



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

14 FÉVRIER → 10 MARS 2022

BILAN DE CONCERTATION

RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR A7/RD113 DE L'AGAVON

Élargissement de la sortie 30b, de la RD113
et création d'une voie réservée aux transports en commun



UN PROJET AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

DIR
MÉDITERRANÉE

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	3
PARTIE 1 – LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION	4
1.1 CADRE ET OBJECTIF DE LA CONCERTATION	4
1.1.1 Le cadre législatif et réglementaire	4
1.1.2 Le porteur du projet.....	4
1.1.3 L’objet de la concertation publique	4
1.2 PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION	5
1.2.1 Contexte : un point de congestion récurrent.....	5
1.2.2 Deux objectifs majeurs.....	5
1.2.3 Deux solutions techniques retenues	5
1.2.4 Le coût prévisionnel et le financement	6
1.2.5 Le calendrier prévisionnel du projet.....	6
PARTIE 2 – LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	7
2.1 LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION	7
2.1.1 Les objectifs et sujets de la concertation	7
2.1.2 Le périmètre et les cibles de la concertation	7
2.2 L’ANNONCE DE LA CONCERTATION	8
2.2.1 La communication légale	8
2.2.2 La communication du Maître d’Ouvrage	11
2.3 LES MODALITES DE CONTRIBUTIONS	17
2.3.1 Les registres papier	17
2.3.2 Le registre dématérialisé.....	17
2.3.3 La réunion publique d’information.....	18
2.3.4 Synthèse de la participation et des contributions	19
PARTIE 3 - LES CONTRIBUTIONS A LA CONCERTATION	20
3.1 BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION	20
3.2 L’OPPORTUNITE DU PROJET	20
3.3 SYNTHESE DES EXPRESSIONS THEMATIQUES	21
3.4 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	22
3.4.1 Thématique circulation (41,2% des contributions).....	22
3.4.2 Thématique sécurité (38,2% des contributions)	23
3.4.3 Thématique transport en commun / voies bus (29,4% des contributions).....	24
3.4.4 Thématique aménagements connexes (26,5% des contributions).....	24
3.4.5 Thématique bruit (17,6% des contributions)	25
3.4.6 Thématique vitesse (11,8% des contributions).....	25
3.4.7 Thématique environnement (11,8% des contributions)	26
3.4.8 Thématique programmation (11,8% des contributions).....	26
3.4.9 Thématique travaux (8,8% des contributions)	27
3.4.10 Thématique autres (20,6% des contributions)	27
PARTIE 4 - SUITES A DONNER	28

AVANT-PROPOS

La concertation portant sur le réaménagement de la bretelle des sorties 30a et 30b de l'échangeur de l'Agavon sur l'autoroute A7 dans le sens Marseille-Salon était portée par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED).

Cette concertation publique, entrant dans le cadre de l'article L103-2 du code de l'Urbanisme, s'est déroulée du 14 février au 10 mars 2022. Elle portait essentiellement sur l'opportunité du projet et la pertinence des solutions retenues (caractéristiques du projet d'élargissement et de création de la VRTC).

Pendant cette période, la volonté du Maître d'Ouvrage était de mettre en œuvre une concertation transparente et sincère, en s'appuyant sur un dispositif d'information complet, permettant à tous les publics de donner leurs avis sur le projet.

Le présent bilan synthétise les contributions issues de cette concertation. Il reprend tous les éléments inhérents à la concertation (objectifs et modalités de la concertation, ensemble des avis exprimés, synthèse des avis, enseignements, suites à donner).

Il comporte en annexe le compte-rendu de la réunion publique qui s'est déroulée le mercredi 23 février 2022.

Arrêté par le Préfet, le bilan de concertation sera utilisé pour réaliser les études détaillées préalables au lancement des travaux. Il est rendu public sur le site internet de la DIRMED.

PARTIE 1 – LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

1.1 CADRE ET OBJECTIF DE LA CONCERTATION

1.1.1 Le cadre législatif et réglementaire

La concertation sur le réaménagement de la bretelle des sorties 30a et 30b de l'échangeur de l'Agavon sur l'autoroute A7 dans le sens Marseille-Salon est portée par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED).

Cette concertation publique entre dans le cadre de l'article L103-2 du code de l'Urbanisme au titre du troisième alinéa concernant « les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ».

L'article R.103-1 précise que figure, parmi les opérations d'aménagement soumises à concertation en application du 3° de l'article L. 103-2, la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

À ce titre, le réaménagement de l'échangeur A7/RD113 de l'Agavon doit faire l'objet d'une concertation « associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

1.1.2 Le porteur du projet

L'État - Ministère de la Transition Écologique /Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer - est le maître d'ouvrage du projet d'aménagement de l'Agavon. Il est représenté localement par la DIRMED (Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée) qui agit comme maître d'ouvrage délégué du projet.

Ce projet de l'État représente une vision partagée par les collectivités territoriales, notamment le Département des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille Provence.

1.1.3 L'objet de la concertation publique

La concertation publique porte sur le réaménagement de la bretelle des sorties 30a et 30b de l'échangeur de l'Agavon sur l'autoroute A7 dans le sens Marseille Salon.

Il s'agit d'en augmenter la capacité pour réduire les congestions récurrentes qui perturbent fortement le trafic routier en amont, notamment dans le tunnel des Pennes-Mirabeau. Les études déjà conduites ont permis de vérifier la faisabilité des solutions envisagées ou d'écarter certaines options.

La concertation sur le réaménagement de l'échangeur de l'Agavon s'est déroulée du 14 février au 10 mars 2022.

Elle répondait aux principes et objectifs suivants :

- ▶ Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation ;
- ▶ Permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions ;
- ▶ Identifier les pistes d'optimisation possibles.

La volonté du Maître d'Ouvrage était de mettre en œuvre une concertation transparente et sincère, en s'appuyant sur un dispositif d'information complet permettant à tous les publics de donner leurs avis sur le projet.

Cette concertation portait donc essentiellement sur :

- ▶ **L'opportunité du projet.**
- ▶ **La pertinence des solutions retenues :** caractéristiques du projet d'élargissement et de création de la Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC)

1.2 PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

1.2.1 Contexte : un point de congestion récurrent

L'échangeur de l'Agavon est situé sur l'A7. Dans le sens Marseille – Lyon, « la bretelle de l'Agavon » permet de s'insérer sur la RD113 puis sur la RD9.

Ce maillage du réseau départemental permet d'assurer la desserte des communes de Marignane, Les Pennes Mirabeau, Saint-Victoret, Vitrolles et d'une partie d'Aix-en Provence. Cette bretelle permet de connecter l'un des plus importants pôles d'activités du département, et de donner l'accès à deux équipements majeurs, l'Aéroport de Marseille-Provence et la gare Aix-TGV.

Cette bretelle constitue un point noir de congestion récurrent avec des remontées de file atteignant la section courante de l'A7 et se prolongeant au-delà du tunnel des Pennes-Mirabeau jusqu'à l'échangeur des Pennes-Mirabeau. Ces contraintes fortes en matière de circulation, conjuguées à la présence du tunnel, renforcent les risques de collision sur queue de bouchon.

1.2.2 Deux objectifs majeurs

L'objectif d'augmentation de capacité de cet échangeur est donc de supprimer ce point de congestion.

Le projet renforcera ainsi les **conditions de sécurité de l'autoroute A7**, en supprimant la remontée de file actuelle en heures de pointe dans le tunnel des Pennes-Mirabeau, et permettra de **fiabiliser les temps de parcours des usagers**, notamment de ceux se dirigeant en direction de l'aéroport.

1. Améliorer la sécurité routière en décongestionnant le secteur de l'Agavon

- ▶ Diminuer les encombrements en augmentant la capacité globale de l'échangeur et des bretelles
- ▶ Réduire le risque d'accidentologie notamment au niveau du tunnel Mirabeau
- ▶ Améliorer la lisibilité des itinéraires

2. Mieux organiser les déplacements tous modes sur le territoire

- ▶ Favoriser l'intermodalité notamment en garantissant la fluidité de la circulation des services de transports en commun dans le secteur
- ▶ Réduire et fiabiliser les temps de parcours

1.2.3 Deux solutions techniques retenues

1. Augmenter la capacité de la bretelle sur 2.2 km ce qui nécessite les opérations suivantes :

- ▶ Créer une quatrième voie sur A7 au droit de la sortie 30 b ;
- ▶ Créer une deuxième voie pour la bretelle 30b de sortie A7 – RD 113 ;
- ▶ Aménager une troisième voie « d'entrecroisement » pour la RD 113 ;
- ▶ Créer une troisième voie « d'entrecroisement » sur la RD113 entre l'Anjoly et la sortie vers RD9 ;
- ▶ Élargir la bretelle RD113 vers la RD9 d'une à deux voies.

