



RD7N : CONTOURNEMENT, MODES DOUX, NUISANCES...

Faire entendre nos besoins

Ce document a pour but de présenter les besoins réels et urgents des habitants riverains de la RD7n dans le cadre des projets de contournement à Célony.

Aurore Rougier, la présidente

Vous avez récemment sollicité les habitants de Célony pour participer à une concertation publique concernant la traversée de Célony par la RD7n.

C'est dans ce cadre que nous avons consulté de nombreux riverains pour recueillir leur avis. Nous avons noté et souhaitons vous partager un certain nombre de manques dans les premières études menées :

1. Dans les différents projets présentés, nous n'avons pas vu d'aménagement répondant aux besoins des habitants en termes de sécurité et de confort : réduction de la vitesse, des nuisances sonores et de la pollution, aménagement de traversées piétonnes, accès sécurisés aux arrêts de bus, ou encore accès aux écoles et aux commerces,
2. Le périmètre des études réalisées est insuffisant puisqu'il se limite au passage de la RD7n sur une toute petite partie de Célony, omettant des zones urbanisées et très impactées par la proximité de la RD7n, notamment la portion de route située entre le centre de Célony et le rond-point d'Antonelle.

Nous avons donc eu le sentiment que seul l'objectif de la fluidification du trafic avait été retenu, au détriment des habitants locaux, et que le projet envisagé par le département et la mairie conduirait à la création d'une « voie rapide » très nuisible à la qualité de vie dans notre village.

Aucune réflexion globale conduisant à la préservation de notre quartier, voire à l'amélioration de la vie de ses habitants ne semble avoir été menée entre les différents acteurs participants à cet important projet.

C'est face à ce constat qu'Aurore Rougier vous a sollicité par écrit en date du 22 novembre 2021, au nom des habitants du quartier et en particulier de ceux qui vivent à proximité de la RD7n.

Aujourd'hui ce sont plus de 600 personnes qui vous font cette demande par le biais d'une pétition dont les 500 premières signatures ont été remises en main propre le 9 décembre 2021 à Madame Joissains, notre Maire et Mme Meggiatto, adjointe à notre quartier. Encouragés par cette forte mobilisation dont nous nous réjouissons, nous avons créé l'association nommée « La Voie de Célony » pour poursuivre notre action.

Son objectif premier est d'obtenir la réalisation des aménagements demandés dans le cadre de la pétition. Ceux-ci sont possibles et nécessaires, indépendamment du projet de déviation retenu pour la RD7n. C'est pourquoi nous souhaitons qu'ils soient engagés sans attendre sur les 1,5 km situés entre le rond-point d'Antonelle et le centre de Célony.

L'action de cette association pourra être élargie, tant les défis pour Célony sont grands. Le manque d'action des pouvoirs publics depuis plus de 30 ans a conduit à une urbanisation anarchique, sans que suffisamment d'infrastructures adaptées ne soient financées et réalisées pour accompagner cette urbanisation.

A Célony, pas de place publique, pas de centre aéré, pas de trottoirs, pas de parking aménagé, pas de salle polyvalente, pas même un préau dans la cours de l'école, des préfabriqués pour accueillir des classes, pas de cheminement en mode doux, pas de jardin public, des bus qui arrivent déjà plein des alentours, peu d'arrêts de bus accessibles à pied de manière sécurisée, des parents qui se retrouvent contraints chaque jours de déposer leur enfants en voiture à l'école ou à l'arrêt de bus alors que c'est à deux pas de chez eux faute de sécurité, pas de tout à l'égout ni d'eau de ville en dehors du centre, des réseaux d'eau pluviale absents ou défectueux au mieux quand ils existent, des coupures d'électricité récurrentes, des fossés qui drainent les pollutions vers la Touloubre, des inondations à répétition, peu de fibre optique et un réseau ADSL à la limite de la décence, pas de services publics en somme.

