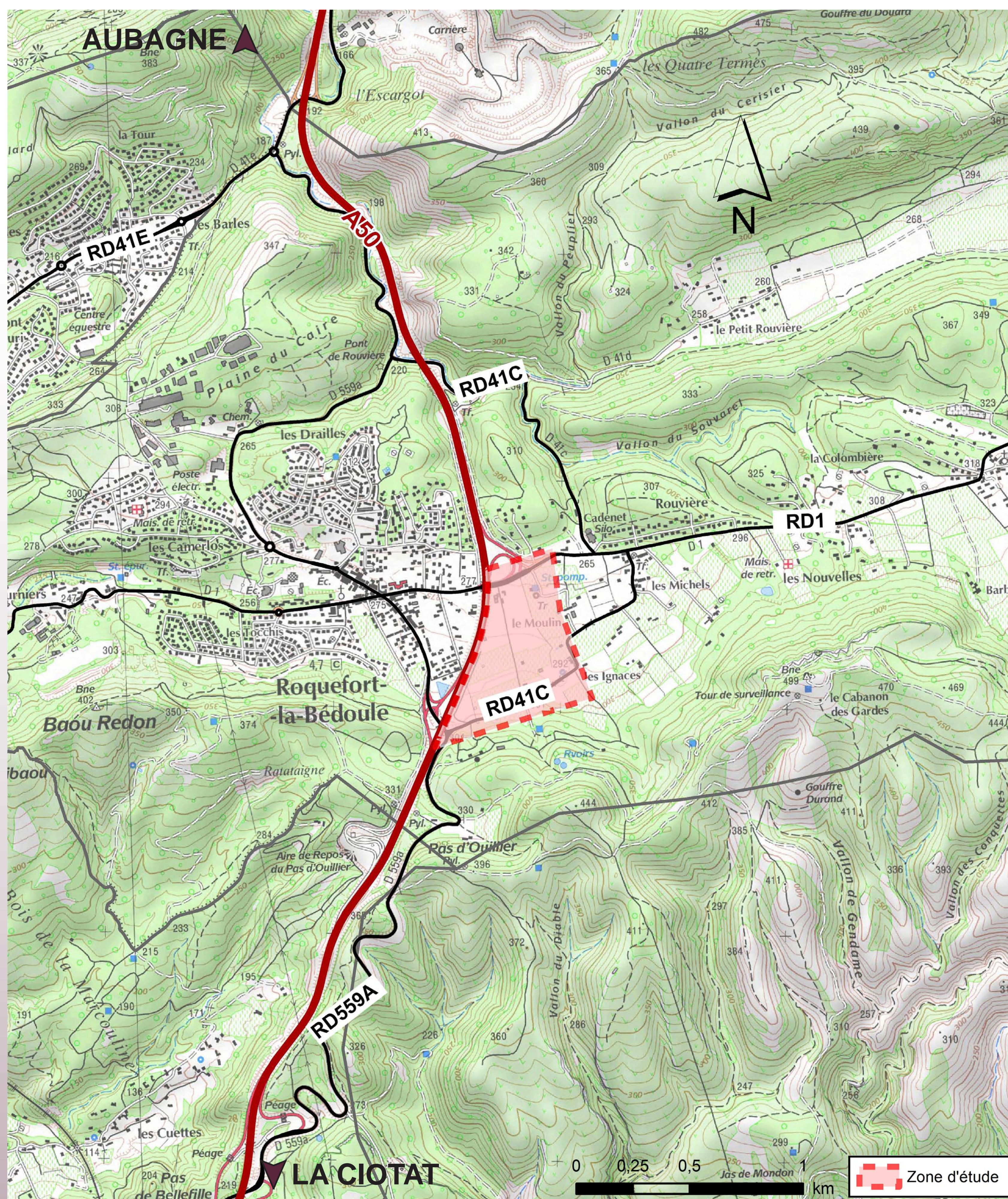


RD 559A : DÉVIATION DE ROQUEFORT LA BÉDOULE

CONCERTATION PUBLIQUE

1 - CONTEXTE



SITUATION ACTUELLE

L'agglomération de Roquefort la Bédoule est fortement marquée par son positionnement entre deux demi-échangeurs de l'A50, ce qui implique :

- un trafic important,
- une saturation du réseau viaire,
- des nuisances nombreuses.

BESOIN IDENTIFIÉ

Réduire le trafic du centre-ville pour permettre une requalification du centre de Roquefort la Bédoule afin d'affirmer son identité.

OBJECTIFS

L'objet de cette opération porte sur un projet d'aménagement du territoire visant à :

- améliorer la qualité de vie du noyau urbain,
- proposer des déplacements pacifiés et sécurisés,
- favoriser les modes doux,
- désengorger les voiries et régulariser les temps de parcours.

CONCERTATION

Cette concertation présente un résumé des Etudes Préliminaires afin de recueillir les remarques des usagers et des riverains et d'identifier parmi les différentes variantes envisagées, celle retenant l'adhésion du public.

Une nouvelle concertation sera ensuite réalisée au stade de l'Avant-Projet et présentera en détail la solution retenue par la commune.

CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET

	2018												2019												2020												2021					
	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin
ETUDE PRELIMINAIRE	←→																																									
AVANT PROJET													←→																													
ENQUÊTE PUBLIQUE DOSSIER D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP) ET DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (DAE)																									←→																	
ETUDES DE DÉTAIL ET TRAVAUX																																					←					

■ Concertation en mairie (août 2018)
■ Enquête Publique (février 2020)
▬ Concertation tout au long du projet (de mai 2019 à mai 2021)

