

**CONSEIL DÉPARTEMENTAL  
DES BOUCHES-DU RHONE**

DGAET Direction des Routes et des Ports  
Arrondissement d'Aix-en-Provence  
0413312219

**RÉUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 14 DECEMBRE 2018  
SOUS LA PRÉSIDENTE DE MME MARTINE VASSAL  
RAPPORTEUR(S) : M. JEAN-PIERRE BOUVET**

**OBJET : RD7n - Traversée de Célongy - Aix-en-Provence**

**Bilan de la concertation préalable pour la phase "Étude d'opportunité de l'aménagement de la traversée de Célongy".**

---

Madame la Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, sur proposition de Monsieur le délégué aux routes, soumet à la Commission permanente le rapport suivant :

Par délibération du 9 février 2018, la Commission permanente du Conseil Départemental a autorisé le lancement de la concertation publique pour l'aménagement de la traversée de Célongy.

Cette concertation dont le principe est issu de l'article L103-2 du code de l'urbanisme se déroulera pendant toute la durée d'élaboration du projet en fonction des phases d'avancement selon les modalités prévues par la délibération précitée.

La première phase de concertation concernant « l'étude d'opportunité de l'aménagement de la traversée de Célongy », objet du présent rapport, s'est déroulée du 18 au 29 juin 2018 sur la commune d'Aix-en-Provence.

Cette concertation concernait les enjeux de territoire et les contraintes de site ainsi que la proposition de 3 scénarii d'aménagement envisageables pour améliorer la circulation routière en traversée de Célongy. Le public était invité à prendre connaissance des principaux éléments de l'étude et à formuler des observations ou des propositions, l'objectif étant d'enrichir la réflexion pour faire émerger les scénarii les plus pertinents.

Au regard des avis et observations formulés sur le registre, confirmés lors des permanences tenues les 20 et 28 juin 2018, ainsi que des courriers qui sont parvenus au Département à la suite de la concertation, le projet d'aménagement de la traversée de Célongy est jugé nécessaire et urgent compte tenu du trafic actuel et de l'évolution à venir.

En outre, les personnes et les associations qui se sont exprimées se sont positionnées favorablement à 47% pour le scénario d'aménagement en tranchée couverte, à 53% pour le scénario de contournement court. Elles ont unanimement rejeté le scénario de contournement long.

Près de la moitié des personnes ont complété leurs observations en proposant une solution alternative aux scénarii présentés.

Au vu des observations formulées, le Département va poursuivre les études de tous les scénarii ainsi que l'opportunité de certaines des solutions alternatives proposées par le public afin de garantir la sécurité juridique du dossier d'enquête publique.

Les avis, observations et suggestions formulés sur le registre ainsi que les réponses apportées par le Département sont annexées au présent rapport.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer à la commission permanente de prendre la délibération ci-après.

**Signé**  
**La Présidente du Conseil départemental**

Martine VASSAL

## **RD 7n – traversée de Célony**

### **BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE**

Pour la phase « Etude d'opportunité du tracé ».

Qui s'est déroulée du 18 au 29 juin 2018 sur la commune d'Aix en Provence

#### **RAPPEL DE L'OPERATION :**

Par délibération du 31 mars 2017, le Département des Bouches-du-Rhône a inscrit la RD7n traversée de Célony dans son programme d'opérations prises en considération.

Cette opération consiste à aménager la RD7n en traversée du hameau de Célony, afin d'y améliorer les conditions de circulation et de sécurité en isolant le trafic de transit qui induit d'importants ralentissements aux heures de pointes du matin et du soir, ainsi que d'y améliorer le cadre de vie des habitants.

#### **CONCERTATION PUBLIQUE :**

En application de l'article L 103-2 du code de l'Urbanisme, cette opération – RD7n traversée de Célony – doit faire l'objet, pendant toute la durée d'élaboration du projet, d'une concertation publique dont les modalités d'organisation ont été approuvées par délibération de la commission permanente du Conseil Départemental du 9 février 2018.

#### **DEROULEMENT DE LA CONCERTATION :**

La concertation s'est déroulée du 18 juin au 29 juin 2018, dans les locaux de la mairie annexe de Puyricard qui ont été mis à la disposition du Conseil Départemental pour cette occasion.

