



DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE  
DIRECTION DES ROUTES

# Liaison routière entre la RD6 et l'A8

## Contournement de La Barque

COMMUNES DE FUYEAU, MEYREUIL,  
CHATEAUNEUF-LE-ROUGE



**PIECE B – NOTICE EXPLICATIVE**

Mars 2015



## SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. OBJET DE L'OPERATION.....</b>  | <b>3</b>  |
| 1.1. Contexte local.....   | 3         |
| 1.2. Objectifs du projet.....  | 4         |
| <b>2. RESEAU VIAIRE ACTUEL.....</b>  | <b>5</b>  |
| 2.1. Maillage local.....   | 5         |
| 2.2. Fonctionnement et accès.....  | 5         |
| 2.3. Trafic routier.....   | 7         |
| 2.3.1. <i>Importance des flux actuels.....</i>   | <i>7</i>  |
| 2.3.2. <i>Evolution des mouvements tournants entre 2007 et 2012 : le report de trafic dû à la mise à 2 x 2 fois de la RD6 entre Gardanne et Trets.....</i> | <i>7</i>  |
| <b>3. DYSFONCTIONNEMENTS ET NUISANCES A L'ETAT ACTUEL.....</b>   | <b>10</b> |
| 3.1. Trafic et circulation.....  | 10        |
| 3.1.1. <i>Insertion de la RD96 dans La Barque.....</i>   | <i>10</i> |
| 3.1.2. <i>Le phénomène d'heures de pointe.....</i>   | <i>10</i> |
| 3.2. Qualité de l'air.....   | 11        |
| 3.3. Ambiance sonore.....  | 11        |
| <b>4. PRESENTATION DU PROJET.....</b>  | <b>13</b> |
| 4.1. Rappel des études et des décisions antérieures.....   | 13        |
| 4.2. La concertation publique.....   | 13        |
| 4.2.1. <i>Première phase de la concertation : étude de 8 variantes de tracé.....</i>   | <i>15</i> |
| 4.2.2. <i>Deuxième phase de la concertation : comparaison des fuseaux retenus.....</i>   | <i>18</i> |
| 4.2.3. <i>Troisième phase de la concertation : présentation de la variante optimisée.....</i>  | <i>20</i> |
| 4.3. Présentation du projet retenu.....  | 22        |

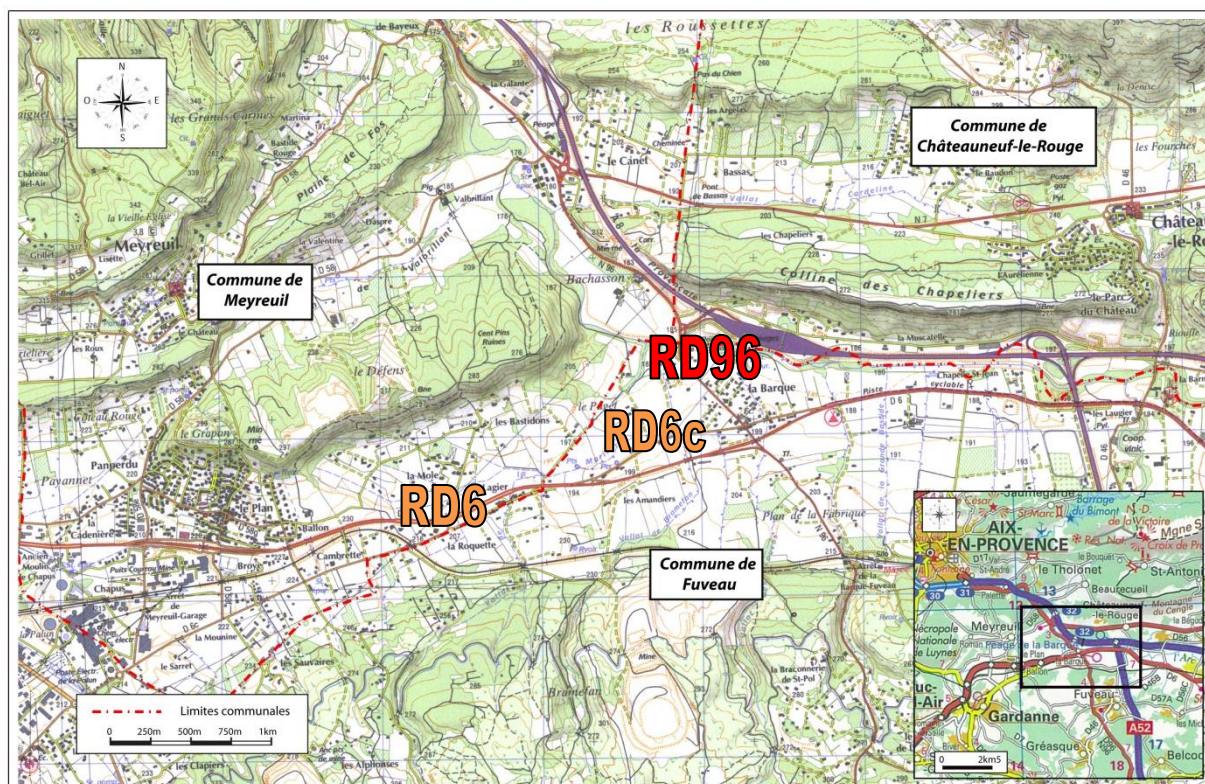
# 1. OBJET DE L'OPERATION

## 1.1. CONTEXTE LOCAL

Sur la commune de Fuveau, le hameau de La Barque est un lieu de passage historique vers Aix-en-Provence. Avant la construction d'un pont au lieu-dit *Bachasson*, la traversée de l'Arc se faisait au moyen d'un bac, d'où le nom de ce quartier.

Avec l'essor du transport routier, l'aménagement d'infrastructures et l'émergence de véritables pôles économiques et industriels, la situation de point de convergence du hameau de La Barque s'est considérablement renforcée.

La RD96 (ex-RN96) qui traverse le hameau dans le sens nord-sud et franchit l'Arc par le pont de Bachasson assure notamment la liaison entre la RD6 et l'autoroute A8. Pour rejoindre la RD96 depuis la RD6, les usagers empruntent notamment la RD6c qui débouche dans La Barque au niveau du carrefour des 4 Chemins.



