



Création d'une bretelle d'accès à l'autoroute A51 à partir de la RD9, réservée aux transports en commun

CONCERTATION

BILAN DE CONCERTATION

RAPPEL DU CONTEXTE DE L'OPÉRATION

Cette opération s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de l'offre de transport en commun entre le pôle d'activité et la gare routière d'Aix en Provence. Elle vient en complément du SAS d'insertion réalisé en 2014 permettant déjà aux véhicules de court-circuiter partiellement la RD9 par l'avenue Paul Guigou.

L'aménagement d'une bretelle d'accès à l'A51 depuis la RD9 via le carrefour giratoire Georges Couton permettra de s'affranchir des encombrements les plus pénalisants sur la RD9 en amont des bretelles d'accès existantes vers Aix en Provence et Marseille, et ainsi d'améliorer notablement les temps de parcours et la régularité des lignes de transport en commun.

Afin de garantir l'exclusivité d'usage de cet aménagement aux véhicules de transport en commun, un SAS de contrôle sera mis en place en amont du raccordement à l'A51, de même qu'une voie de refus permettant aux usagers non autorisés de rejoindre la rue Marcel Isoard puis à nouveau la RD 9 au niveau de la déchetterie de la Parade.

Le cadre réglementaire

Conformément aux articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme et compte tenu de la nature et du montant de l'aménagement (supérieur à 1,9 millions d'euros) la Métropole Aix Marseille Provence a lancé une procédure de concertation publique.

La concertation poursuit divers objectifs :

- informer le public et recueillir son avis sur l'intérêt général de l'opération envisagée
- prendre en compte les intérêts des tiers dans le processus de décision relatif au présent projet d'aménagement.

Les modalités de concertation

Cette concertation a fait l'objet des dispositions suivantes :

Publicité:

- Affichage sur site au niveau de chacune des bretelles d'accès au carrefour giratoire Georges Couton et voie d'accès à la zone commerciale
- Affichage en mairie annexe des Milles et du Pont de l'Arc
- Publicité dans la presse (deux publications)
- Affichage sur les principaux sites métropolitains et Ville d'Aix en Provence (Mairie, Direction de la circulation, Hotel Boades, Robole)
- Affichage en page principale du site Internet de la Métropole

Consultations du dossier de concertation :

- Accès au dossier papier en trois exemplaires sur le site de la Robole (Infrastructures de transports)
- Accès au dossier informatique en page principale du site Internet de la Métropole

Collecte des avis et remarques du public :

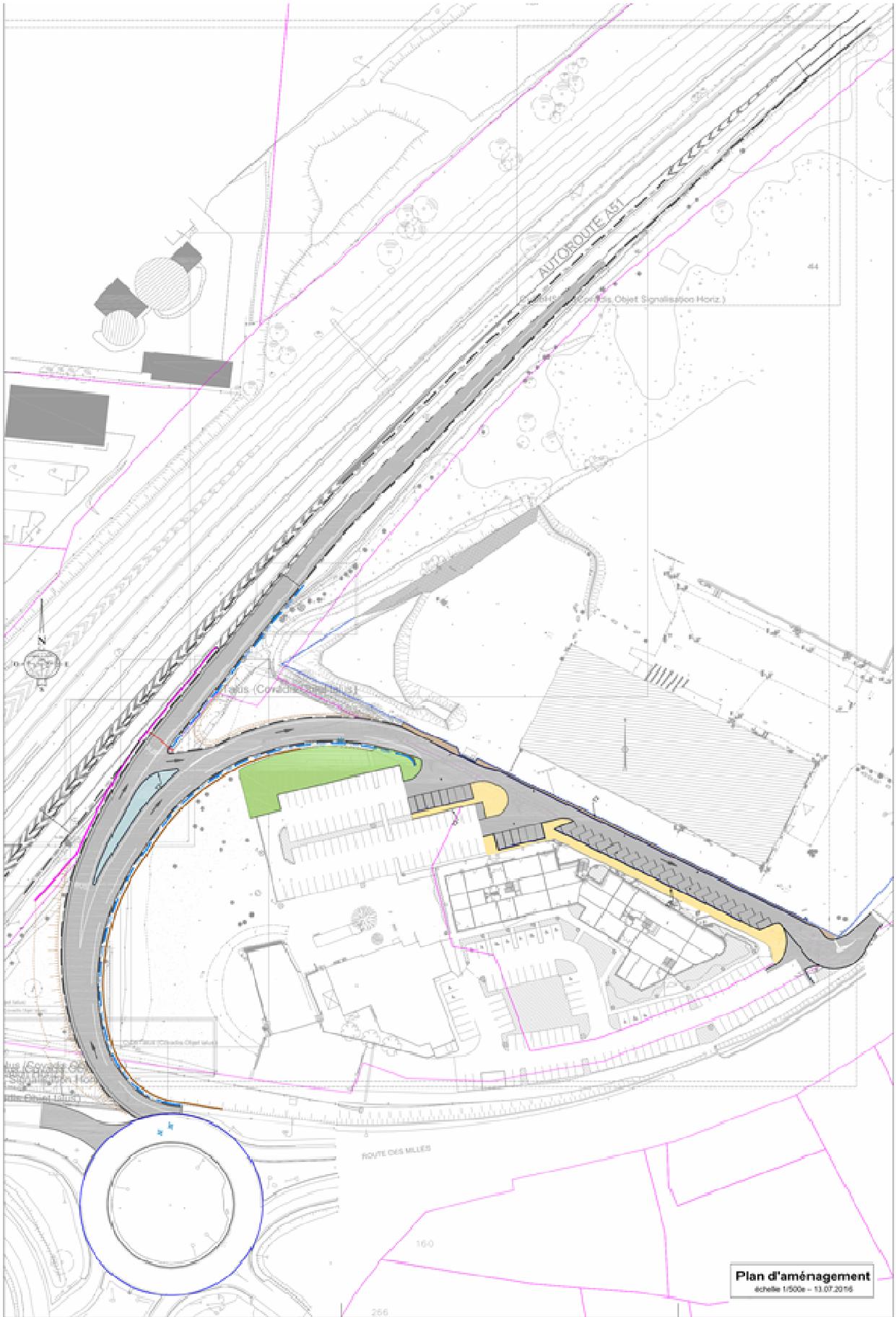
- Mise à disposition d'un registre de consultation papier sur le site de la Robole
- Mise à disposition d'une adresse mail dédiée disponible sur le site Internet de la Métropole.