Le public a été informé de la tenue de cette concertation par voie de presse, par affichage effectué par la mairie et par le site Internet du Département.

6 panneaux ont été présentés au public pendant toute la durée de la concertation ; ces panneaux abordaient les thèmes suivants :

- L'objectif de la concertation avec l'identification des besoins et le planning envisagé pour l'opération,
- L'état initial du site, les enjeux de circulation, de sécurité routière, d'occupation du sol, les risques naturels, les enjeux environnementaux et de santé (bruit et qualité de l'air).
- Présentation du scénario en tranchée couverte
- Présentation des 2 scénarios de contournement court et long
- Une comparaison sommaire des scénarios avec leurs critères d'évaluation.

Durant la concertation, le public disposait également d'un registre lui permettant de consigner ses observations.

Pour répondre aux questions posées par les personnes intéressées par le projet, des permanences ont été assurées par les services de la Direction des Routes et des ports les 18 et 29 juin 2018 après-midi.

## **CONTRIBUTIONS RECUEILLIES ET REPONSES APPORTEES :**

### **a) Généralités :**

Cette première concertation publique a permis de recueillir :

- 67 contributions individuelles,
- 1 contribution du CIQ de Célony représentant 407 adhérents,
- 1 contribution de l'association des propriétaires riverains du chemin Hugues comportant 50 signataires,
- 2 pétitions (habitants des zones ouest avec 28 signataires et celle pour la protection des commerces avec 155 signataires),
- 1 courrier des représentants des familles au conseil de vie sociale de la maison de retraite Sainte-Victoire (3 signataires).

En comptabilisant les contributions de couple ou de famille pour 2 personnes, on obtient un total de 1210 personnes qui se sont exprimées directement ou indirectement sur les éléments présentés.

Au regard des avis et observations formulés sur le registre, confirmés lors des permanences tenues les 20 et 28 juin 2018, ainsi que des courriers qui sont parvenus au Département à la suite de la concertation, le projet d'aménagement de la traversée de Célony est jugé nécessaire et urgent compte tenu du trafic actuel et de l'évolution à venir.

En outre, les personnes et les associations qui se sont exprimées se sont positionnées favorablement à 47% pour le scénario d'aménagement en tranchée couverte, à 53% pour le scénario contournement court, et ont unanimement rejeté le scénario contournement long.

Près de la moitié des personnes ont complété leurs observations en proposant une solution alternative aux scénarios présentés.

### **➤ CONTRIBUTIONS RECUEILLIES :**

Les observations recueillies concernant chacun des scénarii sont répertoriées ci-après :

#### **1) Scénario contournement long :**

- A- Scénario est considéré comme très impactant pour l'environnement, entraînant une augmentation importante des nuisances sur la santé (bruit, qualité de l'air),
- B- Des terrassements en zone rouge du PPR risque naturel (anciennes carrières de gypse) sont nécessaires avec des aléas techniques aux conséquences très coûteuses,
- C- Absence d'emplacement réservé au PLU pour cet aménagement,
- D- Une dépréciation importante du bâti existant susceptible d'entraîner des recours des propriétaires et de retarder la réalisation des travaux (procédures d'expropriations avec contentieux),
- E- Certains signataires, et notamment les commerçants qui ont signé une pétition, considèrent que ce tracé entraînera une forte baisse de leur clientèle de passage.
- F- Un coût plus important pour peu de bénéfice (longueur plus importante et présence de 3 carrefours giratoires ralentissant le trafic).

## **2) Scénario contournement court :**

- A- Un impact sur l'environnement moindre mais un impact sur la santé (bruit et qualité de l'air très important).
- B- Absence d'emplacement réservé au PLU.
- C- Dépréciation importante du bâti existant, susceptible d'entraîner des recours des propriétaires et de retarder la réalisation des travaux (procédures d'expropriations avec contentieux),
- D- Les 3 carrefours giratoires ne favorisent pas l'écoulement du trafic et ne séparent pas suffisamment le trafic de transit du trafic local. De plus le carrefour avec le chemin d'Eguilles peut créer un itinéraire de shunt supplémentaire.
- E- Le propriétaire et exploitant de la maison de retraite fait remarquer que ce scénario n'est pas compatible avec le permis de construire d'extension de la maison de retraite dont les travaux sont en cours. Une partie des équipements prévus et rendus obligatoires par le permis (bassin, places de stationnements) est impactée. De plus ce tracé a un impact préjudiciable à la qualité de vie des résidents et porte atteinte au parc de promenade. Cet impact se traduit par une perte d'attractivité de l'établissement.