RD 559A : DÉVIATION DE ROQUEFORT LA BÉDOULE

CONCERTATION PUBLIQUE

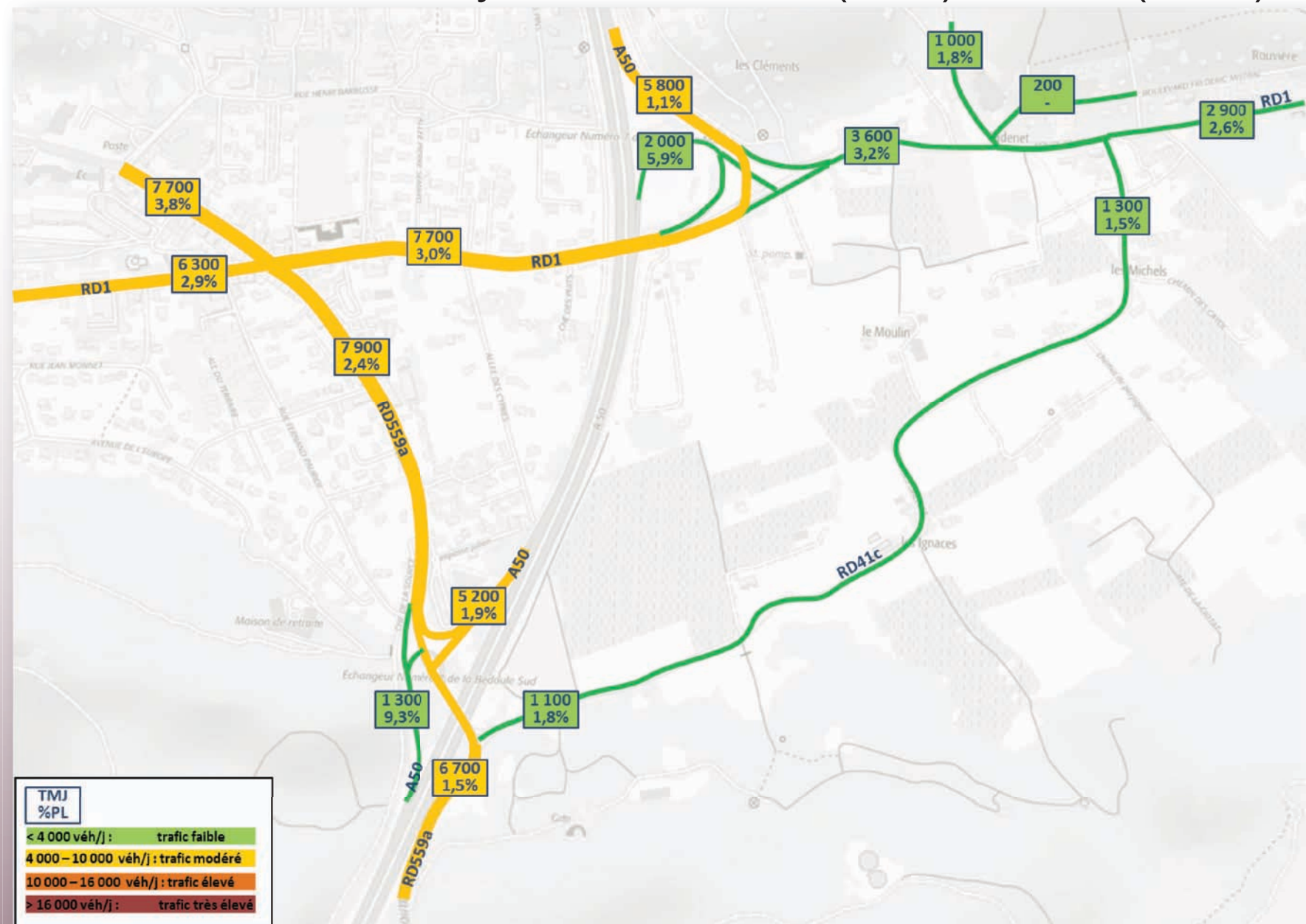
2 - ETUDE CIRCULATION

La commune de Roquefort la Bédoule est desservie directement depuis l'autoroute A50 par 2 demi-échangeurs donnant sur les RD1 et RD559a.

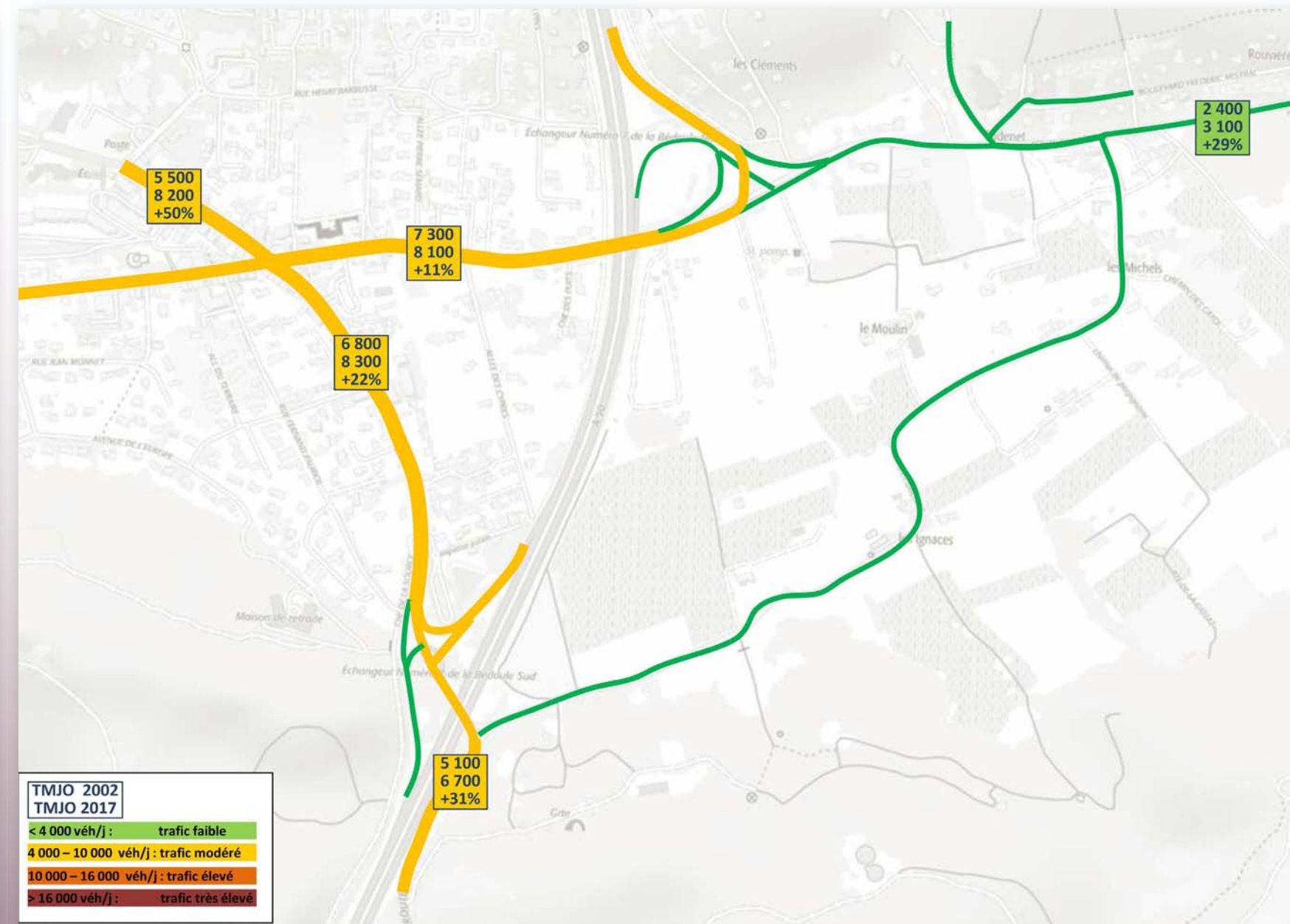
Cette situation induit des trafics importants au centre de la commune, en particulier des trafics Poids Lourds liés aux activités des carrières Lafarge Granulats le long de la RD1 et Béton Bronzo le long de la RD559a.

ETAT INITIAL

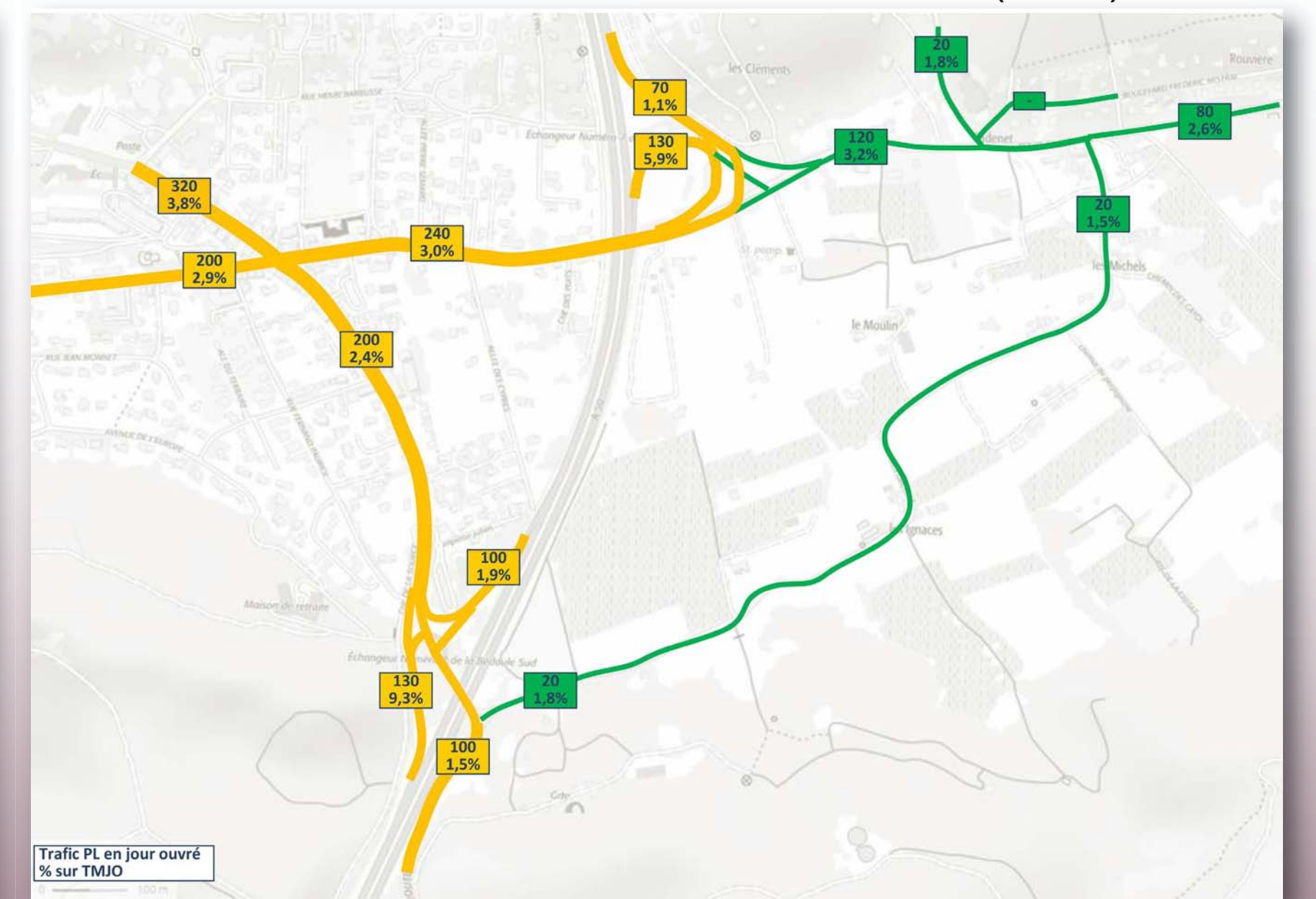
Carte des Trafics Moyens Journaliers (TMJ) actuels (2017)