2. Aménager une voie réservée aux transports en commun ce qui nécessite les opérations suivantes:

- ▶ Créer une bretelle de sortie réservée aux transports en commun ;
- ▶ Créer un sas d'entrée sur le RD113 équipé de feux tricolores et de barrières ;
- ▶ Diminuer les vitesses maximales autorisées sur l'autoroute A7 et sur RD113 dans le secteur.

1.2.4 Le coût prévisionnel et le financement

Dans l'état actuel d'avancement des études et des arbitrages déjà rendus, l'enveloppe prévisionnelle dédiée à l'élargissement et à la création de la voie réservée est de **5,9 millions d'euros**.

Le financement est assuré à 100% par le Département des Bouches-du-Rhône, par le biais d'une convention de fonds de concours.

Montant prévisionnel des travaux : 5,9 M€ TTC

Il est à noter aussi qu'aucune acquisition foncière ni expropriation n'est envisagée. Le projet se fait sur les emprises publiques existantes.

1.2.5 Le calendrier prévisionnel du projet

Les grandes étapes du calendrier prévisionnel de l'opération sont :

► 2022 – le temps de la concertation et de la finalisation des études

À ce stade, les études d'avant-projet ont été lancées.

- Finalisation et présentation des études d'avant-projet aux collectivités,
- Production et présentation des études de projet (études AVP et PRO) aux collectivités,

► 2023 – consultation des entreprises, établissement des marchés et lancement des travaux

Sur la base des résultats des études PRO et après leur validation, les dossiers de consultation des entreprises pourront être établis puis, après appel d'offre, les marchés de travaux pourront être signés puis notifiés.

► 2024 – Mise en service

PARTIE 2 – LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

2.1 LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

Pendant la période de concertation, la volonté du Maître d’Ouvrage était de mettre en œuvre une concertation transparente et sincère, en s’appuyant sur un dispositif d’information complet permettant à tous les publics de donner leurs avis sur le projet.

2.1.1 Les objectifs et sujets de la concertation

Le dispositif mis en place lors de la concertation visait à promouvoir la participation de tous, qu’ils soient acteurs institutionnels, acteurs économiques locaux, élus, riverains, usagers, habitants, dans une logique de proximité avec le territoire.

La DIRMED, porteur du projet, a recueilli tous les avis et contributions afin de tirer des enseignements de cette concertation et d’alimenter la décision des élus sur l’opportunité de continuer le projet.

Le projet étant soumis à la concertation, tous les avis pouvaient s’exprimer et l’ensemble des parties prenantes ont pu s’exprimer.

Néanmoins, l’expression citoyenne était particulièrement attendue sur :

- ▶ **L’état des lieux et pratique des mobilités sur cet échangeur,**
- ▶ **L’opportunité du projet et le besoin d’aménagement.**

2.1.2 Le périmètre et les cibles de la concertation

La concertation préalable s’est déroulée du 14 février au 10 mars 2022.

La mise en œuvre de la concertation s’est déroulée sur les 4 communes concernées par le projet.

Communes concernées :
Vitrolles, Les Pennes-Mirabeau, Marignane et Saint-Victoret.

A cette occasion, 4 lieux permanents de la concertation réglementaire ont été ouverts au public selon leurs horaires habituels, avec mise à disposition de registres de participation, dossiers de concertation, dépliants et exposition mobile :

- ▶ • Mairie de Marignane, cours Mirabeau - 13700 Marignane
- ▶ • Mairie des Pennes-Mirabeau, 223 avenue François-Mitterrand - 13170 Les Pennes-Mirabeau
- ▶ • Mairie de Saint-Victoret, Esplanade Albert Mairot - 13730 Saint-Victoret
- ▶ • Mairie de Vitrolles, Place de Provence - 13127 Vitrolles

Ainsi, la concertation a permis d’associer les communes, les usagers, habitants, associations locales, et toutes les personnes intéressées par l’élaboration du projet.

Pendant cette période, les acteurs institutionnels et socio-économiques (élus et techniciens du Département des Bouches-du-Rhône, financeur de l’opération, de la Métropole Aix-Marseille-Provence Métropole et des communes directement concernées (Vitrolles, Les Pennes Mirabeau et Saint Victoret) ont été consultés et invités à participer à la concertation.

► Une concertation préparée avec les acteurs locaux

Dès la mi-janvier 2022, un travail préparatoire de prises de contact a été mené avec les communes concernées par le projet afin d'anticiper et de préparer la phase de concertation réglementaire.

Ces temps d'échanges ont permis d'identifier les principaux interlocuteurs au sein des collectivités ou mairies, de répondre à leurs questions notamment sur le déroulement de la concertation et identifier leurs propres supports de communication pour une diffusion élargie de la concertation (panneaux d'affichage légaux, espace pour les dossiers et registres de la concertation, emplacements disponibles pour les panneaux d'expositions, site Internet et magazines municipaux...).

2.2 L'annonce de la concertation

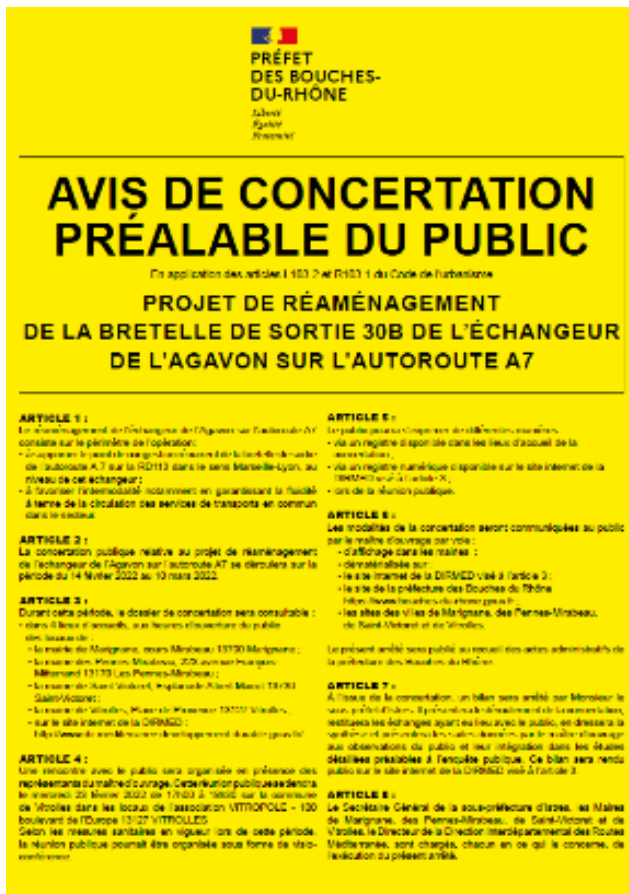
En amont de la concertation, un large dispositif d'information légale a été mis en place afin de mobiliser le plus largement possible l'ensemble des acteurs concernés par le projet.

2.2.1 La communication légale

Dans les 4 lieux permanents de la concertation réglementaire, ouverts au public selon leurs horaires habituels, étaient disponibles registres de participation, dossier de concertation, dépliants et exposition mobile.

- Mairie de Vitrolles ;
- Mairie des Pennes-Mirabeau ;
- Mairie de Saint-Victoret ;
- Mairie de Marignane.

► L'affichage légal A2



Un avis de concertation préalable du public a été affiché dans les 4 lieux de la concertation, avant son démarrage et pendant toute sa durée.

Cet avis au format A2 reprenait les dispositions réglementaires précisées dans les articles L103-1 et L103-2 du code de l'Urbanisme.

L'apposition réglementaire de ces affiches a été réalisée par les différentes collectivités et a donné lieu à un rapport photographique détaillé.



Mairie des Pennes Mirabeau



Mairie de Marignane



Mairie de Saint Victoret

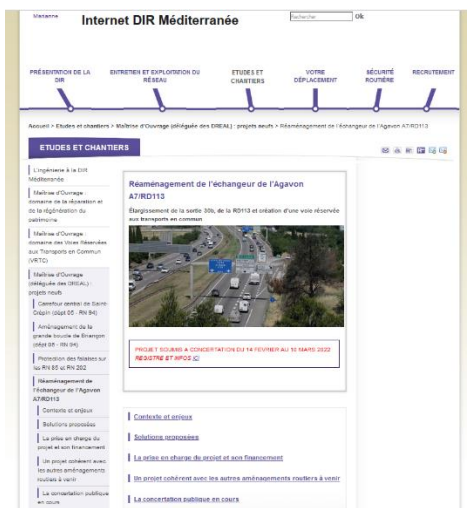


Mairie de Vitrolles

► Les annonces légales sur les sites

L'avis de la concertation préalable du public a été publié sur les sites :

- de la DIRMED <http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/>
- de la Préfecture des Bouches-du-Rhône <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>
- les sites des villes de Marignane, des Pennes-Mirabeau, de Saint-Victoret et de Vitrolles



