

A8/D6

**(communes de Meyreuil, Fuveau et
Châteauneuf le Rouge)**

Objectifs et enjeux :

Les comptages effectués depuis de nombreuses années montrent le rôle important du nœud A8/RD6 pour la desserte des bassins d'emploi, en particulier :

- la zone économique de Gardanne comportant de nombreuses activités industrielles et commerciales,
- la centrale thermique de Meyreuil,
- les zones industrielles de Rousset, Peynier - Fuveau,

Enfin, la RD6 dessert des zones résidentielles importantes telles que Bouc Bel Air, Simiane - Collongue, Gardanne, Meyreuil, Fuveau, Peynier, Rousset et Trets.

La zone industrielle de Rousset-Peynier-Fuveau nécessite un niveau de desserte compatible avec son importance économique à échelle nationale et locale, d'où une nécessité impérieuse d'améliorer l'accès à l'A8 en direction du département du Var pour le trafic provenant de l'aire urbaine marseillaise :

- étirement de communications, dû à la modification en profondeur des relations domicile- travail, avec des longueurs de trajets de plus en plus grandes,
- absence de solution de transport collectif sur ces itinéraires,
- voire création de flux de plus en plus importants en provenance de l'Etang de Berre et au-delà (A55) et à destination du Var (St Maximin, Brignoles par ex) utilisant l'A51 puis la RD6.

De plus, il paraît nécessaire de faciliter un redéploiement du site de Rousset qui après avoir connu une certaine stagnation, est susceptible de connaître de nouveaux développements

Ainsi, les principaux objectifs retenus pour cette opération sont de :

- ✓ Créer une liaison entre la RD6, l'A8 et la RD96
- ✓ Dévier le trafic de la RD96 traversant le hameau de la Barque.
- ✓ Fluidifier le trafic et améliorer la sécurité et le cadre de vie du hameau de la Barque.

A8/D6

**(communes de Meyreuil, Fuveau et
Châteauneuf le Rouge)**

DESCRIPTION DE L'OPERATION

Aménagement projeté :

La liaison entre la RD6, l'A8 et la RD96 sous la forme d'un barreau au droit de la sortie autoroutière de la Barque, permet de répondre à tous les objectifs cités, plus particulièrement la déviation du hameau de la barque permettant la suppression du trafic de transit dans cette zone urbanisée et à celui de desserte directe de la zone industrielle de Rousset-Peynier-Fuveau.

Le trafic attendu sur la déviation à l'ouverture est de 18 000V/J avec 13,1% de poids lourds, permettant ainsi de dimensionner la liaison par une voie bidirectionnelle.

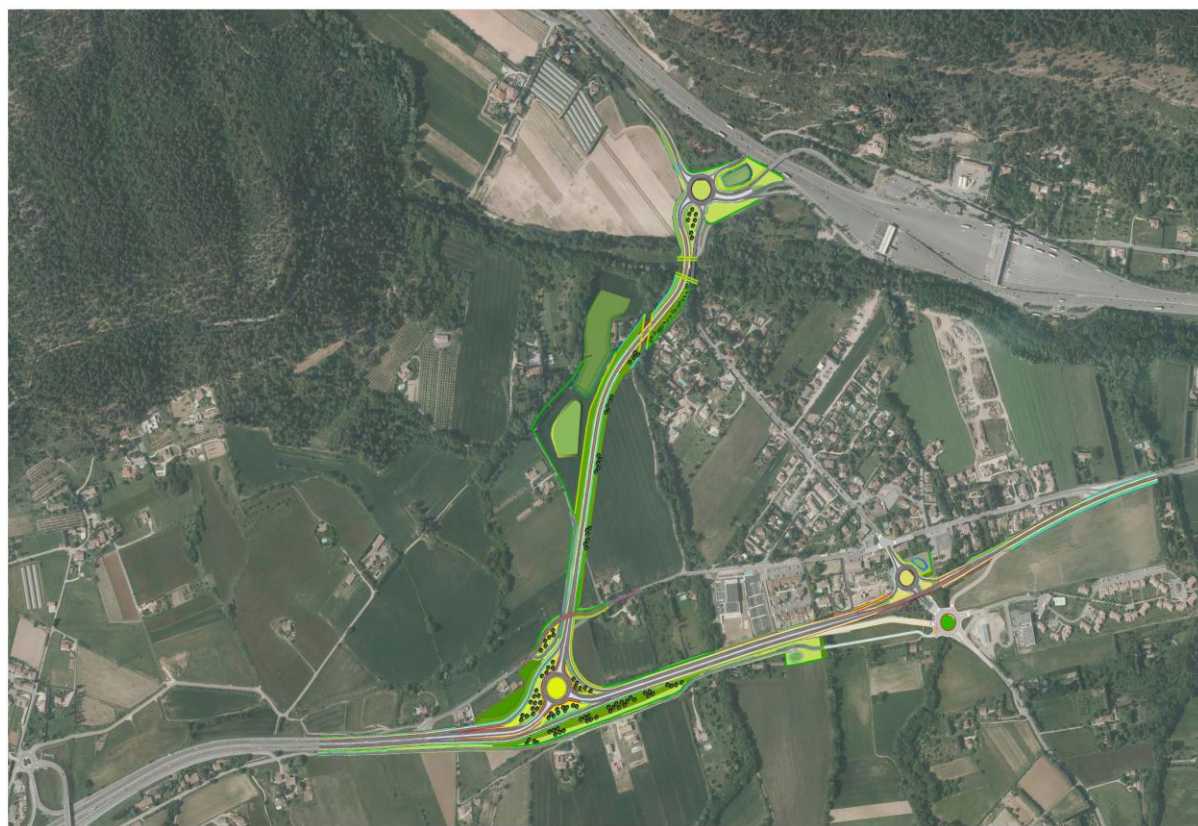
Le trafic restant sur la RD96 dans la traversée de la Barque est estimé à 3 300V/J avec 2% de poids lourds. Ce trafic s'assujetti à la mise en place de travaux de type urbain permettant de dissuader le trafic de transit de l'emprunter.