Evolution des Trafics entre 2002 et 2017



Carte des Trafics Poids Lourds actuels (2017)

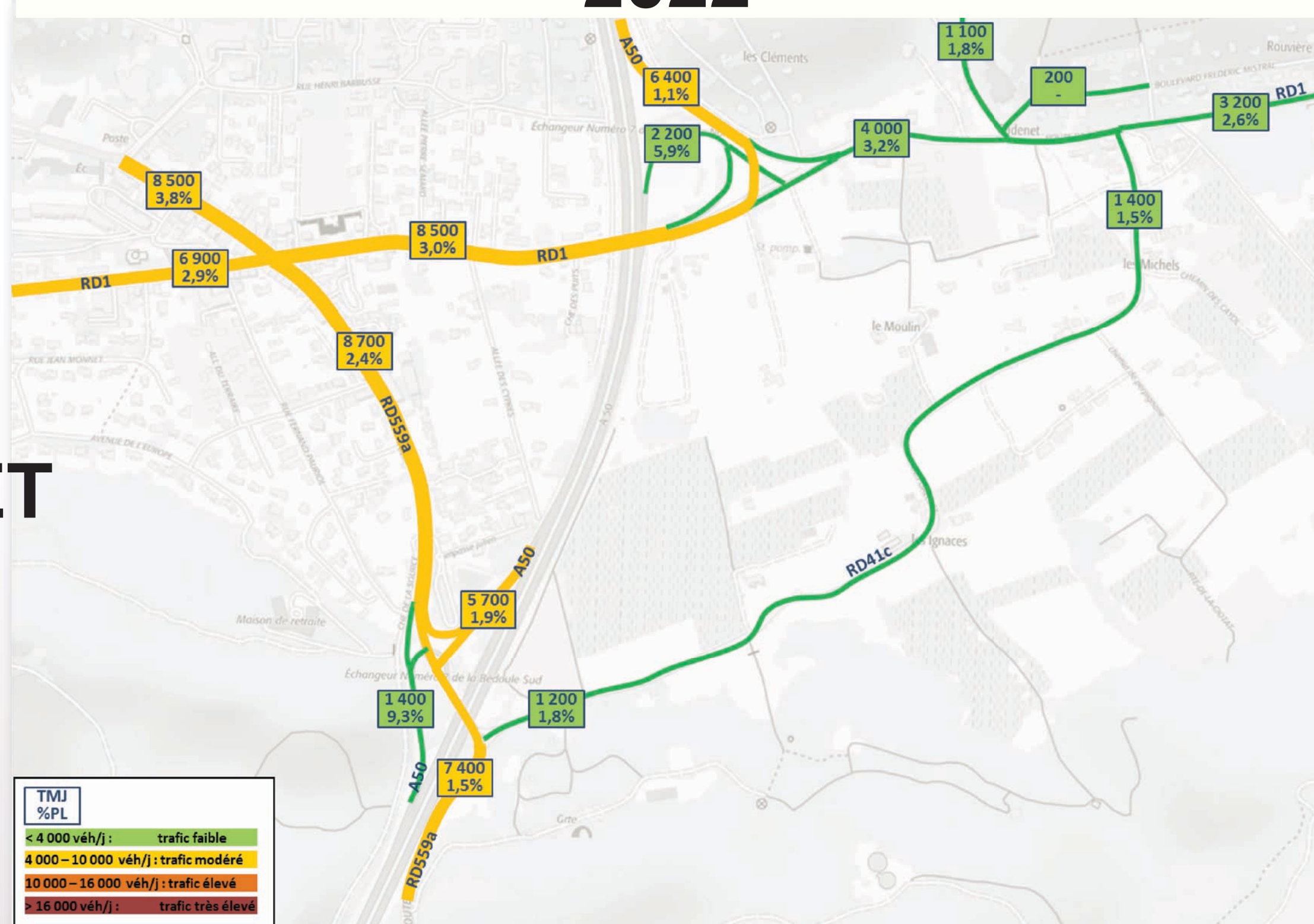


TMJ : Trafic Moyen Journalier - TMJO : Trafic Moyen en Jour Ouvré

ESTIMATION DES TRAFICS FUTURS (Trafics Moyens Journaliers TMJ)

SANS PROJET

2022



2042



AVEC PROJET



La déviation à l'Est de la commune reliera la RD559a Sud à la RD1 Est. Elle permettra de réduire le trafic passant actuellement par le centre-ville (RD559a et RD1) à l'Ouest de l'autoroute A50. Les trafics qui vont se reporter sur la déviation peuvent être estimés à 4800 véhicules par jour à sa mise en service en 2022. Les reports de trafics sur la déviation permettent de réduire la charge globale du carrefour RD1/RD559a en heure de pointe du matin comme du soir, ce qui permet d'atténuer les problèmes de congestion.