PRÉSENTATION DU PROJET

Principales caractéristiques

Le présent projet comporte ainsi l'aménagement des points suivants :

- la création de la bretelle elle-même, comprenant la réalisation d'un plate forme en remblais, Talus et ouvrages de soutènement, corps de chaussée, éclairage, signalisation et dispositifs de retenue.
- la modification du carrefour giratoire existant permettant d'y raccorder le nouvel aménagement,
- la réalisation d'une voie de refus permettant aux véhicules non autorisés de rejoindre la rue Marcel Isoard puis la RD9 au niveau de la déchetterie de la Parade,
- la mise en œuvre d'un sas de contrôle d'accès avec reconnaissance de plaques et gestion à distance depuis l'accueil du pôle d'échange de Plan d'Aillane.



BILAN DE LA CONCERTATION

3 avis ont été déposés sur les supports papier et informatique mis à disposition du public:

- L'Association de Défense du site du Réaltor et de son Environnement (ADSR), Mr Marc FAURE
- Par mail depuis l'adresse mail Lorenzo.melisssss@gmail.com
- Le CIQ Millois Mr Clément GUIGOU, Mr Jean-Luc RICHIER et Mr Auguste TROUILLER

3 avis sont donc pris en compte et se répartissent comme suit

1- Remarques de la part de l'Association de Défense du site du Réaltor et de son Environnement (ADSR), Mr Marc FAURE :

Question 1 :

L'Association de Défense du site du Réaltor et de son Environnement (ADSR) intervient dans le présent dossier en tant qu'association agréée au titre du code de l'urbanisme.

Nous ne pouvons que louer l'objectif poursuivi par ces travaux qui consiste en la création d'une liaison de transport en commun en site propre (TCSP) entre le pôle d'Aillane et le centre de Aix en Provence.

Néanmoins nous déplorerons la solution retenue.

En effet depuis de nombreuses années l'ADSR milite pour la réalisation d'un réel TCSP entre la gare d'Aix TGV, les zones économiques Duranne, Pichaury,... et le centre d'Aix en Provence.

Le manque total d'anticipation et le refus d'abandonner une politique du « tout voiture » conduit une fois encore les aménageurs à des solutions de très court terme; alors qu'en terme d'aménagement du territoire et de préservation des fonds publics il est plus que nécessaire de s'inscrire dans une démarche de long terme.

La solution retenue qui consiste à intégrer le bus dans le flux de circulation des véhicules légers et poids lourds en empruntant la voie de gauche en direction de Pont de l'Arc est un non-sens. La création d'un TCSP a justement pour ambition de garantir les temps de trajets afin de rendre ce mode de transport plus attractif que l'utilisation des véhicules particuliers surtout aux heures de pointe.