Célony n'est pas seulement un feu et 3 boulangeries.

Célony n'est pas seulement un point sur la carte du plan vélo d'Aix en Provence.

Célony n'est pas une « zone d'habitat diffus » comme le PLU le décrit depuis les années 1990.

Célony est le 4^e quartier sur 15, le plus étendu d'Aix en Provence. Il accueille chaque année plus d'habitants. Leurs impôts contribuent largement au budget public depuis de nombreuses années. Les journaux ont relaté à de nombreuses reprises le désarroi des habitants qui depuis trop longtemps, se sentent abandonnés voire méprisés.

Nous savons combien les mobilités douces, la sécurité, les déplacements dans la « ville du quart d'heure » sont au cœur des préoccupations de la mairie d'Aix en Provence, de la Métropole et du département des Bouches du Rhône.

Ce projet de déviation est l'opportunité d'amorcer un changement. Vos administrés demandent désormais des réponses et des actes.

SOMMAIRE

I. La RD7N aujourd'hui : nos problématiques

- A. Célongy : un quartier urbanisé sans infrastructure
- B. Des chemins enclavés et des accès dangereux
- C. Une vitesse non respectée : véhicules dangereux, nuisances
- D. L'absence de traversées piétonnes, d'accès aux arrêts de bus et d'éclairage public
- E. Des écoles et commerces inaccessibles en mode doux

II. Nos demandes d'aménagements de la RD7N Nord

- A. Le déplacement du panneau de la limite d'agglomération
- B. La mise en place de mesures incitant au respect de la vitesse autorisée
- C. L'aménagement de traversées piétonnes et l'éclairage
- D. La création d'une voie pour cyclistes et piétons

III. Nos attentes dans le cadre du projet de déviation

- A. Les attentes des habitants
- B. Les variantes de contournement
- C. Les mesures de protection contre le bruit et la pollution : réduction de la vitesse, couverture de la déviation....
- D. Des aménagements cohérents avec les projets de transport en commun du SCOT de la métropole Aix-Marseille
- E. La ville du ¼ d'heure

IV. Les modalités de réalisation

- A. Réglementation : une répartition entre l'état, le département et la commune
- B. Financement
- C. Expropriation ou non : l'avis des personnes concernées

I. La RD7N aujourd'hui : nos problématiques

A. Célony : un quartier urbanisé sans infrastructure

La délimitation des quartiers d'Aix en Provence et de celui de Célony a été faite en 2014.¹

Le recensement de la population française a été fait en 2015. On peut donc se rendre compte grâce à la carte carroyée qu'on trouve sur géoportail du nombre d'habitants qui logeaient aux abords de la RD7n ou sur l'ensemble du quartier à cette époque.

Pour la partie qui se trouve entre le centre Celony et le rond-point d'Antonelle, on dénombre en 2015 dans les chemins qui donnent sur le RD7N une population de 1700 habitants.

Ces 7 dernières années, de nombreuses nouvelles familles sont venues s'installer à Célony et des constructions neuves voient le jour chaque année.

Nous avons commencé un recensement dans ces chemins pour vous permettre de vous rendre compte de cette croissance.

Il est notable de constater que la zone urbaine de Célony a disparu de façon très surprenante des cartes du PLU de la ville d'Aix en Provence. La zone urbaine qui existait sur la carte des années 80-90 et qui était à l'époque plus importante que celle de Puyricard a été effacée sur la carte des années 90-00 pour être considérée comme une « zone d'habitat diffus ».

C'est ainsi qu'aujourd'hui, il existe une forte densité d'habitation à Célony, notamment de part et d'autre de la RD7n, que ni la Ville, ni le Département ne semble vouloir reconnaître. Le réseau routier n'a pas été adapté à cette nouvelle urbanisation, aucun nouveau réseau ou équipement public n'a vu le jour pour permettre à ces nouveaux habitants de se déplacer et d'avoir accès aux services publics, aux arrêts de bus et commerces en toute sécurité.