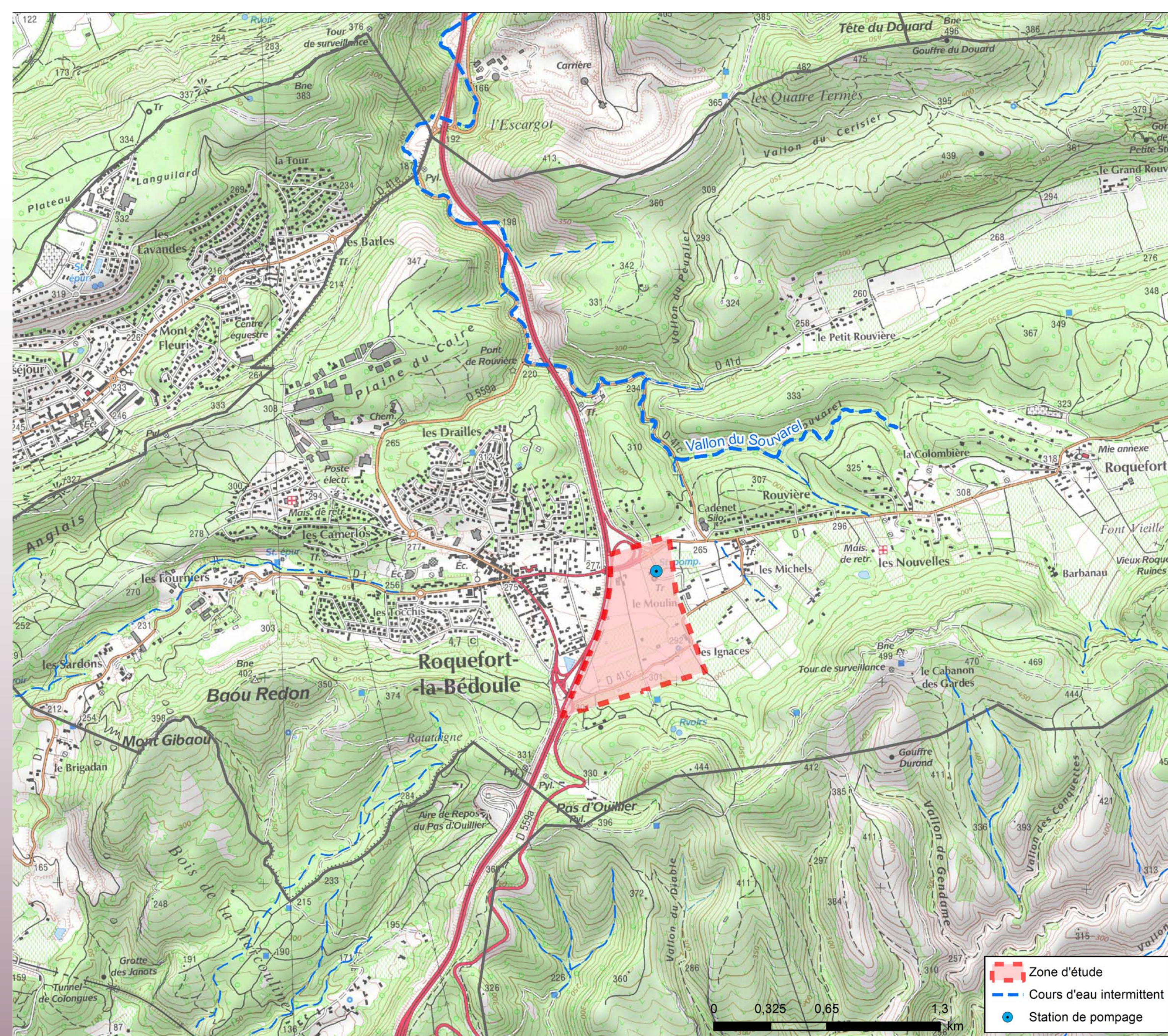
En 2042 soit 20 ans après la mise en service, le trafic global aura continué d'augmenter et la déviation supportera un trafic de 6300 véhicules par jour qui se reporterait sans déviation sur le réseau existant déjà saturé. Il est prévu un trafic Poids Lourds faible sur la déviation car celui-ci est plus tourné vers l'Ouest alors que la déviation est à l'Est de la commune.

RD 559A : DÉVIATION DE ROQUEFORT LA BÉDOULE

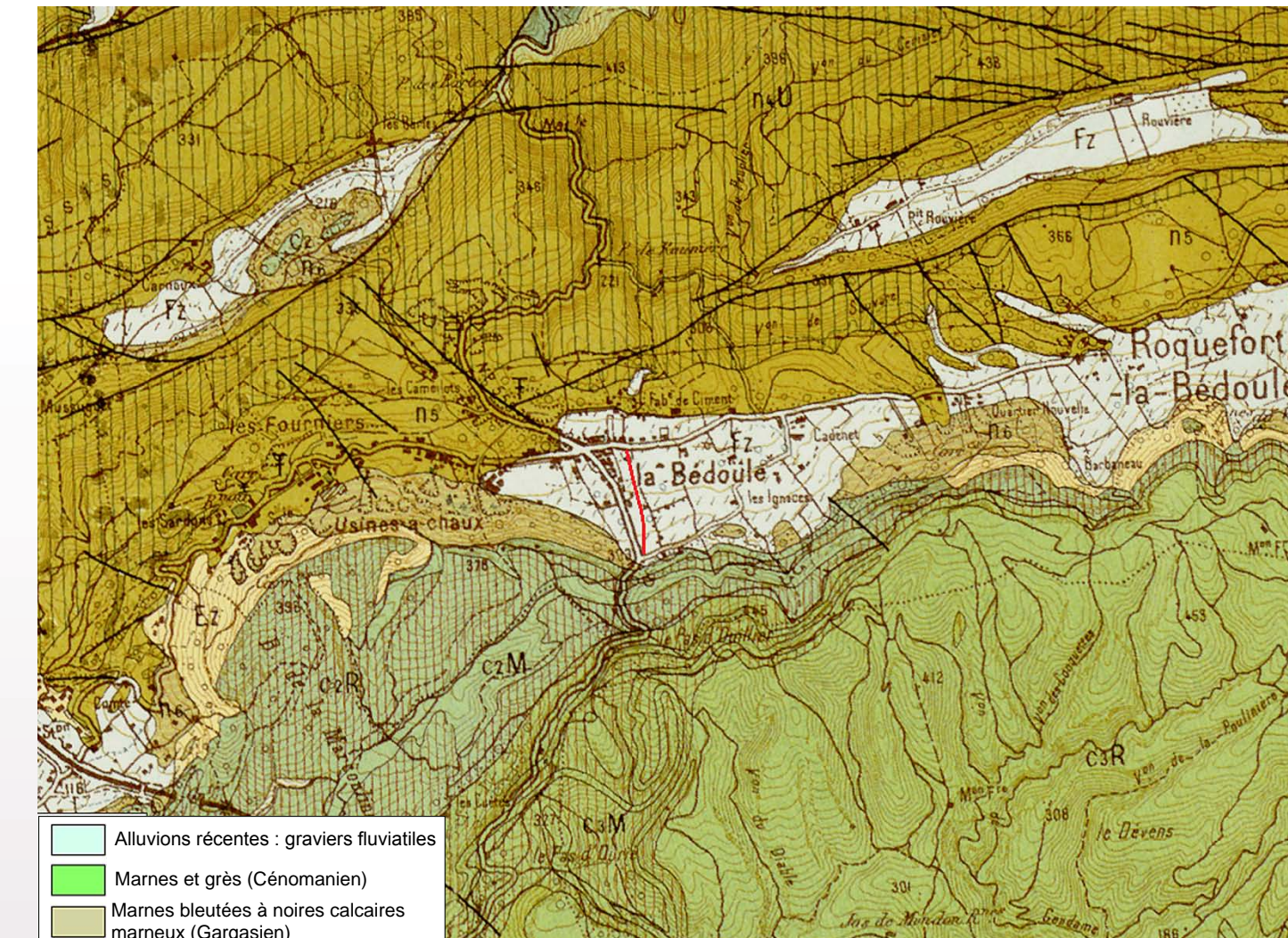
CONCERTATION PUBLIQUE

3 - CARTE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

MILIEU PHYSIQUE



⇒ Le cours d'eau le plus proche est le vallon du Souvarel, il ne traverse pas la zone d'étude.
 ⇒ Présence d'une station de pompage au sein du site.

