

REPUBLIQUE FRANCAISE

RAPPORT N° 57

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES BOUCHES-DU-RHONE**

REUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 13 Juillet 2016

SOUS LA PRESIDENCE DE MME MARTINE VASSAL

RAPPORTEUR(S) : M. JEAN-PIERRE BOUVET

OBJET

**RD568 - Le Rove et Marseille - Aménagement entre le tunnel du Resquiadou et
l'avenue André Roussin - Bilan de concertation publique**

**DGACEEP Direction des Routes
Arrondissement de Marseille
04.13.31.04.13**

PRESENTATION

Par délibération n°35, en date du 02 octobre 2015, la commission permanente du Conseil Départemental a autorisé le lancement de la concertation publique préalable pour l'aménagement de la RD 568, entre le tunnel du Resquiadou et l'avenue André Roussin, sur les communes du Rove et de Marseille.

Cette procédure, dont les dispositions sont prévues à l'article L103-2 du code de l'urbanisme, s'est déroulée du 25 janvier au 05 février 2016, en mairie du Rove, à la Délégation Générale de l'Urbanisme de l'Aménagement et de l'Habitat de la ville de Marseille et en mairie de secteur des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille, selon les modalités de la délibération précitée.

L'objet de ce rapport est d'approuver le bilan de la concertation.

La concertation a porté sur la présentation des variantes issues des études préliminaires.

Sur les trois registres (1 dans chaque site) mis à la disposition du public, 26 observations ont été inscrites, majoritairement par des adhérents de Comités d'Intérêt de Quartier, des membres d'associations locales et des riverains du quartier de Mourepiane.

Plusieurs observations d'ordre général reviennent de manière récurrente.

Les avis sont globalement favorables au projet d'aménagement de la route départementale en ce qu'il vise à limiter la vitesse sur l'itinéraire et ainsi à le sécuriser. Cet avis favorable est également partagé en faveur de l'aménagement d'un itinéraire sécurisé et continu de type voie verte pour les usagers des modes de déplacements actifs sur la totalité de l'itinéraire.

Un manque d'intégration du projet dans un schéma global d'amélioration du littoral a été souligné par le public consulté. Il est, notamment, regretté que les études se soient limitées aux emprises de la RD 568, en particulier au niveau du noyau villageois de Mourepiane.

Un autre élément récurrent a été noté sur les registres : celui du stationnement. Ainsi il est proposé des alternatives au stationnement actuel avec la création de poches de stationnement supplémentaires à l'occasion de la requalification de la RD 568.

Les observations recueillies ainsi que les réponses proposées sont classées dans le document « Bilan de la concertation publique » en fonction de la section concernée par le projet.

D'une manière générale, la concertation publique ne remet pas en cause le projet mais identifie des besoins ciblés d'amélioration et une volonté d'aménagement global du littoral associant l'ensemble des acteurs locaux.

Compte tenu de ces observations favorables, la suite de la procédure va être engagée en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique.

PROPOSITION

Il convient désormais d'approuver le bilan de la concertation publique relatif à l'aménagement de la RD568, entre le tunnel du Resquiadou et l'avenue André Roussin, sur les Communes du Rove et de Marseille, tel qu'annexé au rapport.

Au bénéfice de ces précisions et sur proposition de Monsieur le Délégué aux routes je vous serais très obligée de bien vouloir prendre la délibération ci-jointe.

Signé
La Présidente du Conseil Départemental

Martine VASSAL

Communes de Marseille et du Rove
RD 568 - Aménagement entre le tunnel du Resquiadou
et l'avenue André Roussin

Bilan de la concertation publique
du 25 janvier au 05 février 2016

RAPPEL DE L'OPERATION

La RD 568 est une voie urbaine qui relie les communes de la côte bleue au nord de Marseille. Elle constitue à ce titre une porte d'entrée sur la ville et sur ses massifs.

Elle supporte un trafic élevé de plus de 17 000 véhicules par jour du fait de ses fonctions à la fois de transit et de desserte de nombreux quartiers de Marseille ainsi que des activités du Grand Port Maritime de Marseille et des carrières. La RD 568, itinéraire de convois exceptionnels, supporte un trafic poids lourds important.

