

RD6

Aménagement de l'échangeur du Puits Morandat

Les enjeux de circulation et de sécurité routière : ENJEU FORT

ETAT INITIAL

Les enjeux de circulation et de sécurité routière :

Contraintes

- Fluidifier le trafic sur la RD6
- Améliorer le fonctionnement de l'Echangeur
- Accompagner le développement des pôles économiques
- Prendre en compte les effets successifs de son expansion

Fonctionnement circulatoire actuel

Suivant les données de trafic de 2020, l'échangeur est en limite de saturation en HPM (heure de pointe du matin) et en HPS (heure de pointe du soir).

Les remontées de files sont importantes sur les bretelles de sortie de la RD6 depuis Trets et Marseille et sur la RD8c depuis Gardanne.



Remontées de files maximales au droit de l'échangeur en Heure de Pointe du Matin (HPM)

En HPM, des remontées de véhicules sont constatées sur :

- La bretelle depuis Marseille sur 200 mètres au maximum.
- La bretelle depuis Trets sur 300 mètres au maximum, entraînant des remontées sur la voie de droite de la RD6.

L'extension du pôle d'activités du Puits Morandat a entraîné une augmentation des trafics. Les remontées de véhicules sur les bretelles de sortie de la RD6 atteignent la section courante sur l'ensemble de l'heure de pointe.

Néanmoins, cette situation est temporaire. Les aménagements prévus en phase 1 permettront de retrouver les temps de parcours d'avant la mise activité du pôle Yvon Morandat.

En HPS, des remontées de véhicules sont constatées sur :

- La bretelle depuis Marseille sur 200 mètres au maximum.
- La RD60 depuis Bouc-Bel-Air sur 200 mètres au maximum.



Remontées de files maximales au droit de l'échangeur en Heure de Pointe du Soir (HPS)



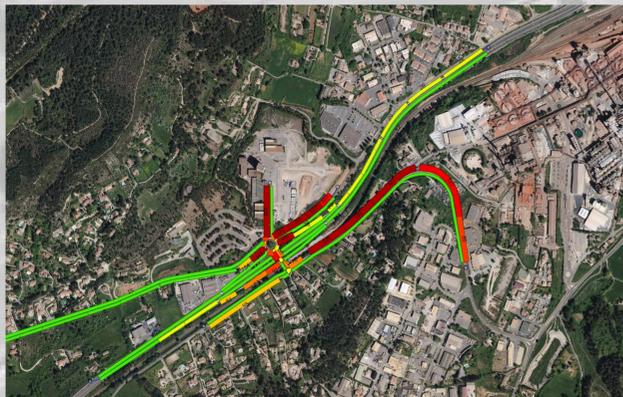
Fonctionnement circulatoire à termes avec les aménagements prévus en phase 1

Les projections de trafic montrent qu'à termes, après la livraison totale de l'extension du pôle d'activité du Puits Morandat, le fonctionnement circulatoire de l'échangeur ne sera pas satisfaisant :

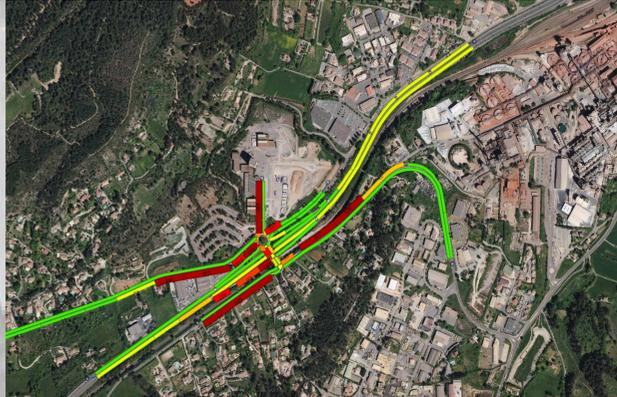
Les remontées de files sur la RD8c depuis Gardanne seraient importantes.

Les remontées de files sur la bretelle depuis Marseille attendraient la section courante de la RD6.

> D'autres aménagements viaires complémentaires de ceux prévus en phase 1 devront être envisagés.



Remontées de files maximales au droit de l'échangeur en Heure de Pointe du Matin (HPM)



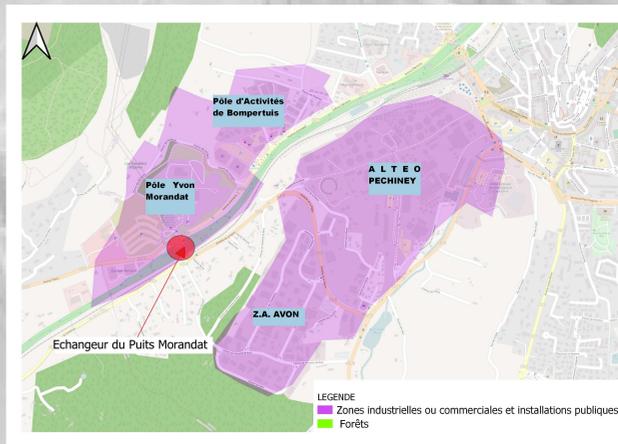
Remontées de files maximales au droit de l'échangeur en Heure de Pointe du Soir (HPS)



Les enjeux socio-économiques :

L'échangeur du Puits Morandat assure la desserte de plusieurs zones d'activités et pôles d'emploi :

- Zone d'activités Avon,
- Pechiney Alteo
- Zone d'activités de Bompertuis,
- Pôle d'activités du Puits Morandat.



Occupation des sols et Conformité au PLU:

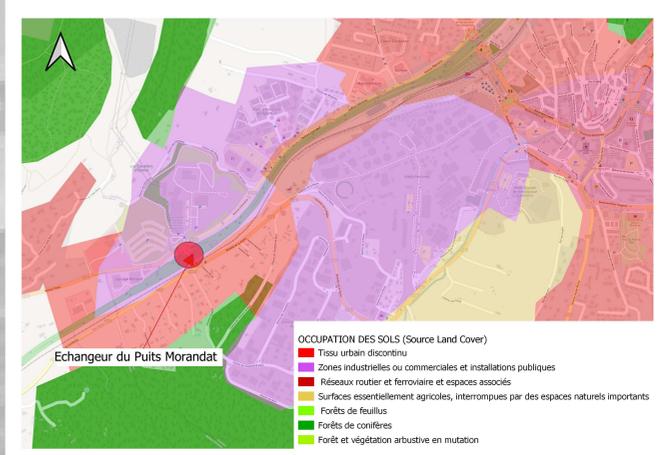
Contraintes

- La compatibilité de l'opération avec les dispositions du document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Gardanne doit être assurée dans le cadre du projet.

L'aire d'étude est caractérisée par la présence importante d'infrastructures de transport.

L'échangeur du Puits Morandat concentre un important axe de déplacement comprenant :

- la Route Départementale N°6,
- la Route Départementale N°60,
- la Route Départementale N°8c et la voie de chemin de fer.



Le projet de réaménagement de l'échangeur du Puits Morandat, en améliorant la desserte des pôles économiques du territoire, s'inscrit en cohérence avec les orientations :

- de la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) des Bouches-du-Rhône,
- du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Aix),
- du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) de Gardanne.