## **3) Tranchée couverte :**

- A- Contrairement aux scénarios de contournement, celui-ci a un très faible impact sur l'environnement,
- B- Ce scénario permettra de réaménager l'espace urbain en surface et de retrouver un centre-ville serein.
- C- Durant la phase travaux il y aura de très fortes perturbations de la circulation
- D- Le trafic de transit reste sur la RD7n (pas de nouvelle emprise) et n'impacte pas d'autres habitants que les riverains actuels qui verront le trafic de surface fortement diminuer.
- E- La mise en service de cet ouvrage va supprimer le ralentissement côté nord de Célony et de fait, pénaliser les entrées/sorties des accès direct des riverains et la sécurité des piétons.
- F- Les commerces s'opposent à cette solution en considérant qu'elle entraînera une très forte perte d'activité.
- G- Un coût important des travaux.
- H- Le CIQ de Célony est opposé à la réalisation d'une tranchée couverte comportant un seul sens de circulation (Aix-en-Provence vers St Cannat).

## **4) Propositions de solutions alternatives :**

Près de la moitié des contributions comportent des propositions d'aménagement alternatives :

- A- Simple suppression du carrefour à feux existant.
- B- Suppression du carrefour à feux et création d'un giratoire à l'intersection avec le chemin d'Eguilles. Pour cela : acquérir tout ou partie du terrain occupé par le magasin de motoculture, sachant que ce commerce va prévoir de s'installer prochainement à la Calade). Si nécessaire, compléter le giratoire avec une tranchée couverte de faible longueur.
- C- Réaliser une tranchée couverte de faible longueur,

- D- Réaliser une tranchée couverte réduite en limitant la longueur et la largeur par suppression des passages des convois exceptionnels.
- E- Réaliser le contournement court, mais sur la base de la proposition faite par la ville d'Aix-en-Provence, présentant notamment une zone en déblais devant maison de retraite.
- F- Contournement court sans giratoire sur route d'Eguilles (carrefour dénivelé).
- G- Contournement court en tranchée couverte au sud.
- H- Contournement long au nord, puis au reprendre le tracé du chemin d'Eguilles au sud, avec création d'un parking P+R, en vue de réduire le nombre de véhicules en circulation.
- I- Créer un « toboggan routier » (passage supérieur métallique),
- J- Rallonger la tranchée couverte vers le nord pour sécuriser tous les accès.
- K- Remplacer la tranchée couverte par un tunnel qui évite la gêne pendant les travaux.
- L- Envisager un contournement plus global à grande échelle allant de St Cannat vers les Milles

➤ **REPOSES APORTEES :**

Les réponses pouvant être apportées aux observations recueillies sont les suivantes :

**1) Scénario contournement long :**

- A- Le Département est conscient des inconvénients de ce scénario, et cette solution ne pourra être envisagée que si elle présente un bilan positif et répond à toutes les exigences imposées par la réglementation (environnement et urbanisme). Toutefois, il convient de rappeler qu'en phase amont des études, il convient d'envisager toutes les solutions possibles sans préjuger de leur bilan final.
- B- Contrairement aux constructions à usages d'habitation, la construction d'une route en zone rouge du PPR n'est pas interdite. Les terrassements y sont possibles avec un surcoût de prix significatif qui a été pris en compte dans l'estimation.
- C- Faute de connaître la solution à retenir, aucun emplacement réservé pour le contournement de Célony n'a pu être pris en compte lors de l'enquête publique portant sur le projet de PLU
- D- Les études seront réalisées afin de limiter les acquisitions foncières et, le cas échéant, les évaluations foncières prendront en compte la dépréciation du bâti. Pour ce type d'aménagement, il généralement fait recours à une procédure d'expropriation dont la durée se répercute effectivement sur la date de début des travaux.
- E- Les conséquences de l'opération sur la perte potentielle de clientèle pour les commerçants du centre de Célony feront l'objet d'une étude pour chacun des 3 scénarii envisagés.
- F- Le bilan coûts / bénéfices attendus par le contournement sera également étudié et comparé à ceux des autres scénarii.