La section de la RD 568 concernée par l'opération se situe entre la tête du tunnel du Resquiadou sur la commune du Rove et l'avenue André Roussin à Marseille

Les principaux dysfonctionnements relevés sur cette voie sont l'accidentalité relativement élevée, consécutive aux vitesses pratiquées par les usagers et à un manque de lisibilité de la route dû à l'absence d'homogénéité de l'itinéraire, l'absence d'aménagement en faveur des modes de déplacements actifs et la forte demande en stationnement.

L'opération de requalification de la RD 568 doit être l'occasion d'un réaménagement qualitatif des espaces publics sur l'ensemble du parcours ainsi que d'une réorganisation du stationnement en faveur d'un meilleur report des déplacements vers les transports en commun et les modes actifs.

Ainsi, les objectifs de cette opération consistent principalement à :

- renforcer la sécurité des usagers ;
- améliorer le cadre de vie des riverains ;
- développer les modes de déplacements actifs en créant un espace partagé entre les piétons et les vélos, dit « voie verte » de largeur comprise entre 4,00m et 5,00m ;
- renforcer le caractère urbain de la voie tout en préservant son rôle de desserte de Marseille par l'ouest ;
- réaliser et gérer des places de stationnement ou parkings.

CONCERTATION PUBLIQUE

En application de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, l'opération RD 568 - Aménagement entre le tunnel du Resquiadou et l'avenue André Roussin a fait l'objet d'une concertation publique qui s'est déroulée du 25 janvier au 05 février 2016, en mairie du Rove, à la Délégation Générale de l'Urbanisme de l'Aménagement et de l'Habitat de la ville de Marseille et en mairie de secteur des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille.

La concertation a porté sur la présentation des études préliminaires élaborées par la collectivité.

Les modalités d'organisation de cette concertation publique ont été approuvées par délibération n°35 du 2 octobre 2015 de la commission permanente du Conseil Départemental.

DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Des panneaux de présentation de l'opération ont été exposés sur les 3 sites précités du 25 janvier au 05 février 2016 et un registre permettant de recueillir les observations a été mis à la disposition du public pendant ces deux semaines en chaque lieu.

Une permanence a été assurée deux jours par site. Ces permanences ont été assurées pendant trois journées par les techniciens de la Direction des Routes le mercredi 27 janvier, le jeudi 28 janvier et le mercredi 03 février 2016, et pendant trois journées par des représentants du Maître d'œuvre Artelia le jeudi 28 janvier, le mardi 02 février et le jeudi 04 février 2016.

Durant ces permanences, plusieurs personnes ont été reçues, ont été renseignées et ont inscrit leurs remarques dans les registres d'observations.

PUBLICITE

La concertation publique a été annoncée par voie de presse dans le journal local « La Provence » le 18/01/2016 et le 28/01/2016.

Un affichage a aussi été réalisé sur le site le 20/01/2016 sur le linéaire de l'opération concernée.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUES

Le registre d'observations de la Délégation Générale de l'Urbanisme de l'Aménagement et de l'Habitat, 40 rue Fauchier, 13002 Marseille, a été ouvert par Madame CARADEC, adjointe au Maire de Marseille et clôturé par Monsieur CHENOZ, adjoint au Maire délégué aux grands projets d'attractivité.

Le registre d'observations de la mairie du Rove a été ouvert et clôturé par Monsieur ROSSO, Maire du Rove.

Le registre d'observations de la mairie de secteur des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille a été ouvert par Monsieur CUTAYAR, Directeur des Services Techniques et clôturé par Monsieur ANGEVIN, employé de la mairie de secteur.

Sur ces 3 registres, 26 observations distinctes ont été inscrites, majoritairement par des adhérents de Comités d'Intérêt de Quartier, des membres d'associations locales, des riverains du quartier de Mourepiane et par M. Roger RUZE adjoint au maire des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements et par M. CUTAYAR, Directeur des Services Techniques.

Plusieurs observations d'ordre général reviennent de manière récurrente.