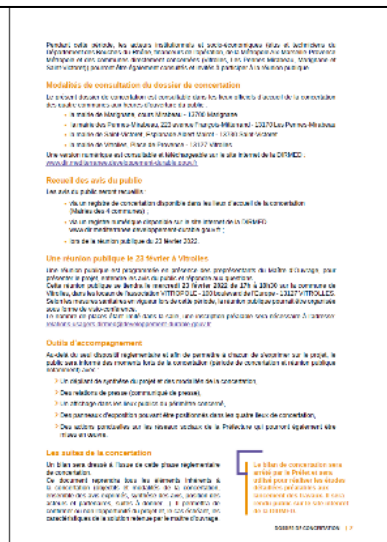
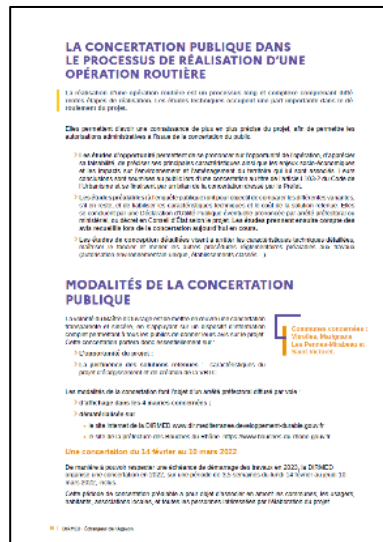
Site internet de la DIRMED

► Le dossier de concertation

Présentant les enjeux et les caractéristiques du projet, le dossier de concertation est un document de 42 pages format A4 portrait qui présente le projet d'aménagement de l'échangeur de l'Agavon.

Il comprend :

- ▶ l'analyse du contexte territorial,
- ▶ les objectifs du projet
- ▶ les solutions d'aménagement proposées pour répondre aux enjeux,
- ▶ les améliorations attendues
- ▶ un plan synoptique d'aménagement
- ▶ le calendrier prévisionnel



Le dossier de concertation a été mis en ligne sur le site Internet de la DIRMED.

30 exemplaires papier ont été fabriqués pour être mis à disposition des partenaires et communes concernées :

- ▶ Mairie de Vitrolles : 2 dossiers de concertation
- ▶ Mairie des Pennes-Mirabeau : 2 dossiers de concertation
- ▶ Mairie de Saint-Victoret : 2 dossiers de concertation
- ▶ Mairie de Maignane : 2 dossiers de concertation
- ▶ Vitropole : 2 dossiers de concertation
- ▶ DIRMED et en réserve pour envoi aux partenaires (Préfecture, DDTM, DREAL, Département...) : 20 exemplaires

Dans chaque commun, un registre de concertation était également disponible (cf. : modalités de contribution).

2.2.2 La communication du Maître d'Ouvrage

En complément du dispositif légal, la DIRMED et ses partenaires ont déployé plusieurs outils d'information sur le projet.

► L'affichage



Dans le but d'informer le public de l'ouverture de la concertation préalable, un large dispositif d'affichage a été déployé sur le périmètre pour annoncer les dates de la concertation et le registre numérique.

Ces affiches permettaient aussi d'informer sur la réunion publique du 23 février 2022 organisée au format présentiel.

100 affiches ont été imprimées et les lieux de diffusion ont été les suivants :

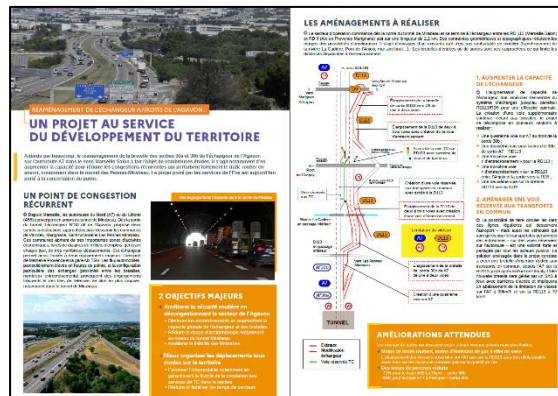
- Commune de Vitrolles : 20 affiches
- Commune des Pennes-Mirabeau : 20 affiches
- Commune de Saint-Victoret : 20 affiches
- Commune de Marignane : 20 affiches
- DIRMED et en réserve : 20 affiches

► Le dépliant "La concertation, mode d'emploi"

Dans une logique d'appréhension rapide et synthétique, le dépliant de la concertation, à destination du grand public, avait pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet et les modalités de concertation.

Il s'agissait d'un dépliant de 4 pages au format A4.

En amont de l'ouverture de la concertation, la DIRMED a mis à disposition des différentes collectivités et partenaires dans des quantités préalablement définies avec eux.

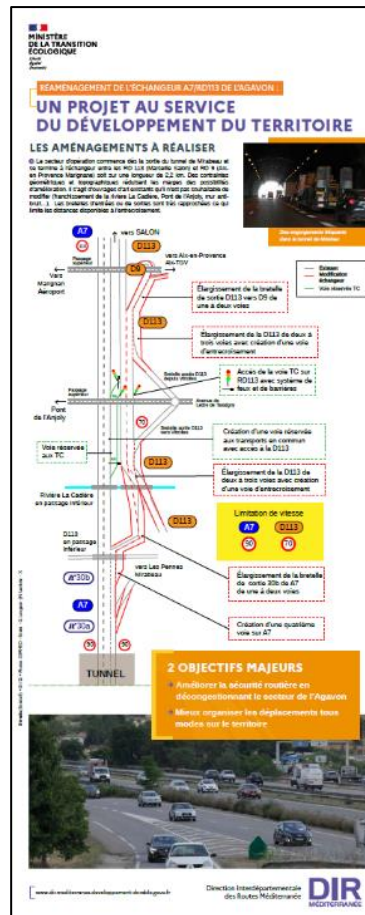


1500 dépliant ont été imprimés et les lieux de diffusion ont été les suivants :

- Mairie de Vitrolles : 300 dépliant
- Mairie des Pennes-Mirabeau : 300 dépliant
- Mairie de Saint-Victoret : 300 dépliant
- Mairie de Marignane : 300 dépliant
- DIRMED et en réserve : 200 dépliant
- Réunion publique de Vitrolles : 100 dépliant

Le dépliant de la concertation a également été diffusé lors de la réunion publique du 23 février 2022. Une version numérique en pdf était aussi intégrée dans le kit communication envoyé aux partenaires et collectivités du périmètre ou téléchargeable sur le site de la DIRMED.

▶ Les panneaux d'exposition mobile



Une exposition de deux kakemonos permettait au public de découvrir en synthèse les enjeux et les caractéristiques du projet. Elle comprenait :

- ▶ le plan synoptique d'aménagement de l'Agavon
- ▶ les modalités de la concertation.

5x2 panneaux d'exposition ont été imprimés.

Les lieux de diffusion ont été les suivants :

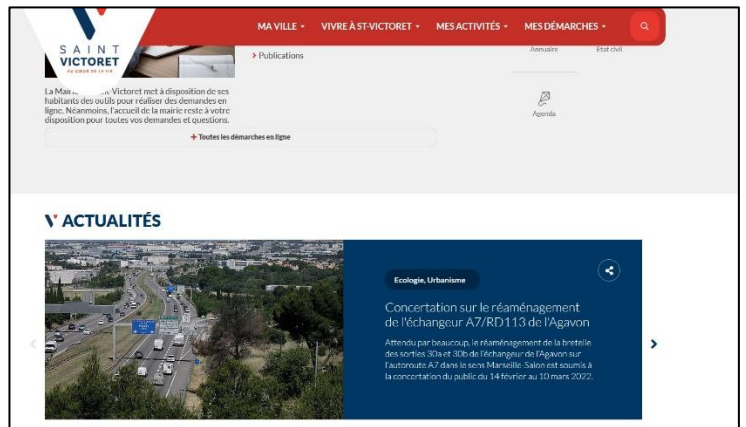
- ▶ Mairie de Vitrolles : 2 panneaux d'exposition
- ▶ Mairie des Pennes-Mirabeau : 2 panneaux d'exposition
- ▶ Mairie de Saint-Victoret : 2 panneaux d'exposition
- ▶ Mairie de Marignane : 2 panneaux d'exposition
- ▶ DIRMED et en réserve pour réunion publique : 2 panneaux d'exposition

▶ Le kit communication

Afin de relayer le plus largement possible la concertation, un kit de communication a été préparé et diffusé par la DIRMED. Ce kit contenait :

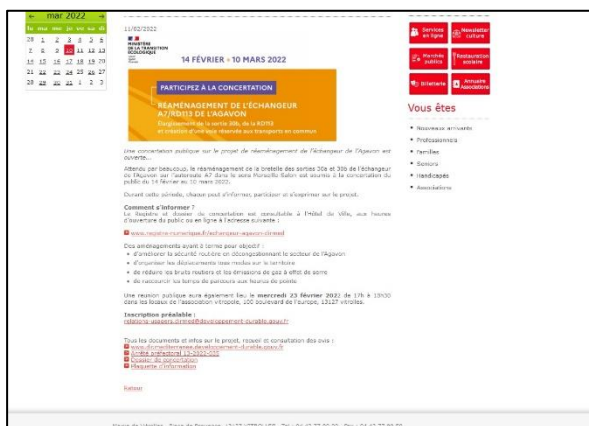
- ▶ un article sur le projet et la concertation
- ▶ une photo de l'échangeur
- ▶ le visuel de l'appel à concertation
- ▶ l'arrêté préfectoral de concertation avec le choix entre 2 versions (version RAA et version "jaune")
- ▶ la plaquette d'information
- ▶ le dossier de concertation

Ce kit a été envoyé par la direction de la communication de la DIRMED le 8 février 2022 aux collectivités concernées par le périmètre de la concertation pour leur permettre de communiquer sur le projet sur leur propres supports et outils de communication (site Internet, page Facebook officielle...).



