

Département des Bouches-du-Rhône

Communes de FUVEAU, MEYREUIL, CHATEAUNEUF-le-ROUGE

**Enquête publique unique concernant la
Création d'un barreau de liaison entre la RD6 et A8
Contournement de La Barque**

Déclaration d'utilité publique du projet
Mise en compatibilité des plans d'urbanisme de Fuveau
et Chateauneuf-le-Rouge
Enquête parcellaire sur Fuveau, Meyreuil et Chateauneuf-le-Rouge
Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

CONCLUSIONS SUR L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

Avril 2016

Conclusions sur l'utilité publique du projet

La route départementale n°6 (RD6) permet de rejoindre l'est du département à partir de l'étang de Berre et du nord de Marseille. Elle dessert Gardanne et les zones d'activités de Rousset-Fuveau.

Compte tenu de son rôle important, elle a fait l'objet d'aménagements importants (mise à 2x2 voies depuis A51 jusqu'à un peu avant La Barque) depuis des années.

L'autoroute A8, qui assure le trafic de transit depuis l'Italie vers Aix en Provence et le nord de la France par A7, a un dispositif d'échange à La Barque et au Canet de Meyreuil tout proche.

Entre ces 2 infrastructures, la RD 96, qui vient d'Aubagne, permet de rejoindre l'A8 en traversant le hameau de La Barque (plus d'un millier d'habitants environ sur les 9500 habitants de la commune de Fuveau).

La traversée obligée de ce hameau par tout le trafic e la RD6 et de la RD96 sud vers l'A8, notamment poids lourds (PL), qu'il vienne de l'Est (zone de Rousset), ou de l'Ouest (Marseille Nord, Gardanne), occasionne des nuisances considérables pour les habitants, et des bouchons pour les usagers de la route qui doivent emprunter une voie devenue inadaptée, notamment aux heures de pointe.

C'est cette situation qui a conduit le conseil départemental des Bouches-du-Rhône (CD13) à décider de créer une nouvelle infrastructure de raccordement RD6/A8.

L'amélioration sur place s'étant très vite révélée impraticable, 8 hypothèses de tracés ont été comparées en 2005, pour aboutir en 2008 à 2 tracés potentiels, l'un à l'est, l'autre à l'ouest du village. A l'issue de plusieurs phases de concertation, le tracé ouest est choisi fin 2010, comme constituant "une réponse appropriée à la suppression des nuisances subies".

Au terme de nouvelles études destinées à mieux préciser le tracé en vue de son insertion dans l'environnement, un avant-projet est approuvé en mai 2014 après une ultime phase de concertation.

C'est ce dossier qui a été soumis à l'enquête publique en vue de sa déclaration d'utilité publique (DUP).

L'objectif de dévier hors du village le flux de véhicules qui y circule actuellement semble partagé par la grande majorité des habitants et usagers qui se sont exprimés, compte tenu de l'impact très négatif que ce trafic a sur leur vie quotidienne.

Les bilans des concertations successives en témoignent, ainsi que l'enquête publique (voir page 14 du rapport), qui recueille 13 avis défavorables (la plupart émanant de personnes plus ou moins impactées par le projet) sur les 200 avis exprimés.

Le rapport relate les motivations des avis favorables (baisse de la pollution et des bruits, amélioration de la sécurité, vie apaisée à la Barque, fluidité de la circulation), et les questions et réserves qu'il suscite parfois quand au caractère durable de la solution proposée

Du point de vue de la grande majorité des habitants de La Barque, et de Fuveau, il ne fait pas de doute que ce projet est d'une grande utilité.

D'ailleurs l'étude d'impact conclut que, du point de vue de la circulation locale, le projet a un impact positif sur les conditions de circulation, conduit à un gain de sécurité pour les usagers et les riverains, et une cohérence du schéma de circulation.

Néanmoins certains, considérant que le trafic provenait essentiellement de la zone d'activité de Rousset, ont contesté l'utilité de ce barreau de liaison au motif que la réalisation d'un nouveau point d'échange à Rousset pour desservir directement la zone d'activité permettrait d'apporter une solution durable, sans qu'il soit nécessaire de créer une voie nouvelle.