**Aujourd'hui, la RD96 et la RD6c ne sont plus adaptées aux niveaux de trafics élevés observés. Il en résulte de nombreux dysfonctionnements et des nuisances importantes subies tant par les riverains que par les usagers.**

## **1.2. OBJECTIFS DU PROJET**

Les principaux objectifs visés par le projet sont les suivants :

- ✓ Définition d'un réseau local permettant de résoudre les problèmes de traversée de La Barque par la RD96 et par les trafics s'échangeant entre l'A8 / RD7n et la RD6 ;
- ✓ Fluidification du trafic dans la traversée de La Barque et sur les axes connexes ;
- ✓ Amélioration de la desserte locale et du cadre de vie des habitants ;
- ✓ Gain de sécurité pour les usagers de la route et les habitants de La Barque ;
- ✓ Inscription du projet dans une vision prospective du développement économique et démographique locale.



## 2. RESEAU VIAIRE ACTUEL

### 2.1. MAILLAGE LOCAL

[Cf. carte du réseau viaire page suivante]

Aujourd'hui, le réseau viaire du secteur est caractérisé par :

- Une liaison autoroutière (A8 : Aix – Nice) ;
- Des liaisons interurbaines structurant le réseau à l'échelon départemental :
  - d'orientation est-ouest :
    - RD7n au nord de l'A8 (Aix – La Sainte Baume),
    - RD6 au sud de l'A8 (Les Pennes Mirabeau – Trets).
  - d'orientation nord-sud :
    - RD96 entre Aix (via la RD7n) et Toulon,
    - Une liaison intercommunale : la RD6c entre Meyreuil et Fuveau.

### 2.2. FONCTIONNEMENT ET ACCES

#### ❖ La RD96

La départementale 96, parallèle à l'A52 supporte un trafic de transit entre Aix sud – Aubagne - Marseille est dont la gratuité est un atout important et assure les échanges économiques ou touristiques entre le pays d'Aix, le pays aubagnais et la vallée de l'Huveaune, porte d'entrée « est » de Marseille.

La commune de Fuveau est traversée du nord au sud par la RD96. Elle constitue un axe structurant, considéré par l'Etat comme voie de desserte locale.

#### ❖ La RD6

Elle constitue la principale desserte de la Haute-Vallée de l'Arc et la voie d'accès au pôle d'activités de Rousset via La Barque.

La RD6 traverse la commune de Fuveau d'est en ouest et rejoint la RD96 au croisement de La Barque. Elle permet une liaison de qualité entre les Pennes Mirabeau et Trets du fait de son profil à 2X2 voies entre les Bastidons et l'autoroute A51.

Dans sa section comprise entre les Bastidons et la RD6c, cet axe à 2 voies assure de multiples fonctions plus ou moins dominantes :

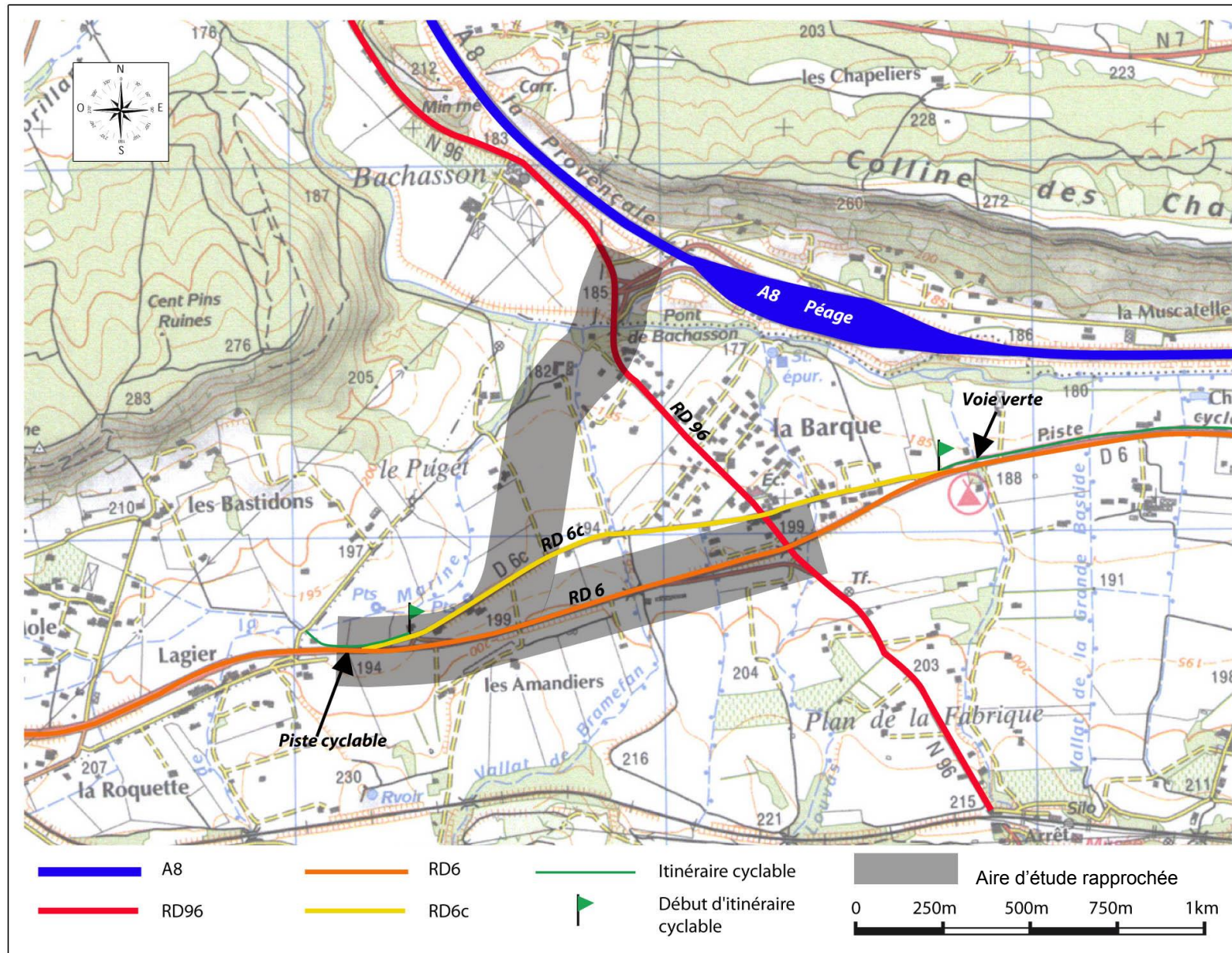
- Un accès privilégié à l'important générateur de déplacements que constitue la zone industrielle de Rousset – Peynier ;
- La desserte des communes de la Haute Vallée de l'Arc (Trets, Rousset, Peynier,....).