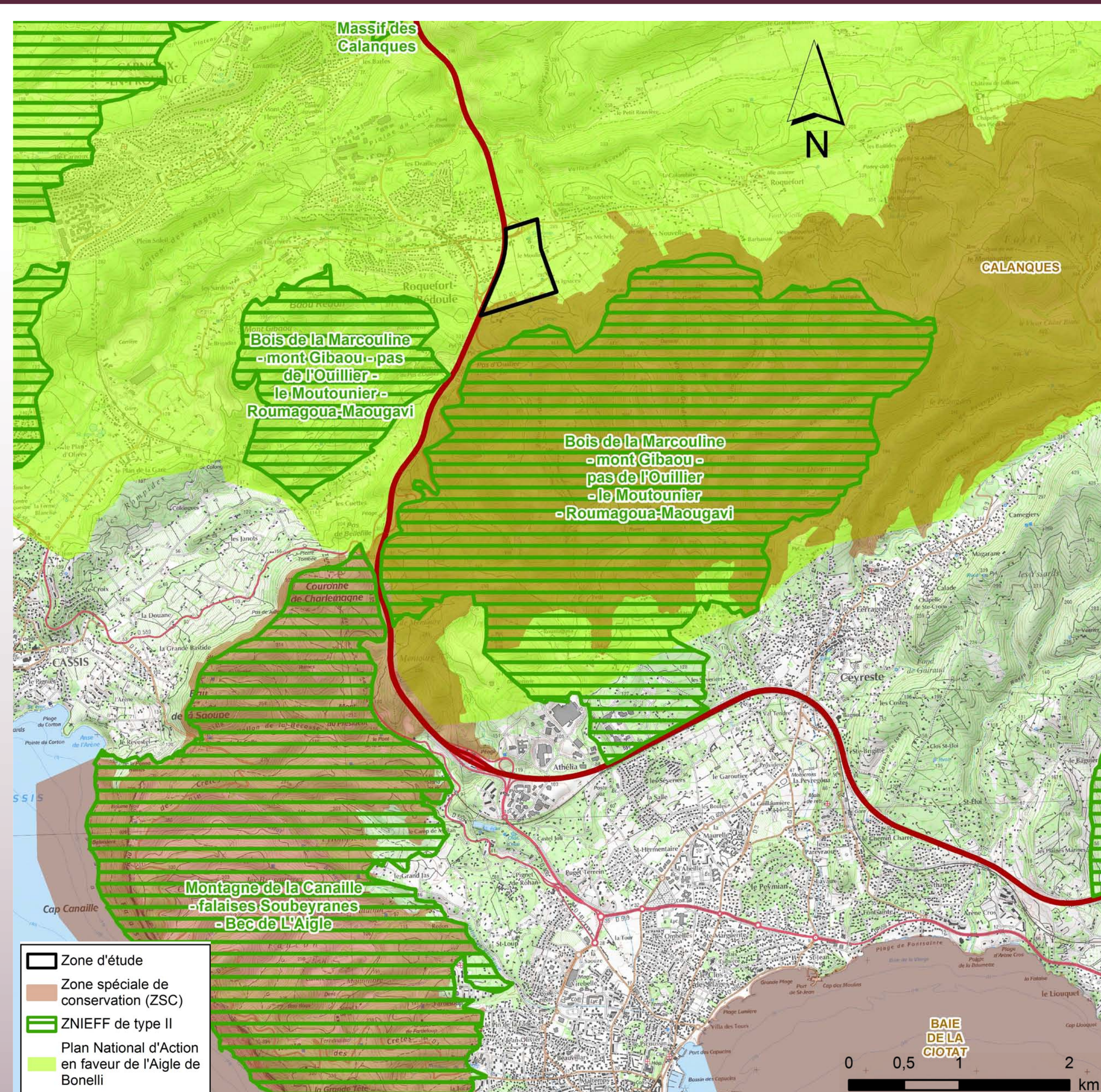


⇒ Alluvions récentes de fond de vallée comprenant essentiellement des graviers fluviaux



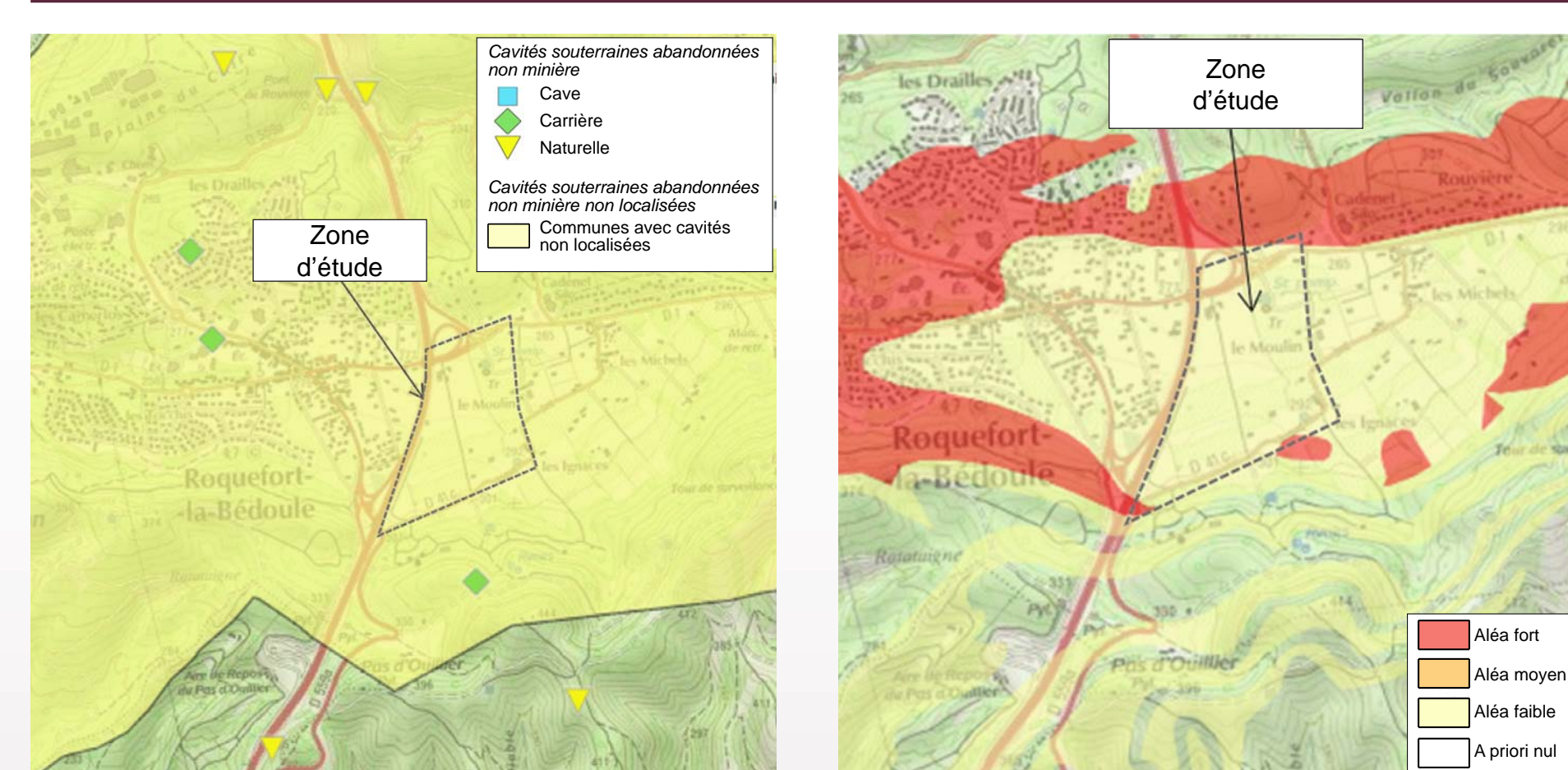
⇒ Un relief plutôt plat et en pente douce, un environnement calme et fréquenté par les cyclistes

MILIEU NATUREL



⇒ Zone Spéciale de Conservation (ZSC) «Calanques et îles marseillaises - Cap Canaille et Massif du Grand Caunet (FR 9301602)» au sud de la zone d'étude : espèces et habitats naturels d'intérêts communautaires.
 ⇒ Zone d'étude entièrement incluse au sein du périmètre du Plan National d'Action en faveur de l'Aigle de Bonelli.

RISQUES NATURELS



⇒ Aléa retrait-gonflement globalement faible, un secteur de risque fort est identifié au sud de la zone d'étude.
 ⇒ Zone de sismicité faible (niveau II).
 ⇒ Zone karstique avec cavités non localisées.
 ⇒ Des risques liés au départ d'incendie.