Prefecture des Bouches-du-Rhône

Mairie de Saint Victoret



Mairie de Vitrolles

Mairie des Pennes-Mirabeau

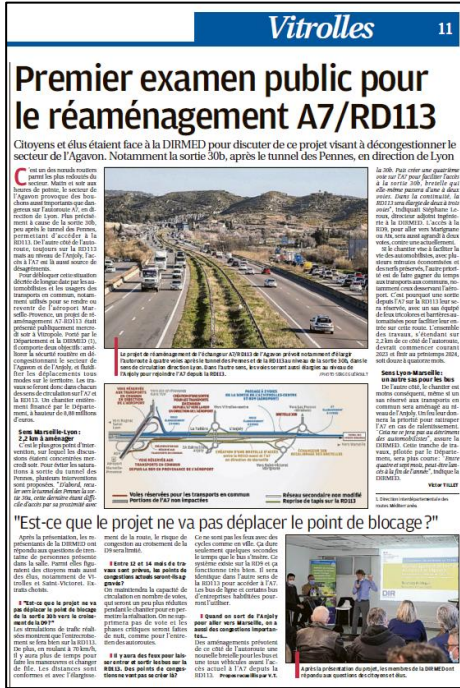


Mairie de Marignane

▶ Les relations presse

Pour le lancement de la concertation préalable, un communiqué de presse a été envoyé et diffusé par la Préfecture des Bouches-du-Rhône aux médias locaux.

Suite à cet envoi, la DIRMED a reçu en date du 14 février 2022, une demande d'entretien de la Marseillaise et de M6 sur les modalités de la concertation.



Suite à la tenue de la réunion publique du 23 février 2022, la concertation a suscité des retombées presse notamment dans La Provence en date du 24 février 2022.

▶ Les annonces via les sites Internet des partenaires et les réseaux sociaux

Des actualités concernant la concertation préalable ont été partagées par les partenaires sur les sites institutionnels et sur les réseaux sociaux Facebook et Twitter de la Préfecture des Bouches-du-Rhône.



Un retour sur la réunion publique a aussi été publié par la préfecture sur son site et sur les réseaux sociaux : <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actualites/Retour-en-images-sur-la-reunion-publique-du-23-fevrier-2022-a-Vitrolles>

► Le site internet dédié au projet

Pendant la concertation, un espace internet ressources, dédié au projet de l'Agavon a été mis en ligne. Accessible via le site de la DIRMED <http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/>, il comportait :

- Un descriptif du projet
- Les modalités de concertation
- La documentation sur le projet : dossier de concertation, dépliant de synthèse, avis officiel
- Un registre numérique (pour déposer un avis et pour consulter les avis déposés).

REGISTRE NUMERIQUE
Le dossier Consulter les contributions Déposer votre contribution

AU SERVICE DE LA PARTICIPATION DÉMATÉRIALISÉE

CONCERTATION SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR A7/RD113 DE L'AGAVON

OUVERT LE 14/02/2022 À 00 HEURE, CE REGISTRE EST CLOS DEPUIS LE 10/03/2022 À MINUIT

LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION :

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

14 FÉVRIER → 10 MARS 2022

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR A7/RD113 DE L'AGAVON

Élargissement de la sortie 30b, de la RD113 et création d'une voie réservée aux transports en commun

UN PROJET AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Attendu par beaucoup, le réaménagement de la bretelle des sorties 30a et 30b de l'échangeur de l'Agavon sur l'autoroute A7 dans le sens Marseille-Salon est soumis à la concertation du public du 14 février au 10 mars 2022.

Ayant fait l'objet de nombreuses études, le projet consiste à augmenter la capacité de cet échangeur, pour réduire les congestions récurrentes qui perturbent fortement le trafic routier en amont, notamment dans le tunnel des Pennes-Mirabeau. Ce projet est porté par l'Etat (Direction Interdépartementales des Routes Méditerranée) et financé par le département des Bouches-du-Rhône.

Un point de congestion récurrent

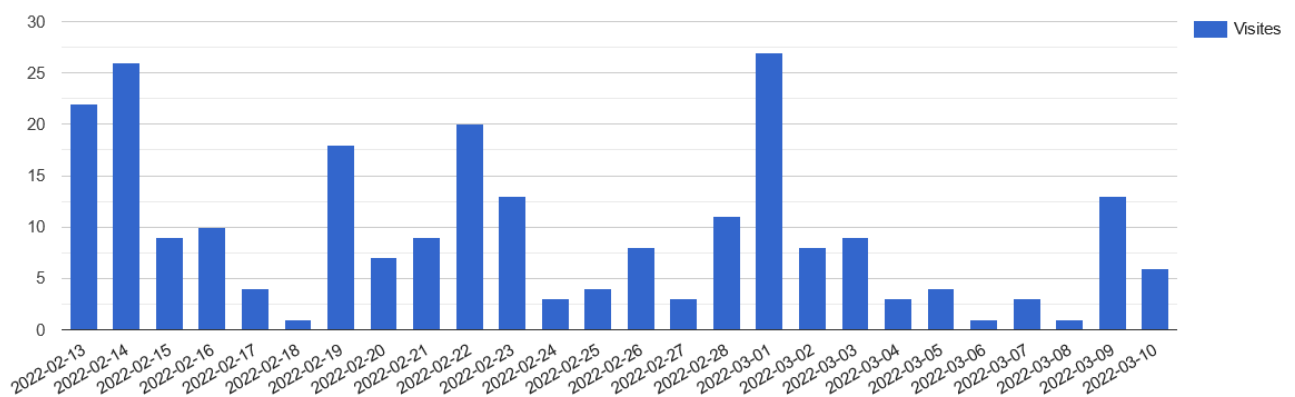
Depuis Marseille, les autoroutes du Nord (A7) ou du Littoral (A55) convergent en amont du tunnel de Mirabeau. Dès la sortie du tunnel, l'échangeur N° 30, dit de l'Agavon, propose deux sorties consécutives rapprochées pour desservir les communes de Vitrolles, Marignane, Saint-Victoret et Les Pennes Mirabeau.

Ces communes abritent de très importantes zones d'activités économiques, fortes de dizaines de milliers d'emplois, générant chaque jour de très nombreux déplacements.

Cet échangeur permet aussi l'accès à deux équipements majeurs, l'aéroport de Marseille Provence et la gare Aix TGV. Les flux automobiles, particulièrement élevés en heures de pointe, et la configuration particulière des échangeurs (proximité entre les bretelles, nombreux

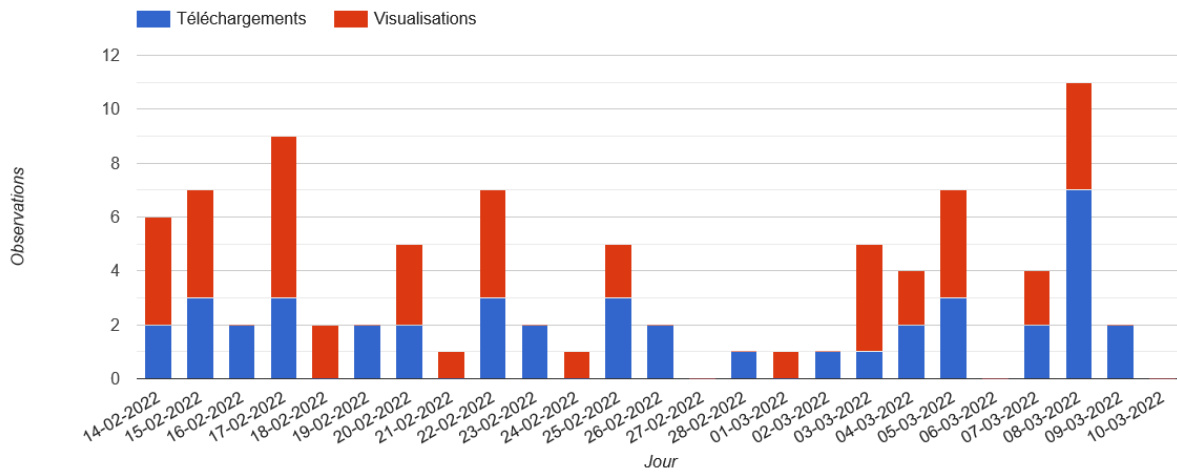
► 221 visites sur le site du projet

Du 13 février, date de son ouverture, jusqu'au 10 mars 2022, date de la fermeture du registre, le site dédié au projet a reçu 221 visites, pour 197 visiteurs uniques (1 visiteur pouvant venir plusieurs fois)



► 77 consultations du dossier de concertation

Du 13 février au 10 mars 2022, le dossier de concertation a été téléchargé 43 fois et consulté directement sur le site 44 fois. Cela représente donc 77 consultations au total.