#### ❖ La RD6c

La RD6c traverse le hameau de La Barque d'est en ouest. Elle est soumise à un trafic important (véhicules légers et poids-lourds) puisqu'elle permet de rallier les communes de Rousset et de Gardanne via l'autoroute A8. Ainsi, la RD6c est quotidiennement saturée en raison des déplacements pendulaires. Par ailleurs, il est important de noter que cette route est empruntée par différents types d'utilisateurs : transporteurs routiers, locaux et cyclistes.

# Liaison routière entre la RD6 et l'A8 – Contournement de La Barque

Communes de Fuveau, Meyreuil, Châteauneuf-le-Rouge



## 2.3. TRAFIC ROUTIER

Source : Etude de trafic – Transmobilités - 2012

### 2.3.1. Importance des flux actuels

Les recensements journaliers font apparaître :

- Des charges de trafic extrêmement élevées sur la RD6, à l'ouest de la zone d'étude avec un Trafic Moyen Journalier Jour Ouvré (TMJO) de 24 800 véhicules/jour et à l'est avec un TMJO de 24 400 véhicules/jour ;
- Des charges de trafic élevées sur la RD96 au nord de la zone d'étude avec un TMJO de 15 100 véhicules/jour et au sud de la zone d'étude avec un TMJO de 12 300 véhicules/jour ;
- Des charges de trafic soutenues sur la RD6c avec un TMJO de 9 500 véhicules/jour et au droit de l'accès à l'A8 avec un TMJO de 7 300 véhicules/jour ;
- Des taux de poids-lourds très élevés sur l'ensemble de la zone d'étude avec près de 20% au droit de l'accès à l'A8 et sur le tronçon ouest de la RD6c et près de 10% sur le reste de la zone d'étude.

Les recensements horaires aux périodes de pointe font apparaître :

- Des charges de trafic horaire extrêmement élevées sur la RD6, à l'ouest de la zone d'étude avec à l'Heure de Pointe du Matin (HPM) 2 330 véhicules/heure et à l'heure de pointe du soir 2 190 véhicules/heure deux sens confondus et sur la RD6 à l'est, à l'Heure de Pointe du Matin (HPM) 2 280 véhicules/heure et à l'Heure de Pointe du Soir (HPS) 2 160 véhicules/heure ;
- Les charges de trafic horaire élevées sur la RD96 au nord, avec 1 370 véhicules/heure à l'HPM et à l'HPS deux sens confondus ;
- Les charges de trafic horaire sur la RD96 au sud, soutenues à l'HPM avec 680 véhicules/heure et élevées à l'HPS avec 1 230 véhicules/heure deux sens confondus.

**Il ressort :**

- Des fréquentations journalières et horaires extrêmement élevées sur la RD6 et sur la RD96, aux entrées / sorties de la zone d'étude ;
- Une fréquentation importante des poids-lourds sur la zone d'étude.

### 2.3.2. Evolution des mouvements tournants entre 2007 et 2012 : le report de trafic dû à la mise à 2 x 2 fois de la RD6 entre Gardanne et Trets

L'étude de l'évolution des mouvements tournants au droit du carrefour RD96/RD6c montre une augmentation de la demande à destination et en provenance de la branche RD6c\_ouest au détriment de la branche RD96\_nord.

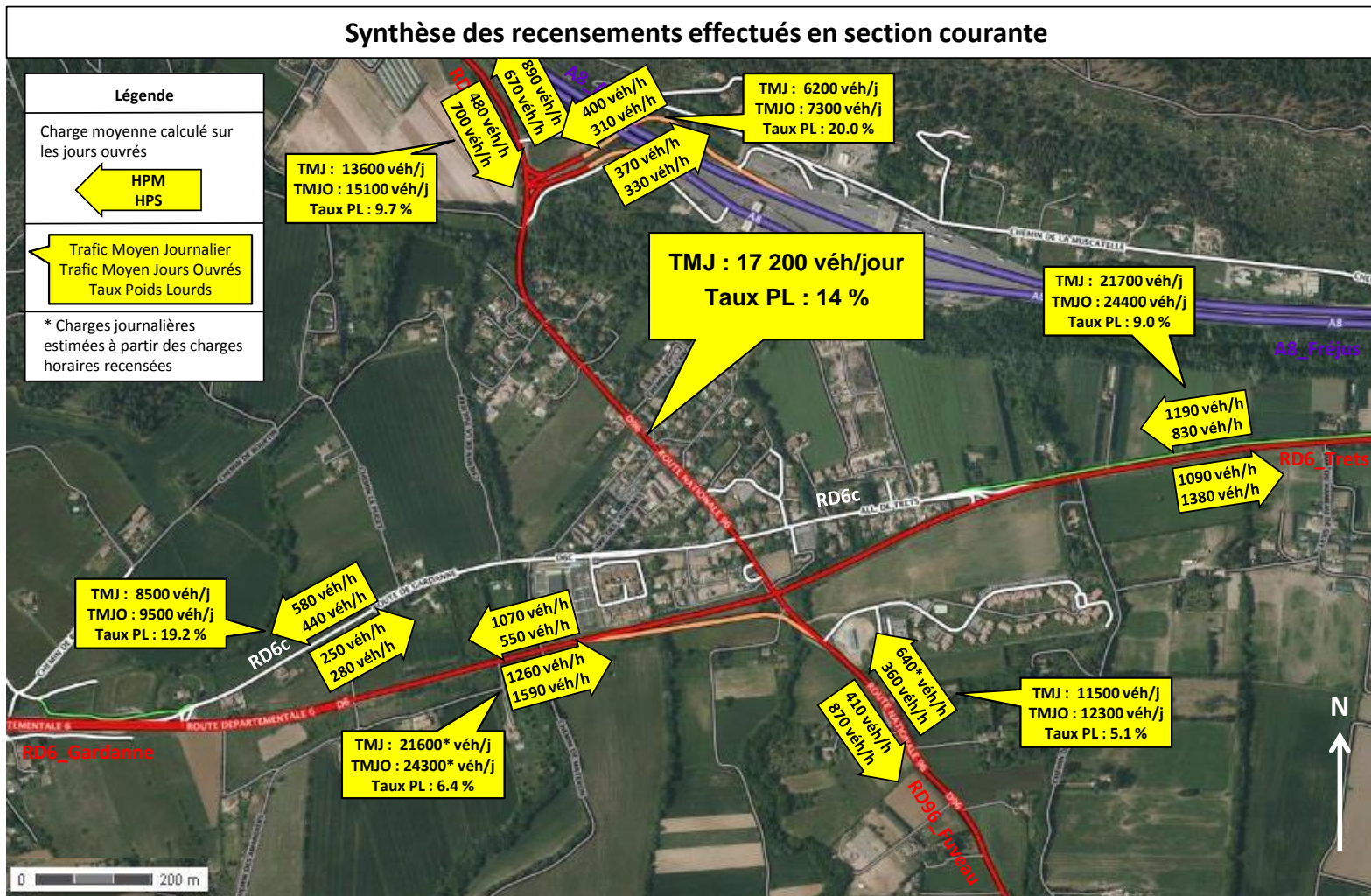
Cette tendance s'explique par l'induction de trafic sur la RD6, suite à son élargissement à 2x2 voies, au détriment de l'itinéraire empruntant l'A8 et l'A51, pour les usagers en provenance et à destination du nord de l'agglomération marseillaise et du sud de l'Étang de Berre (Marignane, Vitrolles, Martigues).