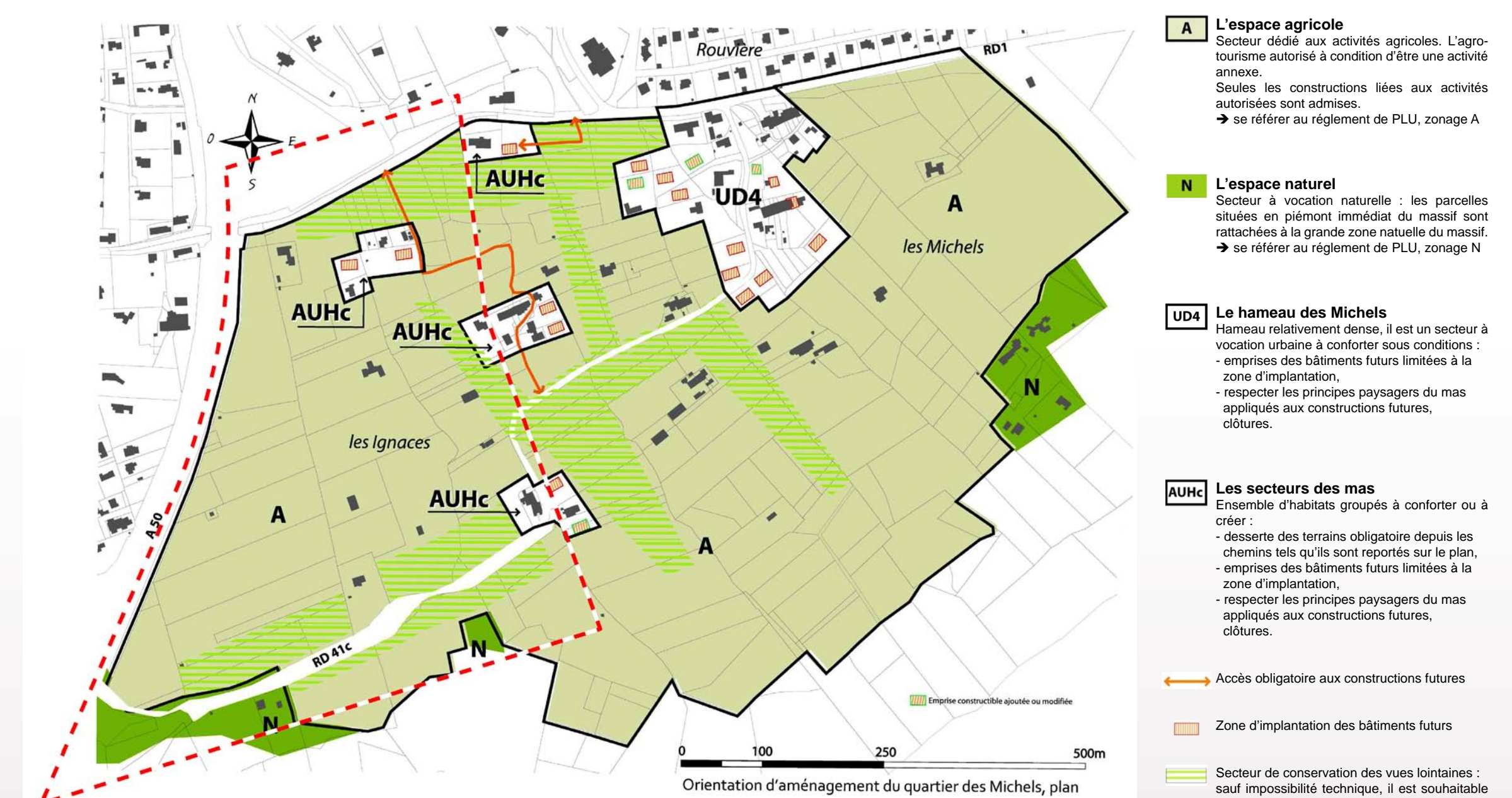
⇒ Espace Boisé Classé (EBC).
 ⇒ Zone Spéciale de Conservation (ZSC) «Calanques et îles marseillaises - Cap Canaille et Massif du Grand Caunet (FR 9301602)»

RD 559A : DÉVIATION DE ROQUEFORT LA BÉDOULE

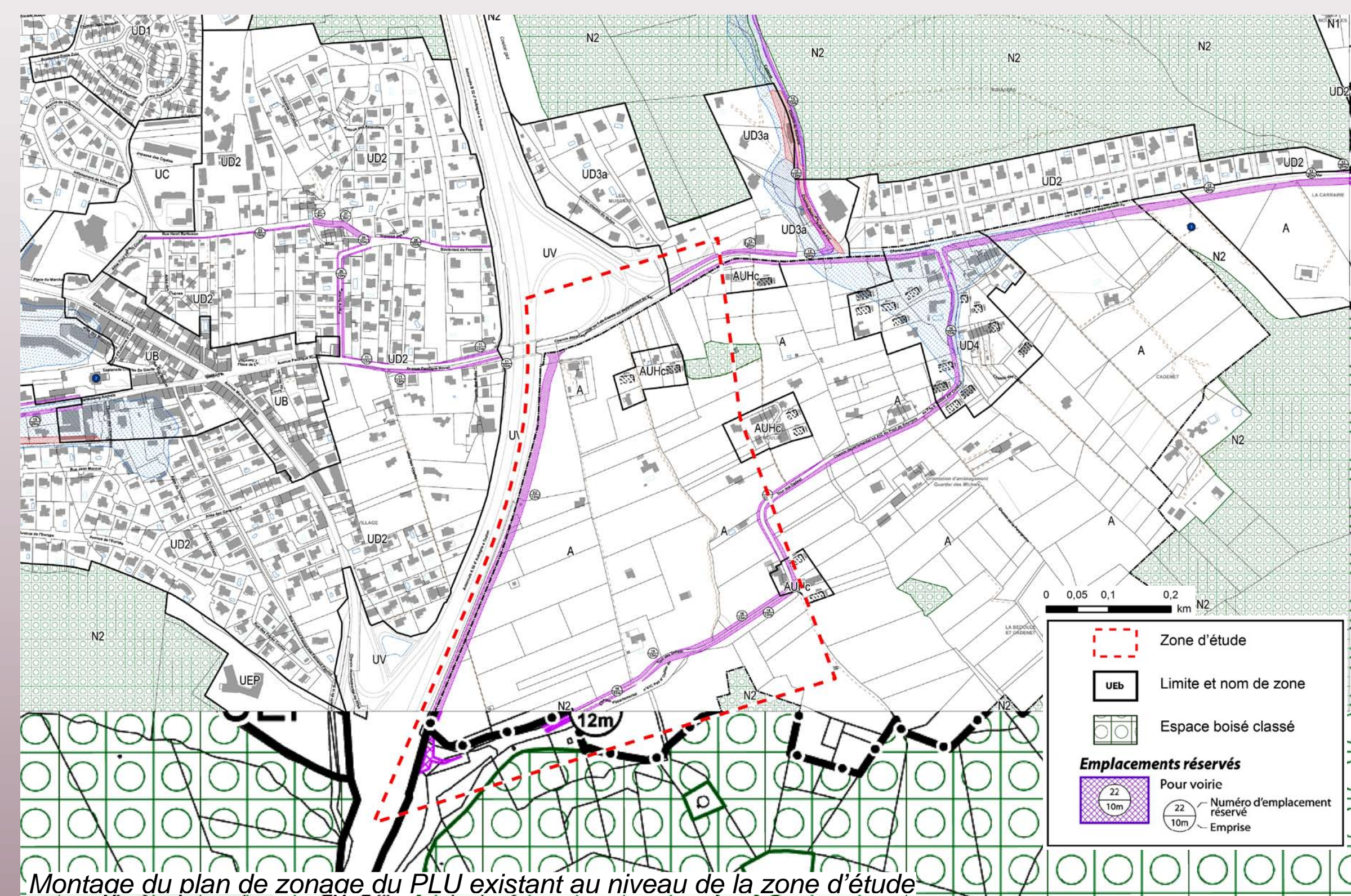
CONCERTATION PUBLIQUE

4 - CARTE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

MILIEU HUMAIN



- ⇒ Conforter la vocation agricole du quartier.
- ⇒ Protéger certaines vues de toute construction, notamment en éloignant les constructions des routes.



- ⇒ Des emplacements réservés pour voiries.
- ⇒ Un espace boisé classé au Sud de la zone d'étude et au Nord Est.
- ⇒ Un site en zonage agricole (A) avec des hameaux ponctuels.



⇒ Bâti individuel récent ponctuant la zone d'étude.



⇒ Plaine agricole classée au PLU de Roquefort la Bédoule en zone A, soit zone agricole à préserver.



⇒ Vigne comprise dans l'aire AOC Cote de Provence.