Au premier rang de ces remarques générales, il est noté un avis globalement favorable sur le projet d'aménagement de la route départementale qui vise à limiter la vitesse sur l'itinéraire et ainsi à le sécuriser. Cet avis favorable est également partagé pour l'aménagement d'un itinéraire sécurisé et continu de type voie verte pour les usagers des modes de déplacements actifs sur la totalité de l'itinéraire.

Toutefois, il est parfois noté un manque d'intégration du projet dans un schéma global d'amélioration du littoral et il est notamment reproché le fait que les études se soient limitées aux emprises de la RD 568, en particulier au niveau du noyau villageois de Mourepiane.

La problématique du stationnement est également récurrente avec la nécessité de proposer des alternatives en créant des poches de stationnement en plus de celles proposées dans le cadre de la requalification de la RD 568.

Les observations recueillies ainsi que les réponses proposées (en italique) ont été reprises selon le sectionnement du projet :

Section 1 : de la sortie du tunnel du Resquiadou au parking de la fondation Monticelli.

La variante qui suscite le plus d'intérêt est celle qui positionne la voie verte le long de la voie ferrée côté sud de la RD 568 (variante A). La mise en place de stationnement longitudinal est un atout de l'aménagement pour plusieurs personnes ainsi que la mise en place de la voie verte pour les piétons et cyclistes.

Plusieurs riverains s'interrogent toutefois sur l'opportunité de créer du stationnement puisqu'une poche de stationnement est déjà prévue dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme dans l'Orientation d'Aménagement n° 17 (OA 17).

D'autres, au contraire, réclament une nouvelle zone de stationnement à la sortie du Tunnel du Resquiadou pour le départ des randonneurs.

⇒ *la variante A et la mise en place de stationnement longitudinal permet de répondre immédiatement aux attentes de nombreux usagers (randonneurs, usagers des plages, etc...) et ne rentre pas en conflit avec les orientations de l'OA17 dont la temporalité et la finalité ne sont pas encore clairement définies à ce jour par la Métropole.*

La proposition du belvédère, côté terre ou mer, suscite des avis partagés sans contre-arguments particuliers.

Un avis est défavorable aux variantes A et B et souhaite que la voie verte longe le côté sud de la voie SNCF, côté du littoral pour que les cyclistes et piétons aient une vue dite « paradisiaque » sur la mer.

L'attention du maître d'ouvrage est appelée par quelques riverains et un CIQ sur l'entrée d'agglomération qui n'est pas suffisamment marquée à ce jour et qui est source de comportements inadaptés notamment des vitesses excessives.

⇒ *L'aménagement proposé dans le cadre de la variante A marquera de fait un changement du profil en travers de la voie avec l'aménagement de places de stationnement longitudinales, une chaussée circulée plus étroite qu'actuellement et obligera de fait les automobilistes à adapter leurs comportements. Une attention particulière sera toutefois apportée dans la prochaine phase d'études pour renforcer l'entrée en agglomération.*

⇒ *La proposition de longer la voie ferrée au sud a été étudiée mais elle n'a pas été retenue par le Département afin de rester dans les emprises, de garder la maîtrise foncière et également pour éviter des coûts d'infrastructure et d'entretien trop élevés pour la collectivité.*

Section 2 : du parking de la fondation Monticelli au tunnel du Rove :

La variante A (voie verte en encorbellement sur la pile du viaduc SNCF) est privilégiée dans la plupart des commentaires exprimés. Cependant, divers riverains et une association ont fait remarquer que pour des questions de conservation du patrimoine, l'encorbellement est considéré comme un aménagement impactant l'ouvrage SNCF qui est labellisé « patrimoine du XXème siècle ». Ces personnes préfèrent la variante B où la chaussée et la voie verte sont ré-axées pour s'insérer sous l'ouvrage SNCF, ce qui a pour conséquence de tailler la falaise et de reprendre l'encorbellement de la voie en aval de la pile de l'ouvrage.

Pour la variante A, quelques riverains demandent le renforcement de l'encorbellement pour créer un vrai lieu de détente et de panorama et souhaitent la mise en place de mobiliers d'assise type bancs.