L'effet notable pendant les périodes de pointe du matin et du soir est encore accentué dans les périodes creuses de la journée, lorsque le carrefour à feux tricolores RD6c / RD96 n'est plus saturé. Ainsi, une comparaison entre les trafics journaliers relevés sur la RD96 Aix, la RD6 Trets et la RD6 Gardanne entre 2008 et 2012, donne :

| <b>TMJ (véh/j)</b> | <b>2008</b> | <b>2012</b> | <b>Evolution</b> |
|--------------------|-------------|-------------|------------------|
| RD96 Aix           | 13400       | 17400       | 4000             |
| RD6 Gardanne       | 25600       | 30100       | 4500             |
| RD6 Trets          | 19500       | 21700       | 2200             |

Ainsi, le report de trafic de l'itinéraire A8 – A51 sur l'itinéraire A8 – RD96 - RD6 – A51 peut être évalué à  $4\,500 - (2\,200 / 2) = 3\,400$  véhicules / jour. Ces véhicules se sont reportés spontanément après la mise à 2 x 2 voies de la RD6 entre Gardanne et La Barque.



TMJ : Trafic Moyen Journalier / TMJO : Trafic Moyen Jours Ouvrés. HPM : Heure de Pointe du Matin / HPS : Heure de Pointe du Soir. VL : Véhicule Léger / PL : Poids Lourds.

## 3. DYSFONCTIONNEMENTS ET NUISANCES A L'ETAT ACTUEL

### 3.1. TRAFIC ET CIRCULATION

#### 3.1.1. Insertion de la RD96 dans La Barque

L'environnement urbain dans lequel cette infrastructure s'inscrit conduit à des situations d'insécurité accentuées par un important trafic poids-lourds.

La proximité d'établissements recevant du public tels que la mairie annexe, le bureau de poste et le groupe scolaire sont autant d'enjeux au regard de la densité de circulation dans La Barque.

On notera également que la traversée de La Barque est particulièrement difficile voire dangereuse pour les cycles. En effet, la continuité de l'itinéraire cyclable entre Trets et Gardanne est interrompue dans la traversée de La Barque. Les cycles empruntent donc la RD6c sur laquelle ils côtoient de très nombreux poids-lourds.

#### 3.1.2. Le phénomène d'heures de pointe

Aux heures de pointe du matin et du soir, la circulation sur la RD6 peut être qualifiée de dense au droit du hameau de La Barque.

En traversée de ce hameau, la RD96 présente elle aussi une circulation dense et d'importantes perturbations au droit du carrefour à feux des 4 Chemins (RD96 – RD6c).

Les dysfonctionnements circulatoires en période de pointe se traduisent par :

- Des rétentions ponctuelles sur la RD6c à l'ouest du carrefour de la Barque ;
- Des attentes de 10-15 minutes le matin à la sortie de l'A8 et sur la RD96 au sud de la Barque ;
- Des attentes de 5-10 minutes le soir sur la RD96 dans la traversée du hameau de La Barque.



*Vue sur la RD96 au niveau du carrefour à feux des 4 Chemins – Sources : Ingérop Conseil & Ingénierie - GEI*



### 3.2. QUALITE DE L'AIR

Source : « Etude d'impact sur la qualité de l'air », GUIGUES Environnement

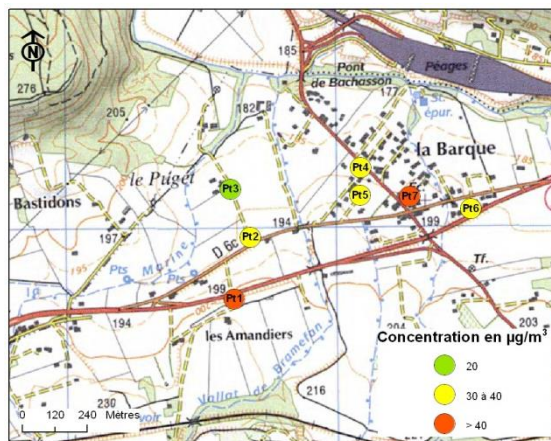
Le hameau de La Barque présente une qualité de l'air dégradée du fait de l'importance du trafic routier qui traverse ce noyau urbain chaque jour.

Les polluants caractéristiques de la pollution routière sont notamment le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et le benzène.

#### ❖ Dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>

Il s'agit d'un polluant caractéristique de la pollution routière ; la valeur limite pour la protection de la santé humaine est de 40µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle.

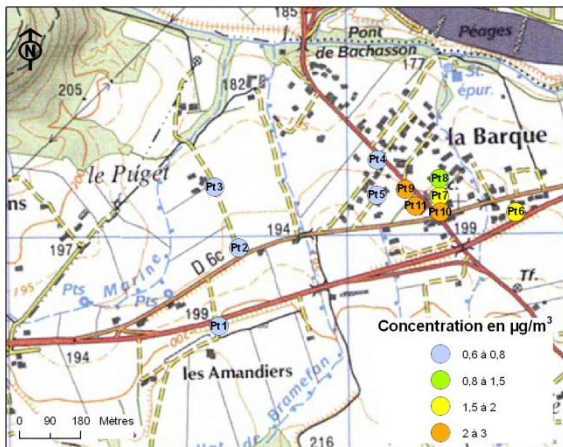
Dans le domaine d'étude, les niveaux de concentration en dioxyde d'azote sont globalement compris entre 35 et 45 µg/m<sup>3</sup> à proximité des axes routiers principaux (RD6/RD96). En s'éloignant de ces axes de circulation, les concentrations diminuent pour atteindre des niveaux de l'ordre de 20µg/m<sup>3</sup> ou inférieurs.



#### ❖ Benzène

Le benzène représente également un indicateur de la pollution routière ; l'objectif de la qualité de l'air est de 2 µg/m<sup>3</sup>, la valeur limite pour la protection de la santé humaine est de 5 µg/m<sup>3</sup>.