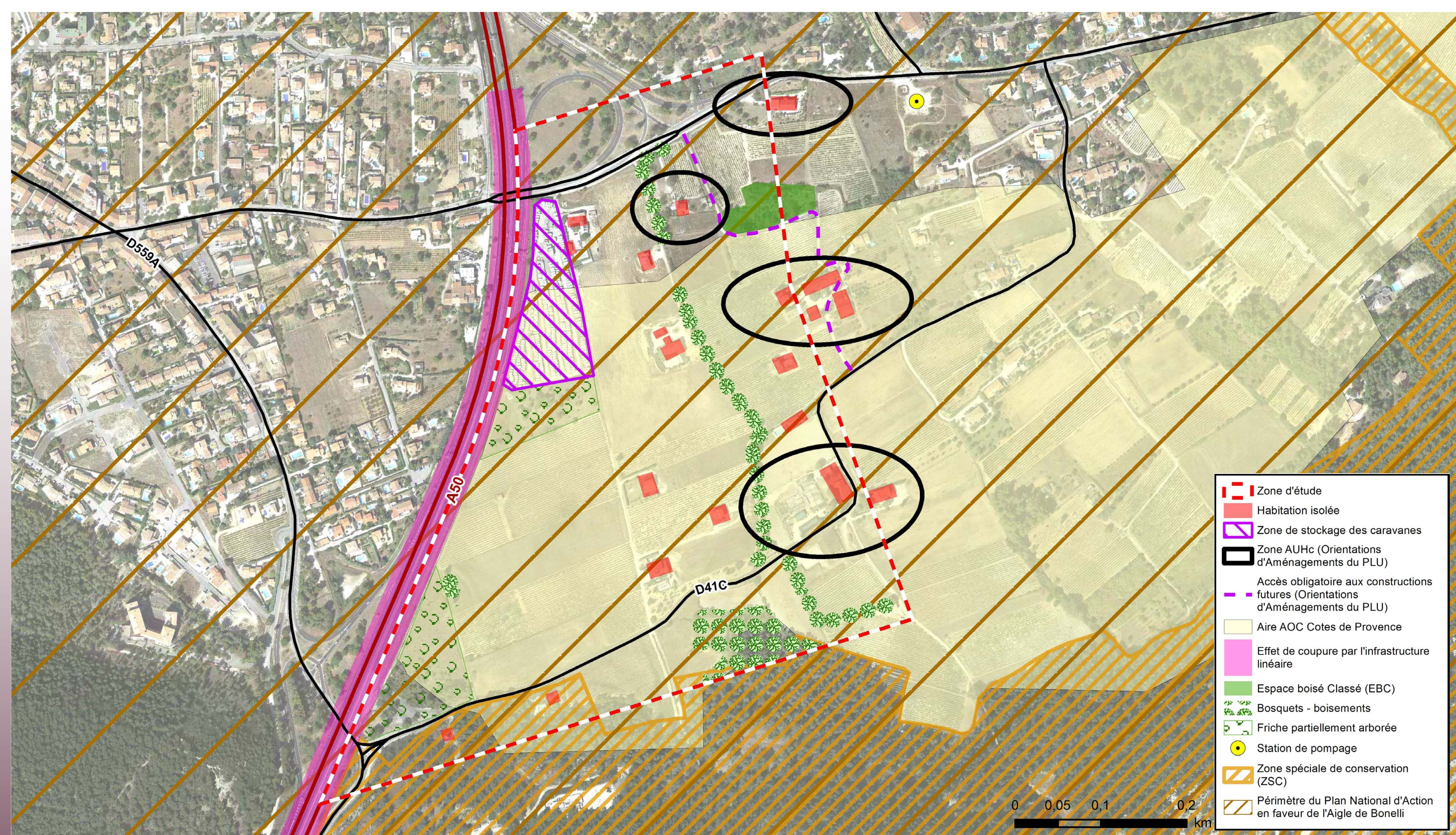


⇒ Infrastructures : RD559a franchie par l'autoroute.



⇒ Vue du paysage global vers l'ouest avec des parcelles de culture annuelle, des parcelles de vignes, du bâti individuel et l'autoroute en second plan.