L'analyse des flux origine-destination et de l'évolution du trafic montre qu'il n'en est rien, et que, même si la réalisation d'un diffuseur à Rousset diminuerait effectivement le trafic dans la Barque de 3700 véh/j. s'il était réalisé demain, il resterait encore 13.500 véh/j. dans le village, essentiellement en provenance de l'Ouest et du Sud du département.

Pour ma part, je considère que la réalisation d'un diffuseur à Rousset ne peut pas être la solution unique, et que même s'il serait certainement utile à terme, la réalisation d'une infrastructure nouvelle reste nécessaire.

D'autres questions ont été posées sur la circulation résiduelle dans le village, sur le fait que les habitudes ne changeraient pas facilement et que nombre d'usagers continueraient à utiliser un itinéraire un peu plus court en distance de préférence à la voie nouvelle.

Cette objection est fondée, et j'ai demandé au CD13, qui l'a accepté par lettre du 25/03/16 jointe au rapport, d'envisager en liaison avec la commune de Fuveau, future gestionnaire de la voie, de compléter le programme de travaux par un réaménagement de l'emprise de la RD 96 dans la traversée de la Barque, dans le but de lui donner des qualités urbaines, et de dissuader le transit. C'est l'objet de la **recommandation** que je formule in fine de ce texte.

Les conséquences de la réalisation de ce barreau de liaison sur le fonctionnement du système viaire de l'est du département (maillage A8-A7-A51-RD6-RD96), et notamment le fait que ce nouvel itinéraire attirerait sur la RD6 un trafic de transit supplémentaire et de ce fait accentuerait la congestion de l'échangeur des Chabauds sur A51, ont été évoquées lors de l'enquête. Même s'il est indiscutable qu'effectivement un report partiel de trafic s'effectuera, son importance relative n'est pas telle qu'elle remette en cause l'utilité de la déviation. (cf rapport pages 18-19)

J'observe que cette question qui met en jeu le département, la communauté de commune du Pays d'Aix et l'Etat a été débattue dans le cadre du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) opposable depuis le 21 février 2016, et que la déviation y figure. L'Etat avait la possibilité d'intervenir dans ce cadre s'il avait jugé que ce projet mettait en cause le fonctionnement des infrastructures dont il a la charge (A551 et A51).

Des critiques ont été apportées sur la géométrie du projet, notamment entre l'échangeur de La Barque et le giratoire sud, section de la RD6 qui aux yeux des intervenants serait très fortement accidentogène du fait des dispositions du projet.

Il ne m'appartient pas, dans le cadre de cette enquête, d'arbitrer une querelle d'experts sur l'application des normes de conception des ouvrages routiers. Les explications que le CD13 m'a fourni (cf rapport et annexes détaillées) sont convaincantes.

Je considère que le CD13 a recherché la solution optimale compte tenu des contraintes.

A l'exception du bruit et de la pollution aérienne, les impacts environnementaux ont été peu ou pas évoqués lors de l'enquête.

En matière de bruit, le projet adopte des mesures de réduction des volumes sonores par merlons et murs anti-bruit qui, d'après les simulations de l'étude d'impact, créent une situation meilleure dans le village qu'avant les travaux, et dans le secteur sensible du pont des Bachassons où le projet se rapproche le plus de la zone urbanisée, les mesures maximales possibles ont été prises de telle sorte que les seuils réglementaires soient respectés pendant les travaux et en phase d'exploitation.

En matière de qualité de l'air, l'étude d'impact note en phase d'exploitation une amélioration sensible dans le hameau de La Barque, même si on note une dégradation au droit du barreau, bien que les seuils réglementaires soient respectés.

Les impacts sur la faune et la flore sont considérés comme modérés à négligeables en phase travaux, les mesures écologiques prises conduisant à des impacts résiduels faibles à nuls.

En phase d'exploitation, les impacts résiduels sont négligeables à faibles, sauf l'impact sur une chauve souris (le Murin de Natterer) qui est modéré, malgré la barrière anti-collisions prévue. L'impact sur les intérêts défendus par la directive européenne Natura 2000 est considéré comme négligeable.

En matière d'eau, une procédure spécifique est prévue et des conclusions distinctes sont données par ailleurs.