B. Des chemins enclavés et des accès dangereux

Entre le rond-point d'Antonelle et le centre de Célony, il existe **14 chemins** dont les habitants entrent et sortent quotidiennement. Ces chemins sont pour la plupart des impasses qui débouchent directement sur la RD7n.

Les véhicules en transit, qui ne visualisent pas ces chemins, ne comprennent pas qu'un véhicule ralentisse en pleine ligne droite et sont tentés de vouloir le doubler.

Les habitants, quant à eux, ne se sentent pas en sécurité quand ils ont à entrer et sortir de leur chemin. La visibilité est en effet réduite du fait des nombreux arbres qui la longent.

Aménager correctement les entrées et sorties de ces chemins et réduire ainsi le risque d'accidents est nécessaire et rendrait tout le monde gagnant.

¹ Délibération du Conseil municipal du 28/04/2014.

C. Une vitesse non respectée : véhicules dangereux, nuisances

La vitesse, limitée à 80Km/h, n'est pas respectée. C'est une ligne droite ou les voitures accélèrent et décélèrent sans cesse et régulièrement jusqu'à 110 km/h voire plus. Les habitants qui longent cette route subissent à la fois les nuisances sonores, la pollution mais surtout le danger quand ils entrent et sortent de leur chemin.

Sans respects des limitations de vitesse, les conducteurs adoptent quotidiennement des comportements dangereux et certains finissent même dans le fossé. Un exemple récent date de décembre 2021 à proximité du chemin de la Campana.

Mettre en place des mesures permettant le respect de la vitesse autorisée sur cette route accidentogène permettrait d'augmenter la sécurité et la qualité de vie des 7000 habitants de Célony qui subissent le bruit et la pollution liés au trafic.

D. L'absence de traversées piétonnes, d'accès aux arrêts de bus et d'éclairage public

Des habitants circulent à pied le long de cette RD7n et la traversent pour rejoindre les arrêts de bus, les écoles ou les commerces.

Il n'y a pourtant **aucun éclairage public, ni traversée piétonne identifiée**. La nuit, les habitants devant se rendre aux arrêts de bus ou aux commerces espèrent donc ne pas se faire renverser. Les arrêts de bus desservent pourtant des écoles et de nombreuses d'habitations. Des mineurs sont amenés à les utiliser quotidiennement.

Pour les conducteurs, en l'absence d'éclairage, il est encore plus difficile de visualiser les entrées de chemin et de différencier la route et le fossé

quand ils tournent la nuit. La crainte de renverser un piéton est également bien présente.

La RD7n ne traverse pas une zone désertique. Nous avons besoin de nous rendre à pied aux commerces, arrêts de bus et écoles, mais aussi chez nos amis et voisins du quartier en toute sécurité.

Outre la réduction des dangers, la mise en place d'éclairage et de traversées piétonnes sécurisées encouragerait les habitants à moins prendre leur voiture pour de petits déplacements. La Ville, le département et la Métropole se sont d'ailleurs engagés à favoriser les modes de déplacement doux.

E. Des écoles et commerces inaccessibles en mode doux

A proximité de la RD7n se trouvent plusieurs établissements accueillant du public dit « sensible » :

- l'école ES EN CIEL de 120 élèves au rond-point d'Antonelle
- l'école primaire de Célony de 300 élèves
- la crèche, soit 46 tous petits
- Les maisons de retraite Sainte-Victoire et de la Bosque d'Antonelle

Pour de nombreux habitants, il est pourtant impossible de se rendre dans ces établissements à pied bien qu'ils se trouvent à quelques minutes seulement de leurs habitations.

Trop jeune, sans permis de conduire, en panne de véhicule, en manque de revenus ou soucieux de limiter son empreinte écologique, chacun peut avoir besoin de se rendre à pied ou à vélo dans ces établissements.