Une simple observation permet de constater que cette voie de gauche est abusivement emprunée par de nombreux automobilistes qui se rabattent au dernier moment pour reprendre la bretelle vers l'A51 en direction du nord, obstruant ainsi la dite voie de gauche.

Il est absolument nécessaire de créer un « vrai » TCSP : c'est-à-dire la création d'une voie dédiée à l'usage exclusif des transports en commun. Toute réinsertion dans le flux routier « normal » va à l'encontre de l'objectif poursuivi.

Réponse :

La création de la bretelle RD9/A51 s'inscrit dans le cadre global de l'aménagement de la ligne A du BHNS de la ville d'Aix en Provence et fait notamment la jonction avec le pôle d'activité d'Aix en Provence / Les Milles. Plusieurs aménagements annexes ont d'ores et déjà été réalisés sur cet axe (Itinéraire et SAS Albert Guigou) et d'autres sont à venir (Création d'une voie réservée au Bus sur l'A51 entre le bretelle RD9/A51 et l'avenue Henry Mouret, utilisable en cas de perturbation du trafic - Voie de droite et non voie de gauche) qui permettront de préserver la circulation des transports en commun des aléas du trafic général sur l'essentiel de l'itinéraire de la Ligne A.

Question 2 :

Dans le même esprit nous rappelons que le Conseil Régional avait émis, en octobre 2013, un avis défavorable au PDU de la CPA sur le fait en particulier que plus de la moitié du parcours du BHNS ne se réalisait pas sur des voies dédiées.

Comme vous le savez, le PLU de Cabriès est en cours de validation. Dans ce cadre, et en tenant compte des infrastructures existantes et afin de réduire la consommation de terres agricoles, l'ADSR propose la création d'un métro aérien entre la gare d'Aix TGV, les zones économiques, le pôle d'Aillane et Aix en Provence sur le tracé de la RD9. Cette infrastructure permettrait ainsi de réellement garantir les temps de trajet.

En le faisant transiter le long de l'actuelle RD9, les habitants de Cabriès/Calas pourraient ainsi contribuer à la performance économique de cet ouvrage en augmentant le taux de remplissage. Nous préconisons également la création d'un arrêt « TCSP » au rond-point de Lagremeuse. Cette localisation permettrait ainsi une liaison avec la ligne de TCSP qui serait également à créer pour absorber le flux Nord/sud entre Marseille, la future halte ferrée de Plan de Campagne et la Duranne.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments l'ADSR dépose un avis défavorable à ce projet.

Réponse :

L'aménagement proposé par l'ADSR sort très largement du cadre de l'opération Bretelle RD9/A51 qui a pour objectif de proposer une solution visant à l'amélioration notable du temps de parcours et de la régularité des Transports en communs avec un impact foncier et financier maîtrisés et dans des délais raisonnables.

2- Remarques reçues de l'adresse mail Lorenzo.melisssss@gmail.com:

Question 1 :

J'aurais souhaité savoir ce qu'il est prévu de faire concernant l'intersection très dangereuse située sur la D9 en provenance du rond-point G. Couton pour rejoindre l'autoroute A51 via la bretelle d'entrée, je vous prie ?

En effet, ce croisement est très dangereux car les véhicules en provenance de la D9 circulent à vive allure et il est souvent difficile de s'engager dans la bretelle d'accès à l'autoroute A51 à partir de cette intersection !

Pourquoi ne pas construire un mini-pont enjambant la D9 de manière à ce que les automobilistes en provenance du rond-point G. Couton puissent accéder en toute sécurité à l'autoroute A51 ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses et j'espère que mon idée pourra éventuellement être retenue et élaborée pour enfin sécuriser ce croisement plus que dangereux qui perdure depuis des années maintenant.

Réponse :

La question est sans rapport avec le projet de bretelle RD9 / A51, qui n'aura en outre aucun effet positif ou négatif, direct ou indirect sur le sujet évoqué. La problématique évoquée est par ailleurs hors de compétence de la métropole Aix Marseille Provence - TC2.

3- Remarques de la part du CIQ Millois Mr Clément GUIGOU, Mr Jean-Luc RICHIER et Mr Auguste TROUILLER

Question 1 :

Nous ne comprenons pas l'intérêt du projet. L'accès bus à l'A51 se fait actuellement depuis la RD9 par la bretelle d'accès existante, comme pour tous les autres véhicules.

Des emprises existent dans ce secteur pour créer des voies en site propre.

Il nous apparaît plus opportun:

De réduire le côté accidentogène du sens Pont de l'Arc-Marseille par un carrefour à feux à créer (qui favoriserait l'accès BHNS à la bretelle existante) suivi d'une voie en site propre à créer dans cette partie de bretelle.