On peut constater que, bien que le projet modifie l'écoulement des eaux de surface, des mesures sont prises pour compenser la réduction du champ d'étendue de la crue de l'Arc et des vallats qui s'y jettent. Elles permettent à l'étude d'impact de qualifier l'impact des travaux comme neutre. Rien donc qui soit susceptible de mettre en cause l'utilité publique du projet.

Il en est de même pour le risque de pollution accidentelle, en phase de chantier et d'exploitation, qui feront l'objet de mesures de prévention particulières, qui conduiront à un impact positif après travaux.

L'impact résiduel sur le paysage est jugé faible en phase d'exploitation, compte tenu du choix d'un tracé au plus près du terrain naturel, et du plan paysager qui visera à insérer le projet sans souligner le tracé et en constituant des écrans visuels (cas de la bastide de Puget).

Les impacts sur le milieu humain ont été largement évoqués lors de l'enquête.

L'établissement hôtelier de la Bastide de Puget, bastide XVIIème typique de la campagne provençale autour d'Aix en Provence, est proche de l'emprise. Les nuisances de chantier seront compensées par une optimisation des périodes de travaux. L'impact résiduel du projet en phase d'exploitation sur cet établissement est qualifié de faible.

Quatre exploitations agricoles verront leurs emprises diminuées, dont l'une de façon très importante, puisque le tracé routier qui passe au centre de la propriété conduit à la mise en cause du siège de l'exploitation, d'un logement et de de gîtes agro-touristiques qui constituent une part importante de son équilibre économique. Il entraîne également des modifications importantes sur les réseaux et les chemins d'exploitation.

Enfin 2 propriétés contenant une habitation devront être acquises par le CD13, le tracé prévu obligeant à sa démolition pour l'une, la proximité de l'emprise pour l'autre ne permettant pas d'envisager qu'elle continue à être habitée si elle n'était pas démolie..

Il convient de mettre en balance ces effets négatifs avec les bénéfiques attendus du projet.

Ces bénéfiques sont l'amélioration radicale des conditions de la circulation dans le secteur de La Barque et la réalisation d'un schéma de circulation cohérent, qui permettra la poursuite du développement économique du secteur, l'amélioration de la qualité de vie des habitants de La Barque et un gain de sécurité pour les usagers.

Au terme de ce bilan, et au vu des mesures prévues pour compenser au mieux les impacts créés par le projet, considérant qu'aucun des impacts négatifs évoqués lors de l'enquête publique n'est de nature à mettre en cause l'utilité publique du projet, considérant que le bénéfice attendu l'emporte largement sur ses conséquences négatives, je donne un

avis favorable au projet.

Néanmoins je formule la recommandation suivante :

Il est important que, lorsque le contournement de La Barque sera réalisé, le trafic dans le village soit limité à celui qui est généré par le hameau même, à l'exclusion du transit.

Dans ce but le CD13, par lettre du 25 mars 2016 du conseiller départemental délégué aux routes, a pris l'engagement de réaliser un aménagement urbain comme mentionné à l'étude d'impact page 466, conjugué à l'interdiction de la circulation des poids lourds dans la Barque.

Cet aménagement a été précisé par le CD13 dans sa réponse au PV de synthèse (cf. rapport page 16) .

Pour atteindre l'objectif recherché, **je recommande** que les 3 aménagements routiers proposés pour "pacifier" la traversée de La Barque:

- une écluse ou d'une chicane en entrée/sortie de hameau, obligeant les véhicules entrant dans le hameau à céder la priorité aux véhicules sortant,

- un plateau traversant au droit du carrefour RD96/RD6c,
- des ralentisseurs en section courante pour réguler la vitesse des conducteurs.

soient complétés par un projet de requalification urbaine de toute l'emprise publique centrale du village, entre le pont de Bachasson et le giratoire sud, comprenant circulation piétonne et cyclable (liaison du giratoire nord avec la piste vers Gardanne le long du CD6c et CD6), éventuellement diminution de la largeur de l'emprise actuelle de la RD96, création de places de stationnement près de la mairie-annexe, et de la poste, plantations, éclairage public.

Ce projet, qui concerne un territoire destiné à être classé dans le domaine communal, devrait être élaboré conjointement avec la commune de Fuveau.. Je souhaite que celle-ci s'engage sur un tel projet avant la Déclaration d'Utilité Publique.

Marseille le 11 avril 2016

Jean-Philippe BEAU

commissaire enquêteur