II. Nos demandes d'aménagements de la RD7N Nord

A. Le déplacement du panneau de la limite d'agglomération

La notion d'agglomération est définie comme un espace sur lequel sont regroupés des immeubles bâtis rapprochés, dont l'entrée et la sortie sont signalés par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde.²

Les panneaux de sortie de Célony n'ont pas bougé depuis 60 ans quand Célony se resumait à quelques bâtiments et était entouré de champs. Aujourd'hui, le village s'est fortement construit et densifié, c'est pourquoi nous demandons le déplacement de son panneau au rond-point d'Antonelle pour correspondre à la réalité de la zone urbanisée.

Le manque de cohérence entre le placement des panneaux de limite d'agglomération et la réalité est visible sur Géoportail. La zone la plus densément peuplée de Célony se trouve actuellement hors agglomération, autour du chemin de la Bosque d'Antonelle.

Il est important de noter que « le panneau d'agglomération n'a aucun effet sur la qualification du terrain à bâtir. La constructibilité d'un terrain découle uniquement du document d'urbanisme en vigueur sur la commune »³

Nous demandons donc le déplacement du panneau d'agglomération pour tenir compte de toutes les habitations construites ces 60 dernières années et obtenir un aménagement routier cohérent avec cette urbanisation.

² Art. 110-2 du Code de la route

B. La mise en place de mesures incitant au respect de la vitesse autorisée

Dans les traversées d'agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h. Toutefois, cette limite peut être relevée à 70 km/h sur les sections de routes, qu'elles soient classées ou non à grande circulation, où les riverains et les traversées de piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés.⁴

En complément du déplacement du panneau d'agglomération, nous suggérons la limitation de la vitesse à 70 km/h.

En l'état actuel, pour limiter les vitesses excessives des conducteurs sur cette ligne droite, nous proposons :

- Le panneau pédagogique ou radar pédagogique, voire le feu éducatif. Avec un fonctionnement 24h/24, c'est un système qui influence la majorité des conducteurs.
- La réduction de la largeur de la route par une bordure centrale qui permettrait à la fois de réduire les excès de vitesse, de signaler les traversées pour les entrées/sorties de chemin et d'empêcher les véhicules de doubler.

Nous demandons la mise en place d'un dispositif type radar ou feu pédagogique et la création de bordures centrales avec signalisation des traversées de route pour les entrées/sorties de chemins.

⁴ Art. R413-3 du Code de la route)

C. L'aménagement de traversées piétonnes et l'éclairage

L'absence de traversées piétonnes sur la RD7n coupe le village de Célony en deux. De nombreux ados ne peuvent se rendre chez leurs copains de l'autre côté de la route sans qu'on les y conduise en voiture. De même, les commerces ou les arrêts de bus sont très souvent inaccessibles sans voiture.

La création de **passages piétons avec îlot central** pour sécuriser la traversée de la RD7n aux niveaux des 2 arrêts de bus permettrait à la fois de rendre ceux-ci accessibles et de réunir l'Est et l'Ouest de Célony. Un troisième passage piéton du même type pourrait se trouver au niveau de l'usine Darvaux pour permettre les déplacements piétons ou cyclistes des habitants des chemins en impasse.

Le refuge central permet en effet une bonne visibilité entre piéton et conducteur. Le passage piéton peut quant à lui simplement être suggéré. L'ajout d'un panneau ou de balises sur l'îlot permet une bonne visibilité des automobilistes.

La possibilité de traverser en sécurité permettrait également que les collégiens-lycéens soient plus nombreux à utiliser les transports en communs ce qui désengorgeraient cette route aux heures de pointes.

Pour limiter le risque d'accident, nous demandons à minima que **les entrées des différents chemins soient éclairées ainsi que les potentielles zones de traversées piétonnes.**

Nous demandons la création de trois îlots refuges notamment au centre de cette route et aux deux arrêts de bus qui s'y trouvent, ainsi que l'ajout d'éclairage. Cela permettrait de réunir enfin les deux côtés du Village de Célony.