Ce feu pourrait être coordonné avec le feu du sas existant pour favoriser axes et BHNS.

De créer une station (arrêt de bus) du BHNS ligne A futur dans cette bretelle d'accès – proche du futur feu ...Barrida – pour que les bus évitent le rond point Couton.

Ainsi pourrait-on disposer d'une solution moins coûteuse (7M€ p5 application des programmes)

Réponse :

Le projet se justifie par une perte conséquente de temps de parcours au niveau de la bretelle d'insertion existante RD9 / A51 aux heures de pointes du fait d'importantes remontées de files sur la voie de droite de la RD9 assurant la desserte des bretelles d'accès à l'A51 en direction de Marseille et d'Aix en Provence. Cet aménagement permettra aux transports en communs de rester sur la voie de gauche de la RD 9 jusqu'au giratoire Georges Couton, considérablement moins encombrée, puis de s'insérer sur l'A51 à partir du carrefour giratoire sans créer de perturbation supplémentaire.

La problématique soulevée concernant le mouvement de tourne à gauche Aix en Provence > Marseille relève d'un autre projet, sans rapport avec le présent aménagement.

Le montant des travaux annoncé est erroné : le projet est estimé à 2 M€ HT, 7 M€ HT étant un ordre de grandeur pour l'ensemble des aménagements BHNS ligne A.

Question 2 :

Si ce projet doit se réaliser, la barrière d'accès à l'A51 devrait être implantée plus proche de la RD9. Nous ne comprenons pas, en effet, la création de cette voie de desserte mixte accès A51/2ème desserte de cette zone commerciale.

Réponse :

La barrière a été positionnée afin de permettre au bus de s'avancer sur la bretelle sans perturber la circulation du carrefour giratoire. Cette configuration oblige à prévoir une échappatoire pour les véhicules non autorisés qui se seraient engagés sur la bretelle afin de supprimer les risques de marche arrière accidentogène sur le carrefour giratoire Georges Couton. Le contexte foncier n'a pas permis de dégager d'autre solution qu'une voie de refus vers la rue Marcel Isoard.

Question 3 :

La B.A.U doit être maintenue sur l'A51

Réponse :

La voie nouvelle se raccordera à la bretelle d'accès existante et n'impactera pas la BAU de l'A51.

Question 4 :

La rétention pluviale doit apparaître clairement

Réponse :

Une rétention pluviale enterrée de 230 m3 est prévue dans le cadre de l'aménagement. Initialement implantée entre la voie d'insertion sur l'A51 et la voie de refus, la forme et le positionnement du bassin devra être confirmé après détection des réseaux existants.

Question 5 :

Une signalisation supplémentaire sur la RD9 côté Ouest dans le sens les Milles -> Pont de l'Arc permettrait pour accélérer le bus de séparer plus efficacement les trafics en direction A51 Aix/RD9 Pont de l'Arc.

Réponse :

Il existe déjà une pré signalisation d'affectation des voies implantée 500 m environ en amont des bretelles de raccordement à l'A51 et du carrefour giratoire Georges Couton. Le renforcement de cette signalisation pourrait éventuellement constituer un facteur d'amélioration de la répartition des flux de véhicules entre les voies de gauche (vers le carrefour G Couton et le pont de l'Arc) et de droite (A51 Nord et Sud) et à ce titre participer à accroître l'efficacité de la nouvelle bretelle de raccordement RD9-A51.

Cette solution devra faire l'objet d'une étude plus approfondie afin d'en vérifier la pertinence et la faisabilité en terme d'implantation, de cohérence avec la signalisation directionnelle déjà en place et visa à vis du comportement des usagers.

Question 6 :

Nous constatons que la complexité d'accès au site diffusant cette concertation a abouti à une trop faible concertation alors que les problèmes réels de circulation existent matin et soir sur ce secteur qui est un nœud routier important du département.

Réponse :

Cette concertation a fait l'objet d'une large publicité dans la presse, sur Internet, sur site et dans les principales administrations communales et métropolitaines. Elle a par ailleurs bénéficié de moyens de collecte des avis et questions des usagers via un registre papier et une adresse mail dédiée.

En outre, l'aménagement dont il est question n'a pas vocation à apporter un solution au difficultés de circulation automobile aux heures de pointe au niveau du carrefour giratoire Georges Couton, mais d'améliorer la qualité de l'offre de transport en commun en fiabilisant les temps de parcours des lignes TC circulant entre la pôle d'activité et la gare routière d'Aix en Provence.