Les concentrations moyennes annuelles estimées en 2004 sont comprises en 1,5 et 3µg/m<sup>3</sup>. Ces concentrations sont représentatives de celles mesurées généralement en site de trafic et en site périurbain sur la Communauté du Pays d'Aix. Des dépassements des objectifs de qualité de l'air de 2 µg/m<sup>3</sup> à proximité des feux de signalisation du carrefour de La Barque.

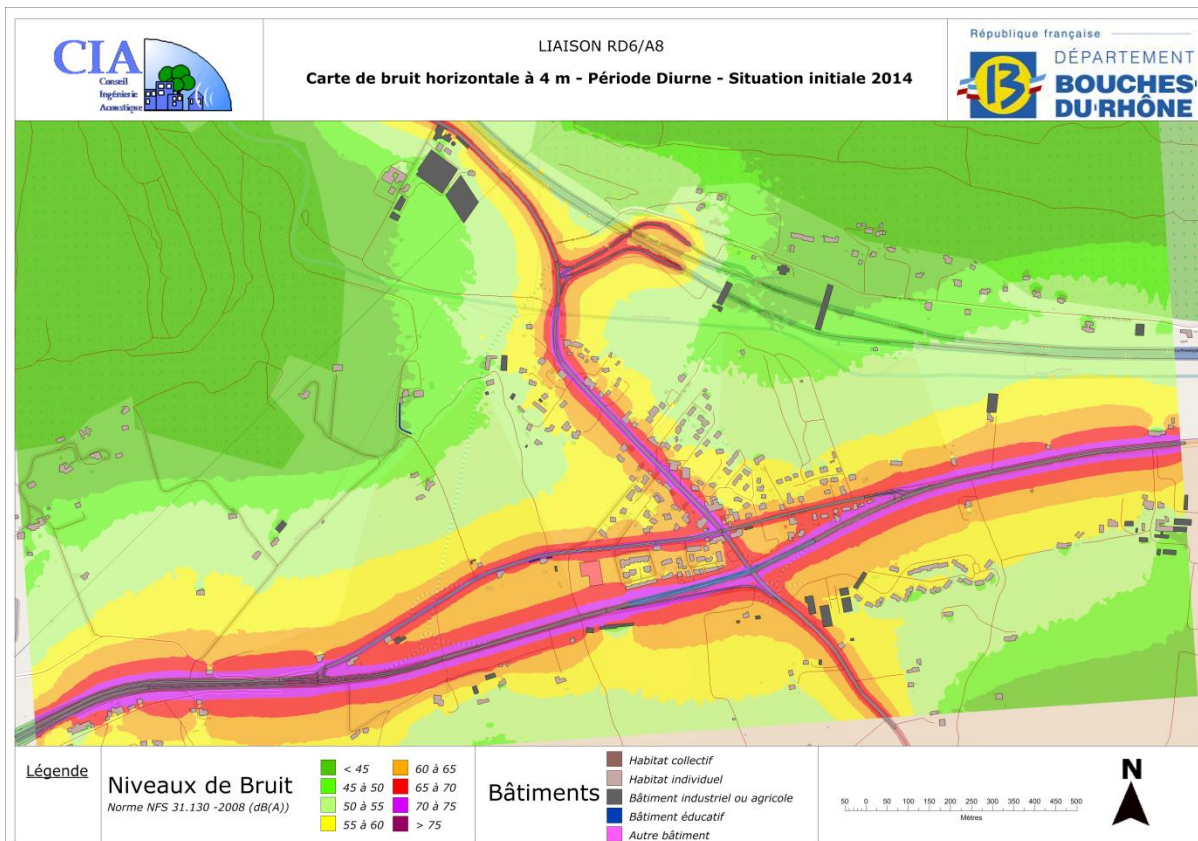


### 3.3. AMBIANCE SONORE

La RD96 et la RD6 sont des infrastructures bruyantes respectivement classées en 3<sup>ème</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie, cela signifie que le bruit induit par la RD96 affecte les terrains compris dans une bande de 100 m de part et d'autre de la voie, cette largeur est portée à 250 m pour la RD6.



La traversée de La Barque est particulièrement bruyante avec des niveaux de bruit au-delà 65 dB(A).



## 4. PRESENTATION DU PROJET

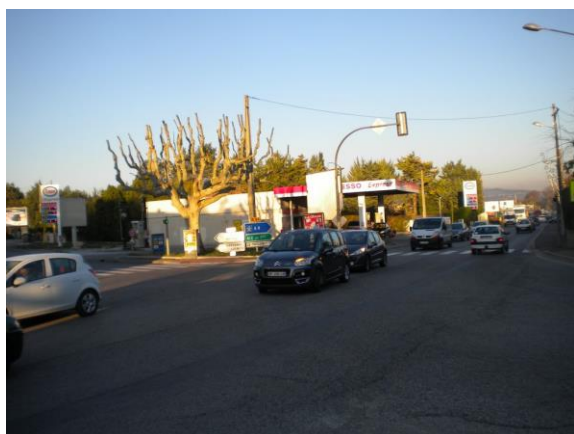
### 4.1. RAPPEL DES ETUDES ET DES DECISIONS ANTERIEURES

Les études de faisabilité menées pour l'aménagement du nœud routier RD96 (ex-RN96), RD6 et A8, appelé communément « contournement de La Barque » ont fait l'objet d'une consultation publique en janvier 1998.

La réalisation des études de liaison RD6/A8 jusqu'à l'avant-projet (AVP), a été inscrite au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

Le contournement et la sécurisation de la traversée du hameau de La Barque sont inscrits au Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Pays d'Aix.

Cette opération s'inscrit également dans le plan d'investissement quinquennal (PIQ) adopté par le Département dans le but d'amortir les impacts économiques de la crise.



Vue sur la RD96 au niveau du carrefour à feux RD96//RD6c – Sources : Ingérop Conseil & Ingénierie - GEI

### 4.2. LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le projet d'aménagement de la liaison RD6/A8 a fait l'objet d'une concertation publique, organisée par le Département des Bouches-du-Rhône dans les conditions prévues à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Conformément à l'esprit de la charte du Département du 5 juillet 1996, il a été créé un comité technique comprenant d'une part collectivités, administrations et partenaires institutionnels et d'autre part, un groupe de travail regroupant les associations intéressées. Le comité de pilotage a été mis en place en 2005.

Le schéma produit ci-après présente les grandes étapes d'élaboration du projet.

**14 mars 2005** (réunion) : mise en place du **comité des associations**.

**17 mars 2006** (réunion) : présentation du **diagnostic**.

**12 février 2007** (réunion) : comparaison de **8 variantes de tracé**.

**1<sup>ère</sup> phase de la concertation publique**  
*Du 15 au 25 octobre 2007*

**Cette première phase porte sur la comparaison de 8 variantes de tracé.**

→ *les avis recueillis mettent en avant la nécessité de remplacer les nombreuses variantes par trois fuseaux : ouest, centre, est.*

Le bilan de concertation est approuvé le 3 octobre 2008 par délibération de la commission permanente du CG13.