La suppression du stationnement longitudinal en aval du viaduc, à Corbières, est globalement partagée et attendue. En revanche, il est pointé par quelques riverains l'absence de repositionnement quantitatif de ces places qui pourrait

se faire au bénéfice d'un réaménagement de l'accès aux plages de Corbières sur les terrains à l'entrée des anciennes carrières du Vallon. La problématique du terminus des bus et de la zone de retournement est également abordée avec une demande forte d'un aménagement spécifique pour assurer la sécurité de tous les usagers.

Pour la proposition de stationnement en amont de la pile de l'ouvrage, il est préféré la mise en place de bancs pour profiter de la vue exceptionnelle sur la rade de Marseille.

Quelques riverains regrettent que la voie verte ne se connecte pas directement aux plages.

Un riverain mentionne la mise en valeur et l'aménagement du tunnel du Rove, d'autres demandent à ce que la vitesse soit limitée à 30km/h dans ce secteur.

- ⇒ *La problématique de l'offre de stationnement sur cette section où la demande est forte compte tenu de la présence des plages sera étudiée avec la métropole, compétente en la matière.*

La création d'un lieu de détente en amont de la pile de l'ouvrage SNCF agrémenté de bancs permettra effectivement de profiter du paysage panoramique. Cependant sa faisabilité est à étudier et à proposer à la métropole. Le positionnement de la voie verte en contrebas avec accès aux plages a été étudié : les contraintes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) engendreraient des infrastructures au coût trop disproportionné par rapport aux aménagements de la route et nuiraient de plus à l'environnement avec la présence du viaduc existant, labellisé «patrimoine du XXème siècle».

- ⇒ *La phase d'études prochaine (Avant-projet) permettra d'affiner les aménagements pertinents pour assurer le retournement de bus et aménager une véritable zone de terminus en assurant la sécurité de tous les usagers.*
- ⇒ *Les aménagements prévus permettront de réduire les vitesses des véhicules, le besoin de limiter la vitesse à 30 km/h sur ce secteur se fera donc moins ressentir.*

Section 3 : du tunnel du Rove à la montée Antoine Castejon

Pour cette section 3, la variante B (montée Antoine Castejon à sens unique, prolongement de la rue Marcel Redelsperger et décalage du giratoire de la Lave vers la mer) recueille un maximum d'avis positifs, cependant le CIQ des Hauts de l'Estaque a pointé un manque d'explication claire vis-à-vis du décalage du giratoire de la Lave en direction de la mer.

La mise à l'eau publique cristallise également de nombreux commentaires car elle constitue une véritable problématique d'usages en période de forte fréquentation, essentiellement liée aux stationnements des remorques

transportant les bateaux de plaisance. Les riverains et associations souhaitent que l'aménagement proposé puisse répondre à cette contrainte.

La variante B est privilégiée car le fonctionnement actuel de la montée Castejon à sens unique apporte une réelle sécurisation de ce carrefour.

La volonté du prolongement de la rue Redelsperger jusqu'au giratoire de la Lave est également exprimée par la majorité des avis, ainsi que la suppression du feu tricolore associé.

Les abords du terrain de sport existant doivent laisser place à de nouveaux aménagements publics, et notamment à une augmentation de la superficie de l'aire de jeux pour enfants, et un réaménagement des terrains de pétanque.

Du stationnement longitudinal le long de la RD 568 en face du terrain de sport, côté mer est demandé par la majorité des riverains.

- ⇒ *Le décalage du giratoire côté mer est proposé pour marquer l'entrée de la ville et pour prendre en compte les emplacements réservés au PLU pour les aménagements futurs. Il peut être réalisé lors de ces futurs aménagements.*
- ⇒ *Il est bien pris note du souhait des habitants du quartier de conserver la montée Antoine Castejon à sens unique.*
- ⇒ *Le problème de stationnement des remorques des bateaux de la mise à l'eau est à gérer comme toute activité portuaire sur les terrains du concessionnaire du GPMM. Il n'est pas prévu d'aménagement spécifique pour les remorques sur la RD 568. L'objectif de cet aménagement est d'offrir davantage d'espace aux piétons et cyclistes.*

Section 4 : de la montée Antoine Castejon au giratoire Fontaine des Tuiles

Les avis exprimés pointent globalement l'absence de continuité des aménagements au droit de la traversée de l'Estaque, notamment vis-à-vis de l'interruption de la voie verte.