Le niveau de trafic de 21 200V/J à terme ne justifie pas une évolution du profil en travers à 2x2 voies. L'opération ne prévoira pas de phasage. Le trafic restant sur la RD96 dans la traversée de la Barque est estimé à 4 100V/J.

PLAN DU PROJET

Canton(s) : Trets

Communes : Fuveau, Meyreuil et Chateauneuf-le-Rouge



A8/D6**(communes de Meyreuil, Fuveau et
Châteauneuf le Rouge)****CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'AMENAGEMENT****L'opération consiste à réaliser un barreau à 2 voies d'une longueur de 1800 mètres environ comprenant :**

- ✓ Un carrefour giratoire au sud permettant de rétablir les échanges avec la RD6. trois voies directes permettent les liaisons en tourne à droite.
- ✓ un giratoire plan au nord entre la RD96, et la sortie autoroutière de l'A8,
- ✓ un pont sur l'Arc accolé à l'ouvrage de Bachasson, de caractéristique équivalente
- ✓ des ouvrages de décharge sous la déviation permettant d'assurer la continuité hydraulique pour la crue centennale
- ✓ une zone de compensation hydraulique du fait de la mise en œuvre d'un remblai en zone inondable
- ✓ deux carrefours giratoires implantés sur la RD96 de part et d'autre de la RD6 actuelle, permettant les échanges avec le hameau de la Barque depuis la RD6. Les carrefours actuels RD6/RD6c sont supprimés, (le caeffour sud est hors opération car déjà réalisé dans le cadre d'une procédure précédente,
- ✓ un pont permettant de rétablir la continuité 2 roues sur la RD6c,
- ✓ la construction du barreau à 2 voies entre le carrefour Sud et le carrefour nord avec la RD96.
- ✓ La mise à 2x2 voies de la RD6 entre le carrefour sud et la sortie vers Fuveau,
- ✓ Le rétablissement de la RD96 sur le giratoire de sortie autoroutière

PROGRAMMATION DE L'OPERATION**ESTIMATION PREVISIONNELLE DU COUT DE L'OPERATION**

- Etudes : 833 333€ HT valeur mars 2013, soit 1 000 000€ TTC
 - Acquisitions foncières : 4 500 000€
 - Travaux 18 750 000 € HT valeur mars 2013, soit 22 500 000€ TTC (dont 2M€ HT pour les travaux du carrefour giratoire nord, soit 2,4M€ TTC)
- TOTAL : (valeur août 2013) : 28 M€ TTC

PLAN DE FINANCEMENT

Le projet entre dans le protocole d'intervention financière de la Communauté du Pays d'Aix sur les projets d'aménagements routiers sous maîtrise d'ouvrage du département des Bouches du Rhône concourant à l'aménagement du territoire du pays d'Aix et participant au développement économique.

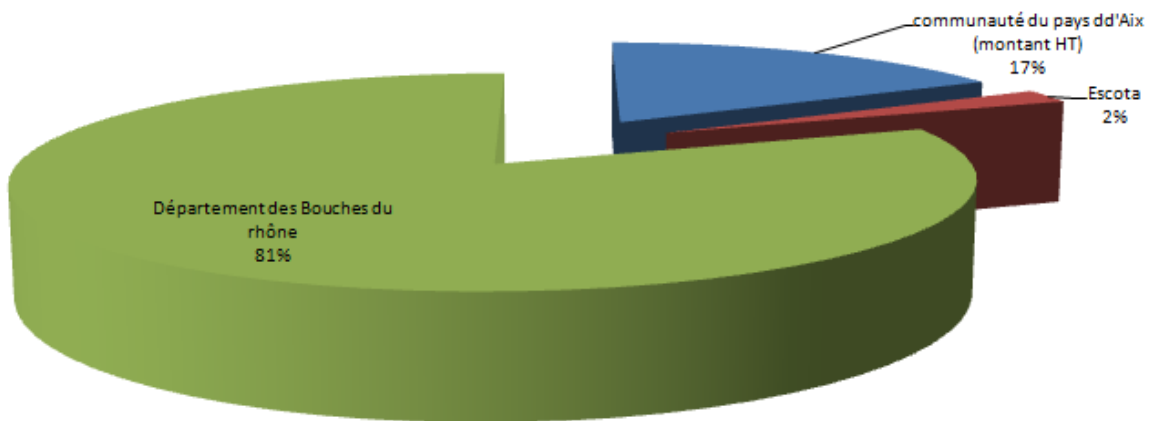
Une convention de fond de concours avec la CPA en cours de signature, mentionne une participation de 20% du montant hors taxes sur les études, travaux et acquisitions foncières.