SYNTHESE ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



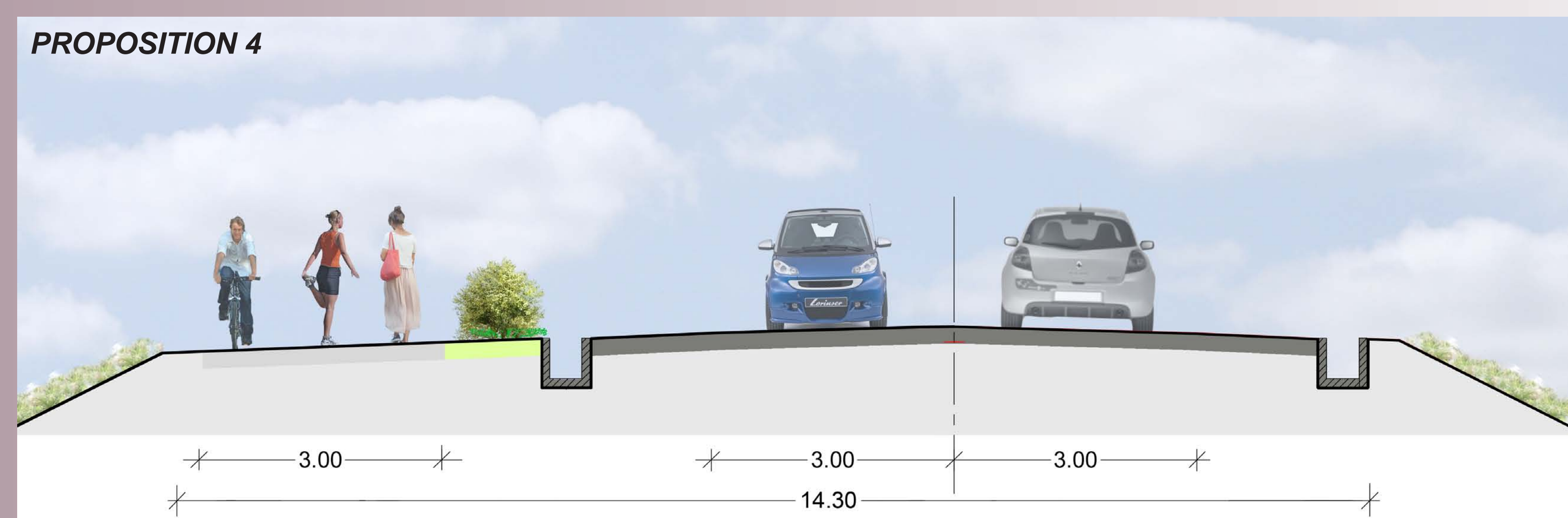
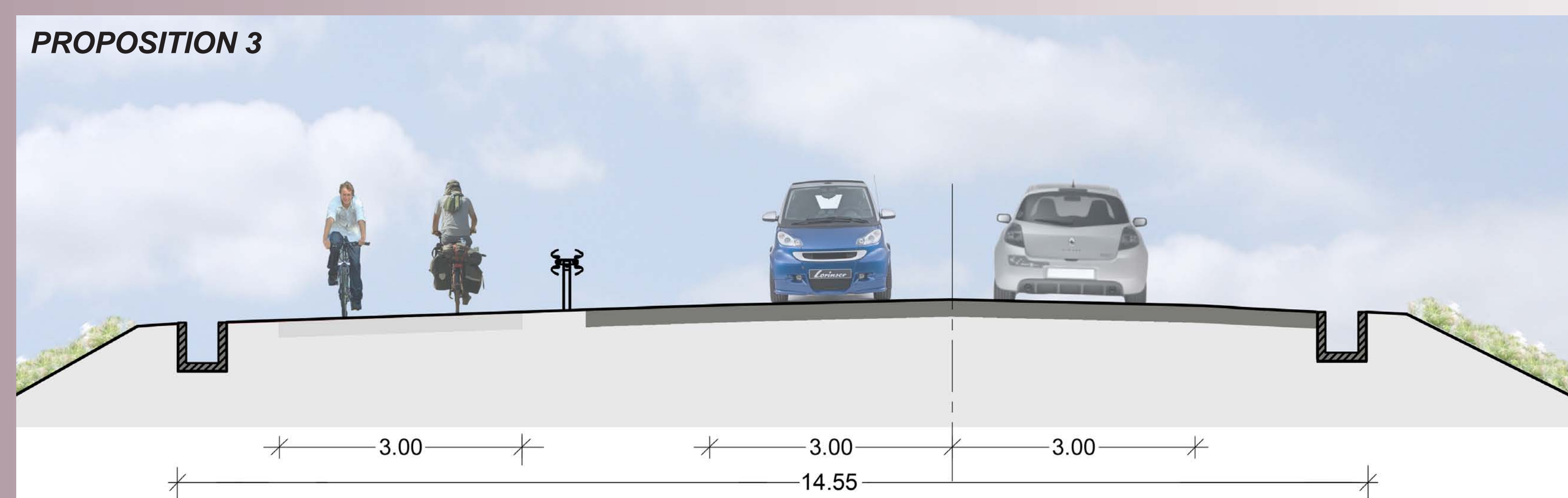
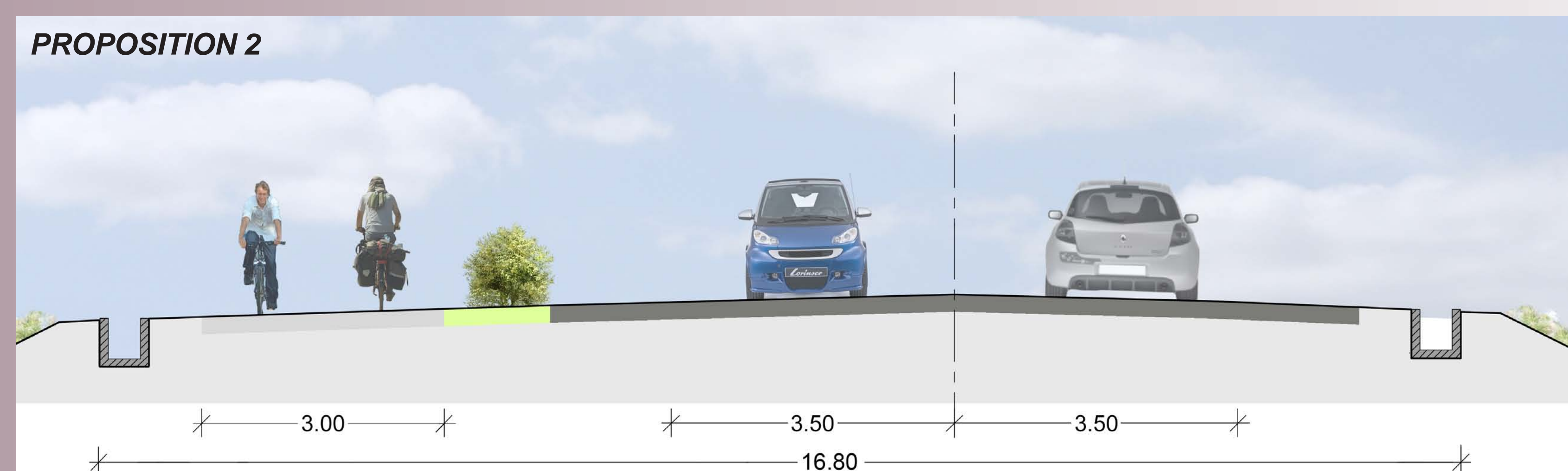
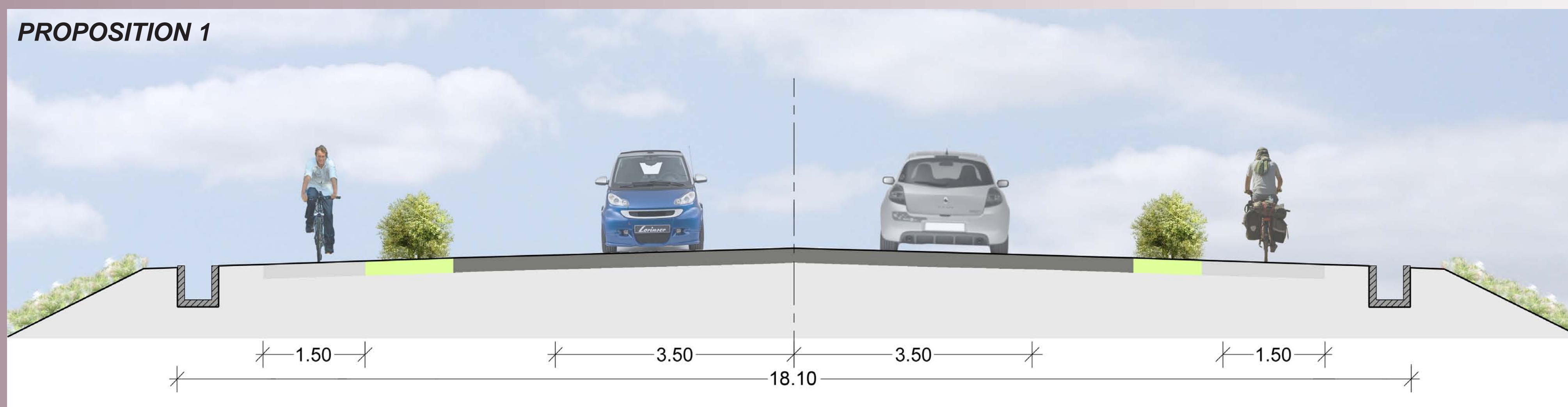
- Les principaux enjeux de la zone d'étude sont liés à :
- ⇒ La présence de nombreuses maisons et la préservation du cadre de vie.
 - ⇒ Le contexte agricole et les terres à conserver autant que possible tant du point de vue de la surface que de la qualité des sols et des cultures.
 - ⇒ Les enjeux liés au site d'intérêt communautaire Natura 2000 qui présente des milieux et des espèces à protéger au sud de la zone d'étude.

RD 559A : DÉVIATION DE ROQUEFORT LA BÉDOULE

CONCERTATION PUBLIQUE

5 - PRESENTATION DES VARIANTES

5-1 - VARIANTES DE PROFILS EN TRAVERS



Quatre variantes sont proposées :

→ Les propositions 1 et 2 sont assez proches en termes de fonctionnalités ou d'insertion. Toutefois, afin de sécuriser la circulation des cyclistes, dans la solution 2 le positionnement de la piste cyclable se fait sur la voie la moins fréquentée par les Poids Lourds.

→ La proposition 3 présente une chaussée de 6 m réduisant ainsi la largeur des voies à 3 m et donc la tentation d'excès de vitesse. L'emprise du projet peut être réduite mais pourrait entraîner une contrainte pour le croisement des Poids Lourds et des bus sur certains points du parcours.

→ La proposition 4 propose aussi une chaussée à 6 m avec les mêmes contraintes de croisement avec les Poids Lourds et bus que la proposition 3.

Elle permet l'intégration des piétons et des cavaliers dans le schéma de circulation de la déviation qui est toutefois peu compatible avec les pentes localement fortes (supérieures à 4%).

RD 559A : DÉVIATION DE ROQUEFORT LA BÉDOULE

CONCERTATION PUBLIQUE

5 - PRESENTATION DES VARIANTES

5-2 - VARIANTES DE TRACÉS

Au vu des contraintes imposées par le site et la largeur de l'emplacement réservé existant, il existe peu de marge de manoeuvre pour les tracés envisageables.

Côté Sud, pour chaque tracé l'option de conserver le carrefour existant (variante A) ou de créer un nouveau carrefour giratoire (variante B), a été analysée.



La variante 0, solution de base suit le tracé de l'emplacement réservé au PLU. Elle longe l'autoroute A50.



La variante 1 suit le tracé de l'emplacement réservé existant puis s'en éloigne au Nord de la zone des Ignaces.



La variante 2 est proche de la variante 1 mais présente un tracé plus rectiligne.



La variante 3 suit le tracé des réseaux de voiries existant. Elle se superpose à la RD41c existante puis se connecte à la RD1.

	Sécurité	Environnement / acoustique / Insertion urbaine paysagère	Réseaux existants	Foncier	Modes doux (piste cyclable)	Hydraulique (bassin)	Coût	Total
Variante 0A	X	++	++	++	0	0	0	-4
Variante 0B	X	-	++	++	0	0	0	-7
Variante 1A	+	+	+	+	0	0	-	3
Variante 1B	++	-	+	+	0	0	-	2
Variante 2A	+	-	+	-	0	0	-	-1
Variante 2B	++	-	+	-	0	0	-	0
Variante 3A	+	--	--	+	0	0	--	-4
Variante 3B	++	--	--	+	0	0	--	-3

X	Non opérationnel
--	Très défavorable
-	Défavorable
0	Impact négligeable
+	Favorable
++	Très favorable