Il est pointé par un riverain qu'un marquage au sol type bande verte banalisée sur la contre allée n'apporte aucune solution les jours de présence du marché.

Quelques riverains et les associations proposent l'élargissement de l'encorbellement existant au-dessus du port de l'Estaque ou le passage des usagers piétons sur le quai du port en contrebas ou via les trottoirs de la contre-allée, permettant de dédier l'encorbellement aux usagers cyclistes, assurant ainsi une continuité de la voie verte.

Un riverain pointe le besoin de places de stationnement en amont de l'espace Mistral (sens le Rove>Marseille) pour les activités économiques, notamment les restaurants.

Il est demandé par quelques riverains, au même titre que sur le tronçon de Corbières, que la vitesse soit physiquement limitée (par des ralentisseurs ou autres ouvrages techniques) à 30km/h lors de la traversée de l'Estaque.

Enfin, un riverain pose la question du déploiement éventuel des stations « Le Vélo » dans les quartiers nord.

⇒ *Les aménagements dans le centre villageois de l'Estaque sont récents et n'ont pas été remis en cause par l'aménagement proposé qui doit s'y intégrer au mieux notamment pour les circulations vélos. La proposition d'élargissement de l'encorbellement sera soumise à la Métropole et celle pour l'utilisation des quais par les piétons au GPMM.*

⇒ *Pour le problème de la circulation des cycles le jour de marché, il peut être proposé de limiter à 30km/h la vitesse sur la RD 568 traversant l'estaque plage ou étudier d'autres alternatives pour la traversée du noyau villageois avec la métropole. Toutefois, cette limitation à 30km/h existe déjà sur une section significative de la traversée de l'Estaque.*

⇒ *Les questions du stationnement et de la limitation de la vitesse à 30km/h seront aussi discutées avec la Métropole.*

Section 5 : du giratoire Fontaine des Tuiles à la porte 5 du GPMM

- Les avis sont majoritairement favorables à la suppression des 4 voies obligeant davantage le respect de la limitation de la vitesse à 50km/h. Un riverain s'interroge sur la mise en site propre du bus et sur la crainte de voir des ralentissements en raison de la réduction du profil en travers de la voie de 4 voies à 2 voies.

⇒ *Les études d'avant-projet devront conforter ce point mais les études de trafic menées ont permis de valider l'impact sur la circulation induit de la configuration réduite à 2 voies. Les études d'AVP devront également montrer qu'un site propre pour le BHNS ne se justifie pas pour répondre aux questions de certains riverains, en raison notamment des bouchons récurrents existants à l'entrée de l'Estaque plage.*

- La création de stationnement sur cette zone apparaît comme très opportune pour certains riverains qui y voient là une réponse aux besoins futurs en stationnement grandissant de ce secteur ainsi qu'une opportunité pour créer un relais avec les transports en commun et notamment les lignes n°35 et 95. La recherche d'opportunité d'un parc relais sur cette zone est mentionnée.

⇒ *Les études préliminaires ont permis de mettre en évidence des zones susceptibles d'accueillir des parkings relais situées sur du foncier non maîtrisé par le Département.*

Plusieurs remarques des associations concernent des demandes d'aménagements du talus en surplomb pour créer des cheminements piétons alternatifs.

⇒ *Des escaliers sont proposés dans les études préliminaires accompagnés d'aménagement des talus. Ce point devra être détaillé en phase avant-projet.*

Certains avis proposent de faire transiter la voie verte au travers de Saumaty sur l'ancien chemin du littoral afin d'être proche de l'eau et sans dénivelé.

⇒ *Cette variante étudiée avec des bus en phase d'études préliminaires n'a pu aboutir du fait de l'interface avec le projet du GPMM sur cette parcelle. Le GPMM sera de nouveau questionné pour la voie verte uniquement.*

Enfin, les interrogations des riverains sont nombreuses au sujet de l'aménagement non dessiné sur les plans au droit de la Porte 5 du GPMM. Il est majoritairement souhaité que les circulations et les stationnements liés au GPMM se fassent à l'intérieur de leurs emprises.