**2) Scénario contournement court :**

- A- Les effets du contournement court sur l'ambiance sonore et la qualité de l'air seront étudiés et feront l'objet de mesures d'évitement et, si nécessaire, de mesures de réduction pour que les impacts restent acceptables du point de vu de la réglementation sur la protection de la santé. Les coûts de ces mesures et les impacts résiduels pèseront dans le bilan global de ce scénario.

- B- Faute de connaître la solution à retenir, aucun emplacement réservé pour le contournement de Célony n'a pu être pris en compte lors de l'enquête publique portant sur le projet de PLU
- C- Les évaluations foncières prendront en compte la dépréciation du bâti. Pour ce type d'aménagement, il généralement fait recours à une procédure d'expropriation dont la durée se répercute effectivement sur la date de début des travaux. Au vu du grand nombre de propriétés impactées et des coûts d'acquisition, le montant et la durée des acquisitions foncières pèseront dans le bilan global de ce scénario.
- D- Ce scénario a été présenté avec 3 carrefours giratoires, mais des solutions proposant d'autres échanges, (notamment avec le chemin d'Eguilles) seront analysées et proposées.
- E- Les études à venir intégreront ces contraintes. L'impact sur l'activité de la maison de retraite sera analysé et fait partie des contraintes de ce scénario.

### **3) Scénario tranchée couverte :**

- A- Les impacts environnementaux et les impacts sur la santé (air et bruit) peuvent apparaître moindres pour ce scénario, mais des études seront néanmoins réalisées, notamment au niveau de l'impact sonore et de la qualité de l'air prenant en compte la concentration potentielle de la pollution de l'air aux extrémités de la trémie.
- B- Quel que soit le scénario retenu, les études prévoient une requalification de la voirie au centre du hameau.
- C- La réalisation d'une tranchée couverte dans l'emprise de la RD7n va effectivement entraîner de fortes restrictions de circulation pendant toute la durée des travaux pouvant nécessiter la déviation d'un sens de circulation qui sera pénalisante pour les usagers et les riverains des routes concernées.
- D- Contrairement aux 2 autres scénarii de contournement, cette solution réutilise l'emprise routière existante et évite la consommation de nouveaux espaces.
- E- A ce jour les ralentissements créés par les difficultés de circulation dans le hameau facilitent les entrées/sorties des riverains et la circulation des piétons aux heures de pointe. Quel que soit le scénario, la circulation deviendra plus fluide et il faudra effectivement envisager des mesures de sécurisation de la circulation au nord de Célony.
- F- La conséquence du projet sur la fréquentation des commerces au centre de Célony sera étudiée pour chaque scénario.
- G- Ce scénario est effectivement le plus coûteux des 3, compte tenu des ouvrages à construire (tranchée couverte) et des fortes contraintes de chantier (espace chantier très restreint, présence des constructions riveraines, réseaux à dévier, signalisation de chantier, etc.).
- H- La solution consistant à réaliser une tranchée couverte comportant un seul sens de circulation (Aix-en-Provence vers St Cannat) améliore la circulation sur la RD7n à l'heure de point du soir, mais ne répond pas à l'ensemble des objectifs de l'opération.

### **4) Propositions de solutions alternatives :**

Les propositions de solutions alternatives seront intégrées au programme des études qui seront confiées au maître d'œuvre à désigner dans le cadre de l'appel d'offres qui sera lancé et attribué en 2019. Elles feront l'objet d'une analyse d'opportunité et, le cas échéant, pourront être étudiées en tant que scénarii alternatifs au même titre que les scénarii déjà présentés.

## **Conclusions :**

Au vu des observations formulées par les participants à cette concertation et des solutions alternatives suggérées par le public, il est proposé :

- de poursuivre les études du scénario « tranchée couverte »,
- de poursuivre les études des scénarii « contournement court et long »,

En effet, bien que le public ait unanimement rejeté le scénario « contournement long », l'étude de ce dernier au même niveau de détail que les autres scénarii reste néanmoins nécessaire afin de garantir la sécurité juridique du dossier d'enquête publique.

- d'étudier l'opportunité des solutions alternatives proposées par le public, et le cas échéant, de poursuivre leur étude.

\* \* \* \* \*