La Direction des Routes du CG13 reprend les études sur la base de **2 fuseaux** (ouest, est). Le fuseau centre est écarté car il ne permet pas de répondre aux objectifs visés.

**16 mars 2009** (réunion) : **la variante ouest est retenue par le comité de pilotage** en raison d'un meilleur bilan coûts / avantages.

**2<sup>ème</sup> phase de la concertation publique**  
*Du 14 au 21 septembre 2009*

**Cette seconde phase porte sur le choix de la variante retenue.**

→ *une majorité des personnes ayant exprimé leur avis lors de la concertation considère que la variante « ouest » est une réponse appropriée à la suppression des nuisances subies.*

Le bilan de la concertation est approuvé le 23 juillet 2010 par délibération de la commission permanente du CG13.

La Direction des Routes du CG13 reprend les études du **projet ouest**.

**3<sup>ème</sup> phase de la concertation publique**  
*Du 12 au 23 mai 2014*

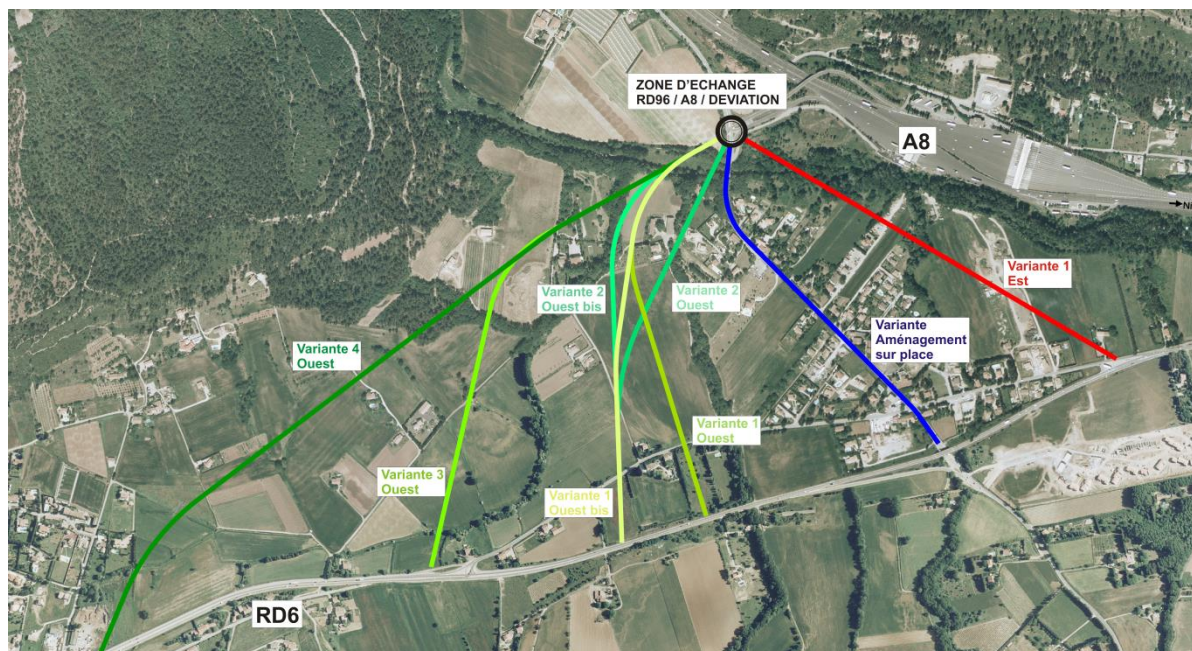
**Cette troisième phase porte sur la présentation de la variante retenue et optimisée suite à l'évolution des prévisions de trafic**

→ *une majorité des personnes sont favorables à la suppression du trafic de transit à travers le hameau de La Barque sur la RD96 et la RD6c, et considère que le projet apporte une réponse appropriée à la suppression des nuisances subies dans le hameau de La Barque. La problématique de réduction des nuisances doit être approfondie.*



## 4.2.1. Première phase de la concertation : étude de 8 variantes de tracé

### 4.2.1.1. Présentation des 8 variantes envisagées



#### ❖ Variante 0 - centrale

La variante « aménagement en place » d'une longueur de 820m consiste en un élargissement de la RD96 actuelle ainsi que de l'ouvrage de franchissement de l'Arc.

Cette variante n'induit pas de consommation de terres agricoles.

Par contre elle dégrade grandement l'ambiance sonore dans un secteur déjà impacté et est très contraignante du fait de la densité de population.

Le cout est estimé à 805 000€ HT

#### ❖ Variante 1 - est

Le tracé de la variante « 1 est », d'une longueur de 920m à l'est du hameau de La Barque, se situe au niveau des zones d'étalement des crues du lit mineur de l'Arc. Cette variante traverse une bonne partie de la ripisylve de l'Arc.

Le franchissement de l'Arc se fait en biais au niveau de sa confluence avec le Vallat des Louvas. La totalité du tracé se trouve en zone inondable.

Le tracé induit une consommation de terre modérée et intercepte un bâti.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

Le cout de cette variante est estimé à 7 700 000€ HT.



❖ **Variante 1 - ouest**

Le tracé de la variante « 1 ouest », d'une longueur de 920m se situe entre le Vallat de Bramefan et le vallat de la Marine. La majorité du projet est implantée en lit majeur de l'Arc et à proximité immédiate du lit mineur du Vallat de la Marine et de Bramefan.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

La variante s'inscrit à proximité des 3 sites archéologiques recensés.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 7 150 000€ HT.

❖ **Variante 1 – ouest bis**

Le tracé de la variante « 1 ouest », d'une longueur de 950m se situe entre le Vallat de Bramefan et le vallat de la Marine. La majorité du projet est implantée en lit majeur de l'Arc et à proximité immédiate du lit mineur du Vallat de la Marine et de Bramefan.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

La variante s'inscrit à proximité des 3 sites archéologiques recensés.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 7 200 000€ HT.

❖ **Variante 2 – ouest**

Le tracé de la variante « 2 ouest », d'une longueur de 900m se situe en majorité dans le lit majeur de l'Arc.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

La variante s'inscrit à proximité des 3 sites archéologiques recensés.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 7 800 000€ HT.