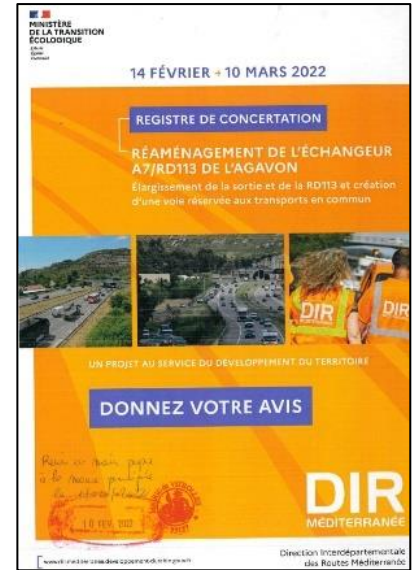
2.3 Les modalités de contributions

2.3.1 Les registres papier

Accessibles à tous dans des lieux d'accueil au public, les registres papier permettaient à ceux qui le souhaitaient de déposer leurs contributions, remarques, avis, suggestions sur le projet.

Des registres étaient présents dans les 4 lieux permanents de la concertation réglementaire.

A l'issue de la concertation, 2 contributions ont été enregistrées sur les registres.



Pour recueillir les avis, contributions ou positionnement sur l'opportunité du projet, la DIRMED a mis également à disposition un registre de la concertation, lors de la réunion publique dédiée à la présentation du projet. Cette dernière s'est déroulée le 23 février au siège de l'association Vitropole sur la commune de Vitrolles.



A l'issue de la réunion publique, 1 contribution a été enregistrée sur le cahier de la concertation.

2.3.2 Le registre dématérialisé

Pendant toute la durée de la concertation, un registre dématérialisé permettait également de déposer les contributions, remarques, avis, suggestions sur le projet, sur un espace dédié <https://www.registre-numerique.fr/>.

Il était accessible via le site de la DIRMED <http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/> et via un QR code spécialement créé pour l'occasion.

Bannière orange et blanche pour la concertation en ligne. À gauche, un logo d'éclair et le texte 'CONCERTATION EN LIGNE'. En dessous, le texte 'Tous les documents et infos sur le projet, recueil et consultation des avis' et l'adresse 'www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr'. À droite, un QR code.

Afin de respecter les conformités au RGPD, la plateforme offre possibilité de contribuer de manière anonyme. Lors de la concertation, 2 personnes ont contribué sans décliner leur identité.

A l'issue de la concertation, 12 contributions ont été enregistrées sur la plateforme.



REGISTRE NUMERIQUE DE CONCERTATION

**Concertation sur le réaménagement de l'échangeur
A7/RD113 de l'Agavon**

Contributions du 14/02/2022 au 10/03/2022

Rapport généré le 14/03/2022 à 08:00:59

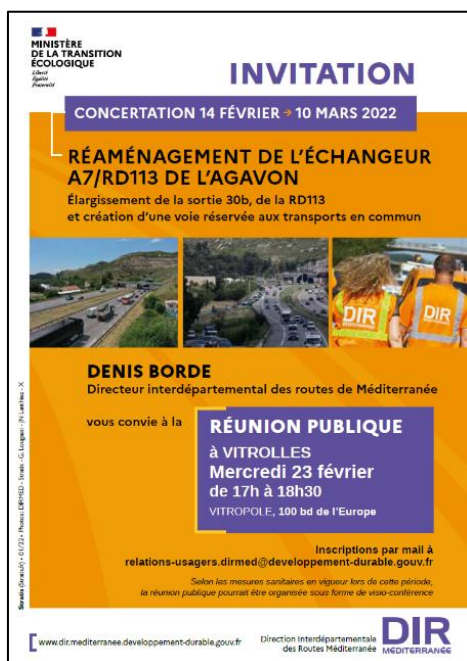
Nombre d'avis déposés : 12

2.3.3 La réunion publique d'information

Une réunion publique est programmée en présence des représentants du Maître d'Ouvrage, pour présenter le projet, entendre les avis du public et répondre aux questions.

Cette réunion publique s'est tenue le mercredi 23 février 2022 de 17h à 18h30 sur la commune de Vitrolles, dans les locaux de l'association VITROPOLE - 100 boulevard de l'Europe - 13127 VITROLLES.

► L'envoi des invitations



Un modèle d'invitation a été réalisé et envoyé aux communes partenaires pour diffusion auprès de leurs fichiers protocolaires. La DIRMED a envoyé également 16 invitations par voie dématérialisée.

► Un temps d'échange et d'information avec le public

La réunion publique d'information organisée au siège de Vitropole a permis notamment d'échanger avec des élus, des acteurs économiques de la zone d'activité, et des habitants des communes concernées.

Organisée au format présentiel de 17 à 18h30, elle avait pour objectif de :

- ▶ D’informer sur le cadre, les modalités et le calendrier de la concertation,
- ▶ Présenter les enjeux de la concertation,
- ▶ Recueillir les observations et avis afin de questionner l’opportunité du projet et de l’enrichir,
- ▶ Répondre aux premières questions, échanger avec le public.

31 participants ont assisté à la réunion publique.

Après un temps de présentation du projet par le Maître d’ouvrage, les participants ont pu s’exprimer lors des temps d’échanges par un fonctionnement à main levée.

Au final, 19 questions ou prises de parole ont été réalisées au cours de la soirée.

Un enregistrement sonore de la réunion a été réalisé afin de prendre en compte les échanges et questions des participants. Un compte-rendu de la réunion réunissant les différentes contributions des participants a été réalisé (disponible en annexe).



2.3.4 Synthèse de la participation et des contributions

▶ 254 participants

Canaux d’expression	Nombre de participants
▶ Site internet	221
▶ Réunion publique	31
▶ Registre de Vitrolles	2
TOTAL	254

▶ 34 contributions officielles

Canaux d’expression	Nombre de contributions reçues
▶ Registre de Marignane	0
▶ Registre des Pennes-Mirabeau	0
▶ Registre de Saint-Victoret	0
▶ Registre de Vitrolles	2
▶ Registre réunion Publique	1
▶ Registre numérique	12
▶ Réunion Publique (avis oral)	19
TOTAL	34

PARTIE 3 - LES CONTRIBUTIONS A LA CONCERTATION

Les différentes modalités pour s'exprimer ont permis au public de faire part de leurs avis, contributions, remarques, suggestions et de se prononcer sur l'opportunité du projet par différents canaux.

3.1 Bilan quantitatif de la concertation

Chaque contribution émise sur les registres papier, le registre numérique ou exprimée lors de la réunion publique d'information a fait l'objet d'une analyse et d'un classement pour connaître le mode d'expression des avis, la typologie des différents contributeurs ou encore la commune de résidence des personnes.

Les principales communes étaient les villes concernées par le projet et lorsque le contributeur n'a pas précisé sa commune de résidence, la contribution a été classée dans la rubrique "Autres/indéterminé".

▶ Les différents modes d'expression et de contribution

La répartition des 34 contributions se décompose de la manière suivante :

- ▶ **35,3 % par le biais du registre dématérialisé (soit 12 contributions)**
- ▶ 8,8 % par le biais des registres papier (soit 3 contributions)
- ▶ **55,9 % par le biais de la réunion publique (soit 19 contributions)**

▶ Les différents publics et contributeurs

Une analyse approfondie a permis d'identifier les différents contributeurs lors de la période de concertation.

