus de voir le chemin de Cougourdan transformé en impasse dans le cadre de la suppression de l'accès 37 (cf. axe 1).

Bien qu'utilisateurs de la sortie de l'échangeur de Saint-Donat en provenance de Venelles, la majorité des riverains qui se sont exprimés s'accordent sur le fait que cette sortie est aujourd'hui source d'insécurité et que son maintien sera en outre préjudiciable en termes d'emprises dans l'hypothèse d'une mise aux normes de l'échangeur. Ainsi, les riverains se sont exprimés davantage en faveur des variantes A bis ou B bis (suppression de la sortie Saint-Donat) qu'en faveur des variantes A ou B (maintien de la sortie Saint-Donat).

5.3 ORIENTATIONS ET PERSPECTIVES

Le présent bilan n'a pas vocation à conclure sur des choix précis d'aménagement mais identifie, d'ores et déjà, pour chaque axe d'intervention, des d'orientations qui permettront de mieux répondre aux attentes ou inquiétudes manifestées par le public pendant la concertation :

Au titre de l'axe 1

- L'amélioration de la sécurité des usagers et des riverains de la RN296 sera confirmée comme objectif principal ;
- Le projet ne devra pas dégrader l'environnement et le cadre de vie des riverains et pourra même, dans certains cas, réduire les nuisances actuelles générées par la RN296 ;
- Les emprises foncières du projet seront limitées au strict nécessaire et une attention particulière sera portée aux propriétés riveraines déjà affectés à l'occasion des aménagements antérieurs de la RN296 ;
- Les itinéraires pour rétablir les accès riverains supprimés devront être facilement praticables par les véhicules motorisés et comporter des zones de refuge en nombre suffisant pour faciliter le croisement de deux véhicules ;
- Le projet pourra être l'occasion de rétablir la continuité de cheminements piétons et cyclistes interrompus par des aménagements antérieurs, et en particulier de privilégier les cheminements qui permettent de rejoindre un point d'accès à un réseau de transports collectifs.

Au titre de l'axe 2

- La robustesse de la solution qui sera mise en œuvre pour aménager l'échangeur de Puyricard fera l'objet d'un examen très attentif, intégrant les perspectives d'évolution de trafic. S'il y a lieu, des dispositions spécifiques seront prises pour garantir le bon fonctionnement de l'échangeur à moyen ou long terme ou en faciliter l'évolution ultérieure.

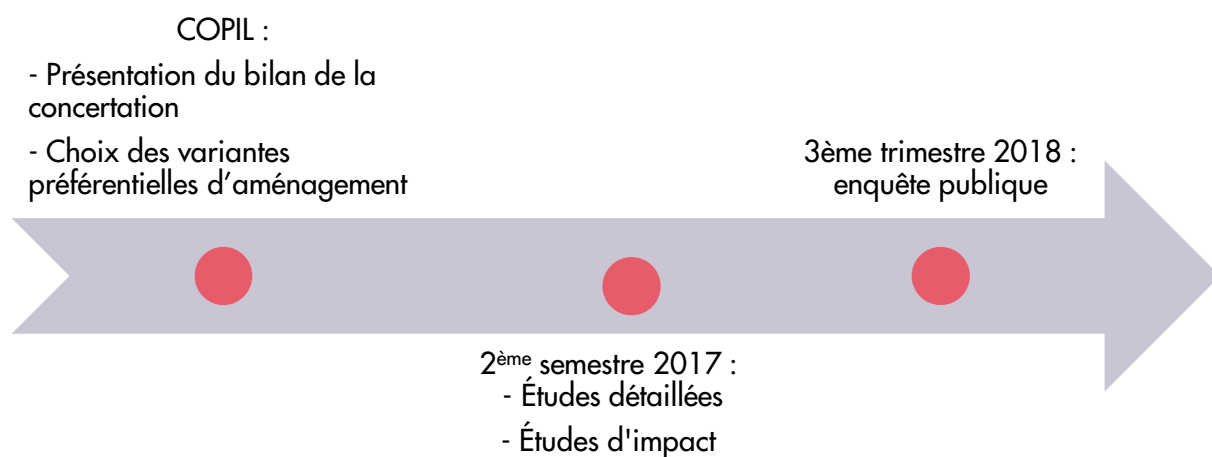
AU titre de l'axe 3

- Les termes de l'évaluation socio-économique des aménagements destinés aux bus seront précisés. En lien avec les collectivités en charge des politiques de mobilité et de déplacements, le maître d'ouvrage apportera les éclairages nécessaires pour justifier de la cohérence et de la complémentarité des projets et des orientations envisagés actuellement pour améliorer la mobilité quotidienne au nord d'Aix-en-Provence

Au titre des 3 axes réunis

- Dans l'esprit des ateliers de travail participatifs organisés en 2016 à l'attention des riverains, le maître d'ouvrage proposera un nouveau dispositif de concertation permettant aux riverains de continuer à participer à l'élaboration du projet, en intervenant notamment pendant la réalisation des études détaillées des variantes préférentielles.

6 SUITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE



RN 296 AMÉNAGEMENT



Réalisation : Nicaya / Studio Magellan © Google Maps © Copportail



Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement PACA

Service Transports Infrastructures et Mobilité
Unité Maîtrise d'ouvrage
16 rue Zattara - 13332 Marseille Cedex 3
Tél. : 04 88 22 61 00

www.paca.developpement-durable.gouv.fr

Bilan
Juillet 2017