❖ **Variante 2 – ouest bis**

Le tracé de la variante « 2 ouest bis », d'une longueur de 975m se situe dans lit majeur éloigné de l'Arc et se superpose au lit mineur du Vallat de la Marine sur une distance limitée puis il franchit le lit mineur de l'Arc ou celui-ci est recentré.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

La variante s'inscrit à proximité des 3 sites archéologiques recensés.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le cout de cette variante est estimé à 7 850 000€ HT.

❖ **Variante 3 – ouest**

Le tracé de la variante « 3 ouest », d'une longueur de 1200m à l'ouest du Vallat de la Marine se situe en majeure partie en zone non inondable.

L'itinéraire traverse un secteur sensible : le massif du Défens.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le coût de cette variante est estimé à 8 600 000€ HT

❖ **Variante 4 – ouest**

Le tracé de la variante « 4 ouest », d'une longueur de 1800m à l'ouest du Vallat de la Marine se situe en majeure partie en zone non inondable.

L'itinéraire intercepte un secteur sensible : le massif du Défens toutefois cet impact est minime compte tenu de la surface de celui-ci.

Le tracé traverse la ZNIEFF géologique au niveau du raccordement nord.

Le tracé, consommateur d'espace agricole, aura aussi un impact notable sur l'activité économique et touristique.

Le coût de cette variante est estimé à 11 900 000€ HT.

*4.2.1.2. Bilan à l'issue de la 1ère phase de concertation portant sur la comparaison de 8 variantes*

Les avis exprimés, rappelés ci-après, ont été pris en compte pour la poursuite des études :

- Réduire le nombre des variantes (notamment abandonner les variantes traversant le hameau) ;
- Prendre en compte le PLU de Fuveau ;
- Compléter les études de trafic et intégrer les coûts d'aménagement à réaliser sur la RD6 dans l'évaluation des coûts des variantes (cas de la variante est).

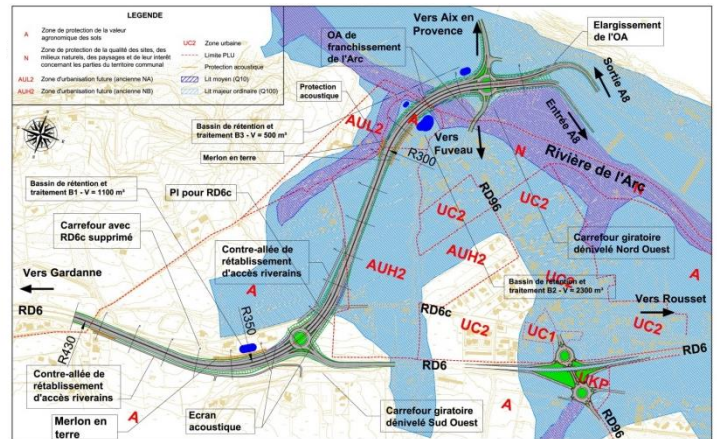
***Le bilan de cette concertation publique préalable a été approuvé le 03 octobre 2008 en commission permanente du Département des Bouches du Rhône.***

***Il a conclu à la nécessité d'approfondir les études sur deux fuseaux d'études : fuseau ouest (ex-variante « 1 ouest bis »), fuseau est (ex-variante « 1 est »). Le fuseau centre ne permettant pas de répondre à la problématique des nuisances et dysfonctionnements constatés dans le hameau de La Barque, il n'a pas été donné de suite à cette solution.***

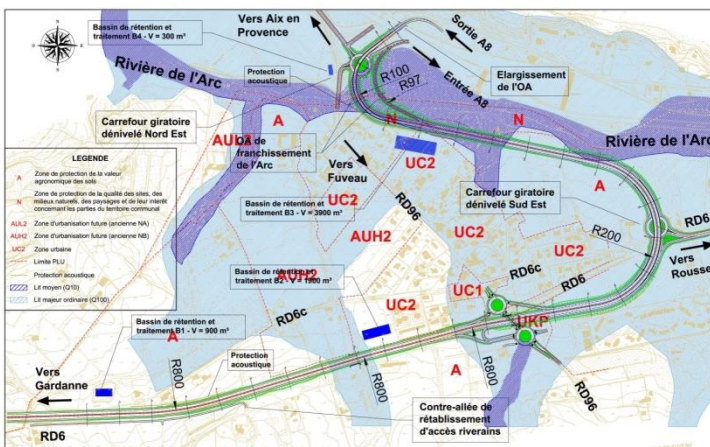
## 4.2.2. Deuxième phase de la concertation : comparaison des fuseaux retenus

### 4.2.2.1. Présentation des fuseaux retenus

#### FUSEAU OUEST



#### FUSEAU EST



#### ❖ Fuseau ouest (ex-variante ouest 1 bis)

La liaison entre la RD6 et l'A8 se fait par contournement à l'ouest du hameau de La Barque.

D'une longueur de 1 790 m, cette variante comporte deux carrefours giratoires dénivelés nord, en vue de rétablir les échanges avec la RD96 et l'A8, et sud pour rétablir les échanges avec la RD6.

L'axe est constitué de 4 alignements droits et de 4 courbes de rayon minimal 300 m.

Un ouvrage d'art sera créé pour le franchissement de l'Arc. Des ouvrages de décharge seront également mis en place afin d'assurer une transparence hydraulique du projet.

Le profil en long est de manière général rasant avec des déblais au second quart du projet. Par contre, l'aménagement de l'ouvrage d'art nécessitera des remblais importants.

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet sont de 12,4 ha.

Au total, 3 bassins de rétention/traitement sont prévus pour récupérer les eaux de voiries dont le volume utile est estimé à 3 900 m<sup>3</sup>.

Des protections acoustiques, de l'ordre de 700 m, seront mises en place le long du projet de barreau.

❖ **Fuseau est (ex-variante est)**

La liaison entre la RD6 et l'A8 se fait par contournement à l'est du hameau de La Barque.

D'un linéaire de 3155 m, cette solution comme pour la précédente présente deux carrefours giratoires dénivelés servant à rétablir les échanges nord et sud.

L'axe en plan est constitué de 6 alignements droits et de 5 courbes de rayon minimal de 100m.

Les contraintes topographiques et d'urbanisme imposent de déroger aux recommandations ARP - R80, concernant les rayons minimaux des courbes à mettre en place pour la conception de l'axe. Des limitations de vitesse devront être mises en place au niveau de ces courbes pour sécuriser les usagers.

Les accès aux parcelles situées au sud du barreau seront rétablies par une contre allée depuis la RD6 à l'ouest du projet.

Au nord, le franchissement de l'Arc par le barreau et la voie de tourne à droite vers l'A8 se fera par deux ouvrages d'art séparés. Des ouvrages de décharge seront également mis en place afin d'assurer une transparence hydraulique du projet.