⇒ *Les études d'avant-projet devront intégrer les aménagements prévus sur cette zone par le GPMM, aménagements non encore définis en phase études préliminaires.*

Section 6 : de la porte 5 du GPMM à l'avenue André Roussin

Sur l'ensemble du projet, la section 6 recueille un maximum d'avis et de commentaires vis-à-vis des aménagements proposés.

La variante B, consistant en un décalage de la RD 568 vers l'emprise du Port et en des stationnements dans la courbe, recueille un maximum d'avis favorables du fait qu'elle éloigne la RD 568 de quelques mètres des habitations.

L'aménagement de stationnements et d'une contre allée au carrefour avec le chemin de Valouise est également un point favorablement accueilli. Toutefois, cet aménagement devra être étudié de manière plus fine en phase avant-projet afin de :

- ne pas reproduire les situations passées où la contre-allée, aujourd'hui refermée, était utilisée comme shunt de la RD568 et créait des situations dangereuses ;

- faire en sorte que le carrefour RD568/Chemin de Valouise reste un point de vigilance très élevé ; il faudrait absolument le prendre en compte et l'améliorer lors des études plus poussées de la phase AVP. La problématique du report de trafic du noyau villageois de Mourepiane très chargé sur ce carrefour est évoquée.

⇒ *Ces points seront intégrés dans les études d'avant-projet en concertation avec les services de la métropole.*

L'aménagement de la traversée du centre villageois de Mourepiane laisse la grande majorité des personnes très déçues et sceptiques quant à son efficacité. Certes une amélioration par rapport à l'existant est relevée mais des avis exprimés, elle ne résout pas tous les problèmes : conflits d'usages permanents entre les poids lourds, activités du GPMM, activités le long de la voie et les nombreux usagers du centre villageois de Mourepiane (habitants et clients des restaurants notamment).

Deux catégories de propositions se font jour :

- Supprimer les accès aux entrepôts et au parking du magasin de matériaux depuis la RD 568 pour sécuriser l'axe routier et la voie verte. Ces accès pourraient être reportés en arrière des bâtiments, sur les emprises existantes ou en les positionnant dans l'emprise du GPMM, et en créant une branche nouvelle sur le giratoire André Roussin.
- Etudier une dissociation des 2 sens de circulation. Le sens Marseille>le Rove passant comme actuellement au pied de Mourepiane sur un axe apaisé et proposant du stationnement longitudinal. Le sens le Rove>Marseille étant aménagé en arrière des bâtiments, sur les emprises existantes ou en les positionnant dans l'emprise du GPMM, avec les accès aux entrepôts et magasin de matériaux, cette seconde voie se connectant au giratoire André Roussin via une nouvelle branche.

⇒ *Ces solutions pertinentes qui nécessitent d'acquérir du foncier aujourd'hui propriété du GPMM et qui doivent s'intégrer au projet global de réaménagement du GPMM sur tout ce secteur seront étudiées en concertation avec ces services.*

CONCLUSION ET SUITE A DONNER A CETTE CONCERTATION PUBLIQUE

Il ressort de la concertation publique un avis globalement favorable au projet tout en mettant en évidence des besoins ciblés d'amélioration et une volonté marquée de pouvoir traiter la frange littorale dans son ensemble avec tous ses acteurs.

La phase d'étude d'avant-projet permettra de traiter les points spécifiques en détaillant les contraintes et solutions proposées et devra se faire en concertation avec les riverains et les usagers du site ainsi que les collectivités et partenaires concernés.

La réflexion stratégique sur le stationnement et plus spécifiquement sur l'opportunité et le positionnement de parkings, l'amélioration de l'accès aux plages et la proposition des riverains du chemin du littoral de dévier un sens de circulation dans l'enceinte du GPMM à l'arrière de la zone d'activités de Mourepiane doivent faire l'objet d'une analyse plus approfondie de la part du Département, en parallèle du projet de requalification de la RD 568 avec l'ensemble des acteurs intéressés.