La répartition des auteurs des contributions se décompose de la manière suivante :

- ▶ **55,9 % des contributions émises par des habitants ou usagers (soit 19 contributions)**
- ▶ 20,6 % des contributions émises par un public institutionnel (soit 7 contributions)
- ▶ 8,8 % des contributions émises par des acteurs économiques (soit 3 contributions)
- ▶ 14,7 % des contributions émises par des acteurs associatifs (soit 5 contributions)

▶ La commune de résidence des contributeurs

La localisation des différents contributeurs se répartit de la manière suivante :

- ▶ **47 % des contributions : habitants de la Ville de Vitrolles (soit 16 contributions)**
- ▶ 20,6 % des contributions : habitants de la Ville des Pennes-Mirabeau (soit 7 contributions)
- ▶ 11,8 % des contributions : habitants de la Ville de Saint-Victoret (soit 4 contributions)
- ▶ 0 % des contributions : habitants de la Ville de Marnagnan (soit 0 contribution)
- ▶ 20,6 % des contributions : Autres/Indéterminé (soit 7 contributions)

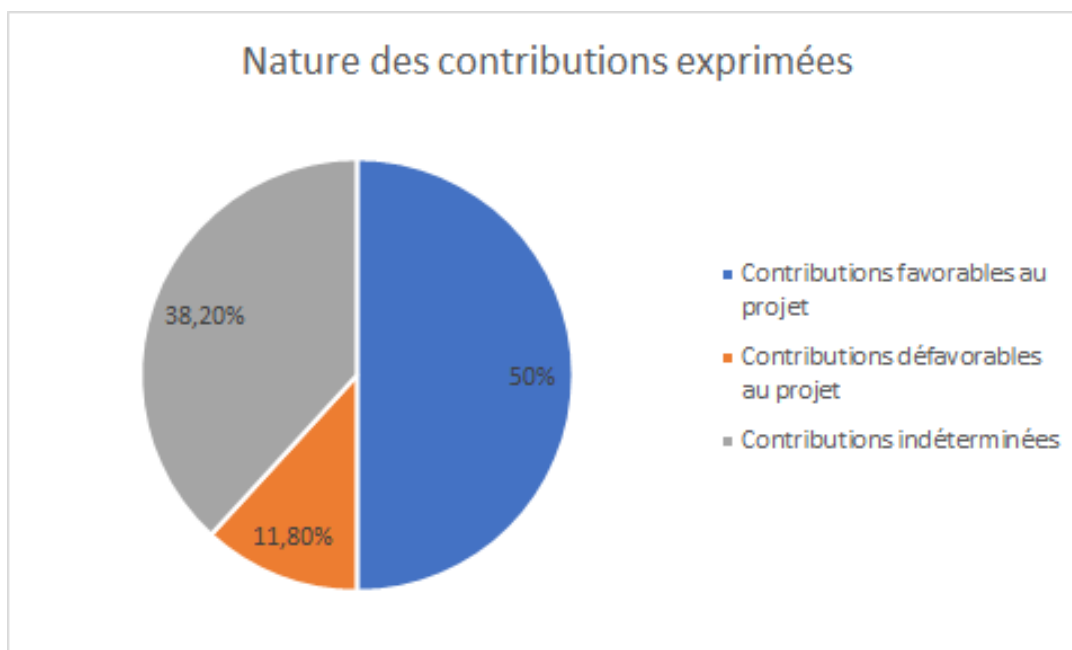
3.2 L'opportunité du projet

Chaque avis, question exprimée ou contributions a fait l'objet d'un classement sur l'opportunité du projet.

Lorsque l'avis n'était pas clairement pour ou contre le projet, il était classé dans la catégorie « indéterminé ».

La décomposition des avis se répartit de la manière suivante :

- ▶ **50 % des contributions favorables au projet (soit 17 contributions)**
- ▶ 11,8 % des contributions défavorables au projet (soit 4 contributions)
- ▶ 38,2 % des contributions indéterminées (soit 13 contributions)



Majoritairement, l'opportunité du projet n'est pas remise en question.

A noter : le nombre conséquent d'interrogations sur des aménagements connexes sur le périmètre du projet a pour effet de surévaluer le nombre de contributions classées comme indéterminées.

Si on prend en compte uniquement les avis clairement exprimés pour ou contre l'opportunité, soit 21 contributions

- ▶ **81 % des contributions favorables au projet (soit 17 contributions)**
- ▶ 19 % des contributions défavorables au projet (soit 4 contributions)

Il convient de prendre en compte le faible nombre d'avis exprimés sur le projet, malgré l'effort important d'information réalisé par la DIRMED et les communes concernées. Pour autant, le projet n'a pas fait l'objet d'une mobilisation importante d'opposants potentiels.

| Majoritairement, l'opportunité du projet est confirmée

3.3 Synthèse des expressions thématiques

Au-delà de l'opportunité sur le projet, les différentes contributions émises lors de la concertation ont été classées par thématiques afin de mettre en exergue les principaux sujets et thématiques abordés.

1 contribution pouvait le plus souvent contenir plusieurs expressions thématiques (3,2 en moyenne par contribution).

Pendant la phase de concertation, les 34 contributions, tous moyens confondus, ont généré 108 expressions thématiques au total.

| 108 expressions thématiques prises en compte

Ces expressions ont été classées selon 10 thématiques :

- ▶ Transport en commun/voies bus : Fonctionnement voie bus, Interactions avec les autres véhicules...
- ▶ Sécurité : accidentologie, signalisation routière, conflits d'usage lors changement de voie...
- ▶ Circulation : Fluidité, décongestion, temps de parcours...
- ▶ Vitesse : limitation sur autoroute, lors de travaux...
- ▶ Bruit : impacts sonores, mesures de restriction (enrobés, mur antibruit...)
- ▶ Environnement : mesures de protections, eau, émissions polluantes...
- ▶ Aménagements connexes : projets liés à l'aménagement de l'échangeur
- ▶ Travaux : phasage, organisation, fermetures de voies, mesures prises...
- ▶ Programmation : coût, financement, calendrier...
- ▶ Autres : propositions ou projets non liés à l'aménagement de l'échangeur

Chaque avis, question ou contribution a fait l'objet d'une analyse approfondie pour faire ressortir les enseignements de la concertation.

Classement	Thématique	Nombre d'avis abordant le thème	Pourcentage des 34 contributions abordant le thème
1	▶ Circulation	14	41,2%
2	▶ Sécurité	13	38,2 %
3	▶ Transport en commun/ voies bus	10	29,4 %
4	▶ Aménagements connexes	9	26,5%
5	▶ Autres	7	20,6%
6	▶ Bruit	6	17,6%
7	▶ Vitesse	4	11,8%
8	▶ Environnement	4	11,8%
9	▶ Programmation	4	11,8%
10	▶ Travaux	3	8,8%
	TOTAL	34	/ *

* Pourcentage supérieur à 100 car calculé par rapport aux 34 contributions analysées (plus de 3 expressions thématiques en moyenne par contribution)

La thématique la plus récurrente est celle de la circulation, suivie de la sécurité et des voies bus/transport en commun. Ainsi, plus d'une contribution sur trois traitaient de circulation et/ou de sécurité.

3.4 Les enseignements de la concertation

3.4.1 Thématique circulation (41,2% des contributions)

Près de la moitié des contributeurs se sont exprimés sur le thème de la circulation.

Ils apprécient généralement le gain de fluidité que le nouvel aménagement engendrera pour la circulation, la décongestion du périmètre de l'échangeur ou encore le gain attendu en temps de parcours.

Les différentes contributions confirment le plus souvent l'utilité et la nécessité du projet.

En effet, plusieurs usagers utilisent quotidiennement l'échangeur, subissant notamment les problèmes de congestion : « Utilisateur de ce tronçon chaque jour, ce projet me semble une solution pour résoudre le problème du bouchon pendant les heures de pointe ».

« J'espère sincèrement que ce projet permettra d'améliorer la régulation du trafic ainsi que le nombre d'accidents. Nous y gagnerions tous pour notre sécurité et temps de transport ». Aussi les usagers de la zone d'activités vont voir « une amélioration de leur quotidien, ce qui va leur permettre de gagner du temps ».

Ainsi, pour les acteurs économiques du secteur et leurs représentants qui se sont exprimés, cet aménagement est fortement attendu : « *il contribuera à améliorer l'accès à la zone d'activité qui rassemble près de 700 entreprises et 15 000 collaborateurs...* »

Pour autant, certains, minoritaires, doutent des effets positifs de l'aménagement sur la circulation ou les temps de trajet : « Je ne suis pas sûr de voir dans ce que vous nous présentez en quoi ces problèmes vont être améliorés ».

A noter, une contribution isolée précise qu'il faudrait réduire la place de la voiture individuelle et que cet aménagement a été initié « *sans une vraie réflexion sur les mobilités en commun* ». Pour elle, « *Augmenter la capacité d'échangeurs autoroutiers relève d'une politique du 20^{ème} siècle, il est temps de changer de logiciel* ».

Des améliorations sensibles sur les congestions et les temps de parcours majoritairement attendues

3.4.2 Thématique sécurité (38,2% des contributions)

Plus d'1 personne sur 3 s'est exprimée sur la sécurité routière.

Les trois principaux sujets de cette thématique étaient l'accidentologie, le renforcement de la signalisation routière ou encore le conflit d'usage lors d'un changement de voie.

La nécessité d'un aménagement sur le secteur de l'Agavon n'est pas remise en cause par les contributeurs, car c'est un aménagement « *qui ne peut que contribuer à fluidifier la circulation, éviter les situations de congestion* » et de facto améliorer la sécurité sur le périmètre.