Une convention de fond de concours est en cours de préparation avec la société Escota pour la réalisation du carrefour giratoire nord (sortie autoroutière). Le montant correspond à 25% du montant de 2,4M€ TTC estimé du carrefour.

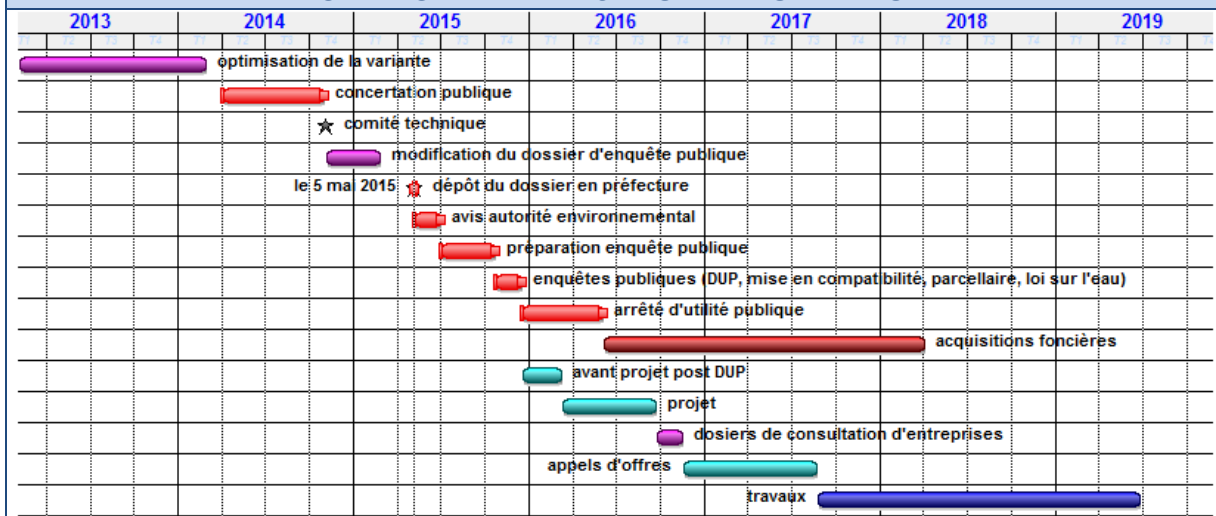
Le plan de financement est le suivant :
Communauté du pays d'Aix : 4 816 667€ (sur montant HT)
Escota : 600 000€ TTC
Département des Bouches du Rhône : 22 583 333€ TTC

A8/D6

(communes de Meyreuil, Fuveau et
Châteauneuf le Rouge)



ECHÉANCIER DE RÉALISATION DE L'OPÉRATION



A8/D6

**(communes de Meyreuil, Fuveau et
Châteauneuf le Rouge)**

AVANCEMENT DE L'OPERATION

Procédures administratives / études :

- Dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, il a été prévu entre l'Etat, la Région et le Département la réalisation de l'étude de la liaison D6 - A8 jusqu'à l'avant projet.
- 6 variantes d'itinéraires ont été comparées suivants 3 critères relatifs aux objectifs du projet routier et 6 critères environnementaux.
- La concertation publique au titre de l'article L300.2 du code de l'urbanisme sur la présentation des variantes s'est déroulée du 15 au 26 octobre 2007.
- Elle a montré la nécessité d'étudier de façon approfondie deux itinéraires, l'un passant à l'Ouest et l'autre passant à l'Est du hameau de la Barque
- Par délibération du 3 octobre 2008, la Commission permanente du conseil général a approuvé le bilan de la concertation
- Lors de la réunion du 16 mars 2009, au vu des éléments de comparaison des deux variantes précédemment citées, le comité de pilotage choisi de retenir la variante Ouest.
- La concertation publique au titre de l'article L300.2 du code de l'urbanisme sur la présentation de la variante retenue s'est déroulée entre le 14 et le 25 septembre 2009.
- Une concertation publique au titre de l'article L300.2 du code de l'urbanisme sur la présentation de la variante retenue s'est déroulée entre le 12 et le 23 mai 2014, suite à une optimisation de la variante choisie, plus économique et permettant de mieux appréhender les contraintes hydrauliques.
- Dossiers d'enquête remis à la préfecture le 5 mai 2015 en vue de la demande d'avis à l'autorité environnementale.

Prévisions

- Enquêtes publiques DUP, parcellaire, mise en compatibilité PLU des communes concernées, loi sur l'eau : 2015/2016

Acquisitions foncières :

2016-2017

Travaux :

2017 - 2019