Le profil en long est rasant au TN sur le premier tiers du projet. Ensuite, sur un linéaire de 750 m environ, un fort remblai devra être mis en place entre les deux ouvrages d'art afin de préserver la fluidité du profil.

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet sont de 18 ha.

Au total, 4 bassins de rétention/traitement sont prévus pour récupérer les eaux de voiries dont le volume utile est estimé à 7000 m<sup>3</sup>.

Des protections acoustiques, de l'ordre de 1 450 m, seront mises en place le long du projet de barreau.

*4.2.2.2. Bilan à l'issue de la 2ème phase de la concertation portant sur le choix de la solution retenue*

A la suite de la présentation des études approfondies, le comité de pilotage **a retenu la variante « ouest 1 bis » pour la suite des études**, lors de la réunion du 16 mars 2009.

Au terme de la deuxième phase d'étude et de la concertation qui l'a accompagnée, il ressort que le besoin de réaliser cette opération est partagé par une partie importante du hameau de La Barque<sup>1</sup>. Une majorité des personnes est favorable à la suppression du trafic de transit à travers le hameau de La Barque sur la RD96 et la RD6c, et considère que la variante ouest est **une réponse appropriée à la suppression des nuisances subies**.

**Le bilan de la concertation conclut à la nécessité d'approfondir les 3 points suivants :**

- **Maintien d'un trafic important sur la RD6 entre le hameau et la RD96 qui nécessite son aménagement ;**
- **Prise en compte des activités agricoles et de la Bastide de Puget ;**
- **Réduction des nuisances aux riverains.**

<sup>1</sup> 64% de contributions favorables, 34% défavorables, 1% sans opinion



### 4.2.3. Troisième phase de la concertation : présentation de la variante optimisée

#### 4.2.3.1. Poursuite des études

Suite à la 2<sup>ème</sup> phase de concertation portant sur « le choix de la variante retenue », le Département des Bouches-du-Rhône a lancé des études spécifiques afin de répondre aux observations formulées par les riverains.

Pour cela, le Département a missionné des bureaux d'études spécialisés afin d'actualiser et, le cas échéant, approfondir les études déjà menées dans le cadre de l'élaboration du projet :

- Nuisances sonores : réalisation d'une étude acoustique pour la définition précise de l'impact acoustique et le dimensionnement des dispositifs de protection ;
- Paysage : réalisation d'une étude paysagère visant à définir des principes d'aménagement pour une meilleure intégration du projet ;
- Santé publique : réalisation d'une étude air et santé approfondie visant à confirmer le diagnostic issu des études préliminaires ;
- Economie : réalisation d'une étude foncière et agricole pour la détermination des impacts économiques et des mesures ;
- Faune/flore/habitats naturels : réalisation d'expertises écologiques visant à définir précisément les espèces susceptibles d'être impactées par le projet.

#### 4.2.3.2. Etude d'un phasage

En plus de l'intégration des demandes des riverains, le Département a étudié la possibilité de réaliser le projet de façon échelonnée dans le temps en fonction de l'évolution du trafic routier dans le secteur de La Barque :

- 1<sup>ère</sup> phase : réalisation d'un barreau de liaison comprenant 1 voie par sens de circulation et abandon des échangeurs dénivelés au nord et au sud au profit de carrefours giratoires plans ;
- 2<sup>ème</sup> phase (long terme) : mise à 2x2 voies du barreau de liaison, c'est-à-dire 2 voies par sens de circulation.

#### 4.2.3.3. Optimisation de la variante

**En 2013 et 2014, l'étude de trafic a été mise à jour dans le but d'actualiser les prévisions de trafic et de vérifier le fonctionnement circulatoire du projet.**

**Les résultats de cette étude ont conduit à une modification des caractéristiques du barreau de liaison :**

- **Réduction du barreau à 1 voie par sens de circulation au lieu de 2 prévues initialement,**
- **Abandon des carrefours giratoires dénivelés au profit de carrefours giratoires plans.**

**De plus, afin d'optimiser le coût du projet, le raccordement RD96/A8 au nord a été modifié ce qui a permis de remplacer l'ouvrage de franchissement de l'Arc d'une longueur de 220 m par un ouvrage plus court et accolé au pont de Bachasson. Sur le plan environnemental, cette optimisation permet de préserver la ripisylve de l'Arc et sa fonctionnalité écologique.**

*4.2.3.4. Bilan à l'issue de la 3ème phase de la concertation portant sur la présentation de la variante optimisée*

A la suite de la présente phase d'étude et de la concertation qui l'a accompagnée, il ressort que le besoin de réaliser cette opération est partagé par une partie importante de la population. Une majorité des personnes sont favorables à la suppression du trafic de transit à travers le hameau de La Barque sur la RD96 et la RD6c, et considère que **le projet apporte une réponse appropriée à la suppression des nuisances subies dans le hameau de La Barque.**

Toutefois la concertation a mis en évidence la nécessité d'approfondir le projet sur la **réduction des nuisances** aux riverains, en particulier au droit du quartier de Bachasson et du carrefour giratoire Sud.

**Le projet retenu, objet de la présente étude, constitue la solution technique la plus optimisée et celle qui intègre au mieux l'ensemble des contraintes et demandes recensées lors du processus de concertation publique.**

### **4.3. PRESENTATION DU PROJET RETENU**

Le projet retenu au terme des phases de concertations préalables comprend :

- La création d'une voie de liaison à 2x1 voie entre la RD6 et la RD96 au niveau du demi-échangeur de l'A8 ;
- La mise à 2x2 voies de la RD6 entre les Bastidons et La Barque ;
- La réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'Arc accolé au pont de Bachasson actuel ;
- La suppression du carrefour RD6/RD6c ;
- Le rétablissement en passage supérieur de la RD6c avec création de contre-allées à double sens pour les accès riverains et les cycles ;
- La création d'un échangeur giratoire plan au sud de la voie de liaison avec bretelles d'évitement rétablissant les échanges avec la RD6 et assurant la liaison de la RD6 à 2x2 voies avec l'échangeur de l'A8 ;
- La création d'un giratoire plan à 5 branches au nord de la voie de liaison créée, assurant la continuité, d'une part vers le demi-échangeur de l'A8 en direction de Toulon-Aubagne, et d'autre part, via la RD96, vers la RD7n et le demi-échangeur de l'A8 en direction d'Aix-en-Provence, Marseille et Lyon ;
- La création d'un giratoire au niveau de La Barque au nord de la RD6 permettant, via deux bretelles d'accès, d'assurer les échanges entre la RD96 la RD6 et le barreau de liaison ;
- La réalisation d'ouvrages hydrauliques ;
- La mise en place de protections acoustiques.