Indépendamment de l'opération d'aménagement, des interrogations ont été formulées sur l'incivilité de certains automobilistes, qui pourraient avoir des comportements dangereux malgré les aménagements. Sont ainsi évoqués « *les rabattements de dernière minute* » ou encore les « *queues des poissons* » de certains automobilistes qui souhaitent « *gagner quelques secondes au détriment des autres automobilistes* ».

Certains ne comprennent pas en quoi le nouvel aménagement apportera une réponse à ces comportements inciviques et à cette situation accidentogène : « *Les automobilistes respectueux des autres seront tout autant pénalisés, ralentis et subiront les queues de poisson dangereuses des automobilistes peu scrupuleux* ».

Des comportements inciviques et accidentogènes sont aussi actuellement signalés depuis l'A7 vers l'échangeur de l'Agavon, comme le souligne cette personne : « *Aujourd'hui, un automobiliste qui anticipe sa sortie sur la N113 est pénalisé et se trouve ralenti dans le meilleur des cas mais aussi souvent à l'arrêt car un grand nombre d'automobilistes attendent la dernière minute pour se rabattre sur la voie de droite. Cela crée à minima un ralentissement, dans le pire des cas des collisions* ». Des améliorations sont donc aussi attendues en amont du projet, avant même le tunnel des Pennes-Mirabeau.

Autre sujet mis en avant, les changements inter files sur les différentes voies de l'échangeur, avec des véhicules qui se rabattent également au dernier moment pour éviter le phénomène de congestion sur la RD113 et qui créent des conflits d'usage. Les contributeurs mettent en avant la différence de destination « *entre les personnes souhaitant s'orienter vers l'aéroport et celles souhaitant s'orienter vers la gare de Aix TGV* ».

Réponse de la DIRMED : Le projet prévoit à ce stade une affectation anticipée respectivement à ces 2 destinations (« Marignane » et « Aix »), ce qui aura pour effet d'éviter les changements de file.

Enfin, une contribution fait remarquer que la suppression de l'aménagement en entrée de bretelle contribuerait à diminuer ou supprimer les phénomènes de congestion : « *il vaudrait mieux éliminer la chicane à l'entrée de la bretelle qui est la cause première de la naissance des bouchons de circulation lorsque le trafic est dense. Sans cela le temps de parcours va encore être allongé* ».

Réponse de la DIRMED : Les études de trafic ont démontré que la bretelle 30b à une voie n'était pas suffisante pour satisfaire à la demande de trafic ; c'est un problème uniquement de capacité et non de configuration géométrique.

Un aménagement qui contribuera à fluidifier et sécuriser la zone.

3.4.3 Thématique transport en commun / voies bus (29,4% des contributions)

Près d'un tiers des contributeurs se sont exprimés sur le thème des transports en commun ou sur le couloir bus. Ils apprécient la prise en compte de ce mode dans le projet de réaménagement dont l'opportunité n'est pas remise en question.

Les deux principales sources d'interrogation portaient sur le fonctionnement du couloir bus et notamment le système de feu à déclenchement, ainsi que son interaction avec les autres usagers, notamment les véhicules d'urgence, de secours, forces de l'ordre et bus d'entreprise. Des contributeurs ont effectivement émis des avis sur la typologie de véhicule autorisé dans le couloir bus et plusieurs usagers jugent opportun de « *donner l'accès aux bus entreprise (Eurocopter) sur la voie bus* » ou encore « *donner l'accès aux véhicules d'urgence* ».

Réponse de la DIRMED : Les TC Eurocopter font parties des lignes régulières de TC. À ce titre, ils seront autorisés à emprunter cette bretelle bus. Par contre, cette bretelle pour TC ne sera pas utilisée par les véhicules de secours ; ceux-ci sont autorisés à circuler sur la Bande d'Arrêt d'Urgence en cas de nécessité.

A l'opposé, certains contributeurs, très minoritaires, émettent des réserves sur l'aménagement du couloir bus et s'interrogent sur les possibles effets négatifs sur la circulation en délocalisant le phénomène de congestion : un aménagement qui peut être source d'accident et « *susceptible de créer un nouveau phénomène de congestion causé par le feu de la voie bus* ».

Réponse de la DIRMED : Les effets des feux sur la circulation de la RD113 seront limités en raison :

- de l'utilisation de la bretelle par les bus uniquement en cas de trafic dense sur la RD113 ;

- des durées courtes des cycles de feux pour le passage des bus.

Par ailleurs, l'abaissement de la limitation de vitesse à 70km/h sur la RD113 atténuera les risques de collisions à l'approche du feu.

A noter, une contribution isolée était défavorable à la mise en place d'une voie réservée au bus : « *De plus rajouter une voie indépendante pour les transports en commun va aussi créer un nouveau croisement, source de ralentissement pour la circulation globale et d'éventuels accidents, y compris pour les TC. La fonction principale d'une voie de circulation routière, est de permettre un trafic fluide et sécurisé. Nul besoin de créer une voie exclusive pour les TC, qui restera vide est dangereuse à 99% du temps* ».

Réponse de la DIRMED : Les études de simulation de trafic ont démontré la probabilité de ralentissements ponctuels en aval du pont de l'Anjoly une fois l'aménagement réalisé. De plus, il faut également prendre en compte les bouchons consécutifs à des accidents de la route pour assurer la régularité des bus.

Des attentes sur le fonctionnement du couloir bus et la catégorie de véhicules autorisés à l'emprunter.

3.4.4 Thématique aménagements connexes (26,5% des contributions)

Un quart des contributions environ ne se sont pas exprimés directement sur le projet mais sur des sujets ou problématiques connexes à proximité ou dans le périmètre du projet. Il s'agissait principalement du projet porté par le Département des Bouches du Rhône visant à créer au niveau de l'échangeur de l'Anjoly dans le sens Nord/Sud une bretelle d'accès pour les bus.

Les différentes contributions sur l'aménagement de l'Anjoly se sont portées sur le porteur de projet et le calendrier prévisionnel de cet aménagement afin de savoir si la réalisation de ce dernier allait se dérouler en amont, en même temps ou après l'échangeur de l'Agavon. Ainsi, plusieurs usagers reconnaissent que cet aménagement connexe a pour objectif d'améliorer la desserte dans les deux sens de circulation et certains usagers ont manifesté leur intérêt pour obtenir des informations sur le planning des travaux.

Parallèlement, plusieurs contributeurs ont émis le souhait d'un aménagement du carrefour sur la liaison sortie 30a/D113 afin d'en améliorer la sécurité et la visibilité, notamment avec la proposition de la création d'un rond-point :

un habitant de Saint Victoret signale « qu'il rencontre un problème récurrent après avoir pris la sortie 30a en direction des Pennes-Mirabeau et qu'il rencontre un problème de visibilité avec les voitures venant de cette voie ».

Réponse de la DIRMED : Ce carrefour se situe en dehors du périmètre du projet.

Dans les propositions visant à améliorer la circulation sur le périmètre, un contributeur a également manifesté son souhait d'amélioration de la jonction A55/A7 en amont du tunnel des Pennes-Mirabeau.

Réponse de la DIRMED : Cet échangeur se situe en dehors du périmètre du projet.

Des interrogations sur l'articulation entre l'aménagement de l'Anjoly et l'échangeur de l'Agavon.

3.4.5 Thématique bruit (17,6% des contributions)

Des contributeurs se sont exprimés sur le thème des nuisances sonores liées à la circulation ou du bruit routier en général et ces derniers étaient essentiellement des riverains habitant à proximité de l'aménagement. Certains contributeurs reconnaissent que l'abaissement de la vitesse va certainement avoir un effet de réduction du bruit ambiant.

Des interrogations ont émergé sur le type d'enrobés qui sera mis en œuvre lors des travaux visant à réduire le bruit : « et si en parallèle de l'abaissement de la vitesse un enrobé phonique pour le confort des riverains ou un enrobé drainant est prévu afin d'éviter toutes les particules d'eau en suspension lors des phénomènes pluvieux ? ».

Réponse de la DIRMED : Un enrobé de moindre nuisance sonore sera effectivement appliqué en couche de roulement.

Une forte mobilisation des habitants à proximité de l'aménagement a permis de mettre au jour leur souhait de la construction d'un mur antibruit destiné à limiter les nuisances sonores générées par la circulation routière de l'échangeur : « Riveraine du secteur impacté par le futur projet, j'ai noté qu'il n'était ni prévu ni mentionné aucun traitement au niveau de la gestion des nuisances sonores, notamment. Or depuis la création de la ZAC de la Tuilerie un mur ou un dispositif antibruit était prévu. Celui-ci n'a jamais été réalisé. Il serait judicieux de le prévoir à nouveau, les nuisances allant surement augmenter ».

Réponse de la DIRMED : De par son abaissement généralisé de limitation de vitesses (sur A7 et RD113) et sa nouvelle couche phonique d'enrobés, le projet améliore la situation existante en termes de bruit. Il n'est donc pas prévu de construction de nouveaux murs anti-bruit.

Ces demandes se sont également manifestées par le biais de courriers collectifs et les contributeurs ont rappelé à cet occasion qu'un aménagement de ce type était prévu lors de la création de l'échangeur, en rappelant que le Maire de l'époque y était favorable. Le courrier joint à leur lettre collective rappelle que la première pétition réalisée date de 1989.

Une forte mobilisation des habitants (chemin des Tuilières) pour la création d'un mur antibruit.

3.4.6 Thématique vitesse (11,8% des contributions)

Environ un dixième des contributeurs s'est exprimé sur le thème de la vitesse qui est accueilli comme une solution au phénomène de congestion et comme une solution viable pour réduire le bruit routier

Les principaux sujets de cette thématique étaient la vitesse pendant la phase travaux ou une réflexion ouverte sur l'harmonisation de la vitesse sur le périmètre, tel que le suggère cet automobiliste : « à partir de quel endroit la nouvelle limitation de vitesse va être mise en place : pour rappel aujourd'hui en venant de Marseille la vitesse sur l'A7 passe de 90km/h à 110km/h peu avant la sortie des Pennes Mirabeau. Le tronçon entre cette sortie et le tunnel va-t-elle rester à 110 km/h pour ensuite revenir à 90km/h ? Ou est-il prévu d'uniformiser la vitesse sur toute cette zone ? ».

Réponse de la DIRMED : La limitation de vitesse à 90 km/h sur A7 sera prochainement prolongée de l'aval du divergent A7/A51 au niveau de Septèmes les Vallons jusqu'à l'aval de l'accès voie bus du projet Agavon dans le cadre du Plan

de Protection de l'Atmosphère. Dans le cadre du projet et de la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère, l'État a privilégié un abaissement pérenne de la vitesse limite autorisée.

A noter, qu'une contribution isolée demandait s'il était possible de mettre en place une signalétique dynamique, c'est-à-dire une régulation de la vitesse en fonction de la circulation, avec des panneaux à message variables intelligents.

Une réduction de la vitesse bien perçue à la fois sur le sujet du bruit et de la circulation.

3.4.7 Thématique environnement (11,8% des contributions)

Peu de contributeurs se sont exprimés sur le thème purement environnemental, à l'inverse de la thématique "transport en commun / voies bus" pour laquelle la majorité des contributeurs appréciaient la prise en compte de ce mode dans le projet de réaménagement.

Les contributions isolées de cette thématique étaient liées au développement de mobilité décarbonée et limitant la part modale de la voiture individuelle, la possibilité de développer des lignes ferroviaires pour favoriser la liaison avec l'aéroport, ou encore la place du vélo dans le projet :

« A l'heure où sort le deuxième rapport du GIEC, il serait bienvenu de mettre en place de vraies politiques de mobilités qui permettent d'adapter le territoire aux enjeux climatiques. Augmenter le trafic routier n'est pas une option. Il faudrait plutôt se concentrer sur la création de nouvelles lignes ferroviaires et réduire la part modale de la voiture. Augmenter la capacité d'échangeurs autoroutiers relève d'une politique du 20ème siècle, il est temps de changer de logiciel. Je suis résolument contre tout projet d'augmentation du trafic routier déguisé en modernisation ou fluidification ».

Réponse de la DIRMED : Le projet poursuit comme premier objectif la sécurisation de l'A7 en sortie du tunnel des Pennes Mirabeau. Cela passe par un élargissement de la bretelle 30b et de certaines sections de la RD113. Ces élargissements de route restent très localisés et donc limités.

Des contributions marginales sur le thème environnemental axé sur les mobilités décarbonées.

3.4.8 Thématique programmation (11,8% des contributions)

Environ un dixième des contributeurs se sont exprimés sur le thème de la programmation travaux. Les différentes contributions portaient sur le calendrier du chantier, le coût de l'opération ou encore le financement.

Même si lors de la concertation la programmation de l'opération n'a pas fait débat, un contributeur a exprimé à la marge son appréhension et ses craintes sur la durée des travaux et les éventuelles conséquences en terme de perturbation de la circulation : *"Donc nous voilà partis pour au moins 2 à 4 ans de travaux (avec les retards) avec d'énormes bouchons"*.

Le financement ou le coût du projet n'a pas été un sujet mis en exergue lors de la concertation, puisque seul deux contributeurs ont souligné une "mauvaise utilisation" des fonds publics qui devraient être ré-orientés vers des projets de mobilité plus décarbonés : *"L'argent public doit en priorité être consacré au développement du ferroviaire"* ou encore *"Bravo pour l'écologie et les fonds perdus"*.

Pas de remise en question du coût ou du financement du projet lors de la concertation.

3.4.9 Thématique travaux (8,8% des contributions)

Moins d'un dixième des contributeurs se sont exprimés sur le thème des travaux, à la fois sur le phasage du chantier et sur la vitesse durant cette période.

Plusieurs usagers, utilisant quotidiennement l'échangeur, ont manifesté leur intérêt pour obtenir des précisions sur la phase travaux : « *Les plannings de fermeture de ce tronçon pour travaux seront-ils communiqués ?* » et d'autres souhaitent savoir « *si pendant les travaux des réductions ou fermetures de voie vont intervenir ?* ».

Cette demande d'information plus précise sur la façon dont vont s'organiser les travaux a été suivie d'un autre sujet connexe, à savoir une éventuelle modification de la vitesse pendant la phase chantier.

Des attentes de communication et d'information des usagers en phase travaux.

3.4.10 Thématique autres (20,6% des contributions)

Un peu moins d'un quart des contributeurs ne s'est pas directement exprimé sur l'aménagement de l'Agavon mais sur des sujets ou problématiques connexes hors périmètre du projet : le développement économique de la zone d'activité, la circulation des poids lourds, le développement d'aménagements routiers au nord du projet ou encore le trafic de transit sur des itinéraires secondaires.

Un groupe de riverains à proximité du projet relève que le chemin des Chauvines sert d'itinéraire de substitution entre la RD 113 et l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny et évoque les désagréments suscités par ce trafic de transit : « *Nous sommes des habitants du quartier du Repos qui demandons à nos administrateurs un certain nombre de changements pour limiter la vitesse et la circulation automobile au sein de notre hameau, notamment sur le Chemin des Chauvines. Avec l'association Bien Vivre aux Pennes Mirabeau, nous avons réalisé une pétition en juin 2020 (qui a recueilli environ 200 signatures) pour expliquer la dangerosité du chemin et les nuisances que nous subissons. En effet, nous relevons environ 3000 passages automobiles par jour sur le petit chemin des Chauvines (principalement le matin, le midi et le soir, aux heures de pointe) avec des conducteurs qui roulent à plus de 60 kms. (...) La problématique principale vient des automobilistes qui arrivent de l'autoroute A7 et qui quittent la RD113 par la zone de l'Agavon puis l'avenue Maurice Marin puis le chemin des Chauvines pour regagner l'avenue De Lattre de Tassigny* ».

Et si des contributions reconnaissent que l'aménagement de l'échangeur de l'Agavon va permettre un gain de temps et de productivité pour les acteurs économiques de la zone d'activité, notamment toutes les entreprises spécialisées dans la logistique ou encore le fret, de manière isolée un usager souhaiterait un aménagement supplémentaire ou la création d'un échangeur entre les 2 sorties de Vitrolles pour sortir plus facilement de l'autoroute A7 et un autre contributeur émet le souhait du développement d'un accès nord à la zone des Estroublans afin de faciliter la circulation poids-lourds.

Des sujets connexes évoqués lors du temps de la concertation mais n'étant pas de la compétence du Maître d'ouvrage.

PARTIE 4 - SUITES A DONNER

Une opportunité du projet confortée

Avec une très large majorité de contributions favorables au projet (plus de 80%), l'opportunité du réaménagement de la bretelle des sorties 30a et 30b de l'échangeur de l'Agavon sur l'autoroute A7 dans le sens Marseille Salon est confortée par la concertation.

Par ailleurs, le coût (5,9 millions d'euros TTC) et le financement à 100% par le Département des Bouches-du-Rhône ne sont pas remis en cause.

Action immédiate

Arrêté par le Préfet, le présent bilan de concertation sera rendu public sur le site internet de la DIRMED :

<http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/>

Ce bilan et ses enseignements seront utilisés pour réaliser les études détaillées préalables au lancement des travaux.

Poursuite du dialogue

La DIRMED poursuivra le dialogue engagé lors de la phase de concertation à l'occasion de la future phase de travaux, afin d'informer sur les éventuelles modifications de la circulation ou les dispositifs de prévention des perturbations mis en œuvre.

Orientations pour la poursuite des études ou les développements ultérieurs du projet

La DIRMED va réaliser les études détaillées préalables au lancement des travaux qui devraient se dérouler en 2023, pour une mise en service en 2024.