D. La création d'une voie pour cyclistes et piétons

La RD7n est une route classée structurante et à grande circulation. Du fait de l'importance de ce trafic, la piste cyclable à prévoir doit être bien séparée de la circulation des voitures. Nous proposons que soit réalisé un **aménagement similaire à celui réalisé sur la D6 à Trets qui a le même classement de route que la RD7n.**

Cette piste cyclable à double sens pourrait se situer en « contre-allée » au-delà des platanes, du côté ouest de la route. Il y a 5 à 6 mètres disponibles de ce côté sur l'emprise des fossés.

Du côté Est, nous demandons que soient aménagés de manière sécurisée et éclairée les cheminements existants sur l'ancienne route d'Avignon, le sentier menant au poste de refoulement des eaux de Célony et le 105 chemin des Plâtrières. Une convention entre la Mairie et les propriétaires du sentier pourrait être une solution.

Au-delà du rond-point d'Antonelle, nous demandons que la piste cyclable soit aménagée jusqu'à Lignane afin de connecter cette zone à la Calade et faciliter l'accès aux trois arrêts de bus en bord de la RD7n.

Ces aménagements permettraient aux habitants locaux de rejoindre les commerces, les écoles mais aussi la piste cyclable prévue par la ville sur le chemin du Puy du Roy. Aujourd'hui ce plan vélo ignore la majorité des habitations, ne tenant compte que du centre de Célony.

Nous demandons la création d'une piste cyclable le long de la RD7n permettant de relier Lignane au chemin du Puy du Roy dans la continuité des aménagements prévus sur le plan vélo 2022 et conformément au PDU de la Métropole, ainsi que l'aménagement des sentiers existants situés à l'Est de la RD7n.

III. Nos attentes dans le cadre du projet de déviation

A. Les attentes des habitants

Malgré toutes les problématiques soulevées ci-avant et l'absence d'infrastructures adaptées, de nombreux nouveaux projets voient le jour à Célony :

- Une dizaine de logements neufs sont en cours de construction en sortie de Célony en direction de la Calade.
- La construction est en cours de 16 maisons et 30 appartements sur l'ancien terrain du Hot Brass, chemin d'Eguilles
- La copropriété de l'hôtel du Clos de Célony a été divisée et rachetée en partie pour créer des appartements.
- La SACOGIVA prévoit la construction de 60 logements chemin des Plâtrières
- Il en est de même chemin de Cruyers, avec 3 terrains constructibles à la vente et la prévision d'un lotissement de 12 à 14 logements en supplément.

Dans ce contexte d'urbanisation grandissante, les attentes des habitants deviennent de plus en plus essentielles :

- La sécurisation des entrées et sorties des chemins sur la RD7n,
- La qualité des liaisons provenant des principales voies d'accès (chemin d'Eguilles, chemin des Plâtrières et du Puy du Roy)
- La création de cheminement piétons - vélos jusqu'au centre et aux arrêts de bus,
- La réduction des nuisances de bruit et de la pollution liées au trafic de la RD7n,
- L'interdiction de passage au poids-lourds de +26t
- La création d'un centre apaisé et piétonnisé accueillant commerces, restaurants et équipements publics.

Le projet d'évitement du feu de Célony envisagé par le département doit permettre de répondre à ces attentes et non pas venir aggraver les problématiques existantes en augmentant le trafic et la vitesse.

Par ailleurs, certaines constructions neuves impactent directement le projet de contournement envisagé par le département et les études présentées jusqu'ici ne nous ont pas semblé en tenir compte :

- La maison de retraite qui se trouve chemin d'Eguilles a été agrandie. Cet agrandissement a un impact sur le parcours du contournement court.
- En sortie nord du centre de Célony, sur la droite après le panneau d'agglomération, une dizaine de logements neufs sont en cours de construction. On ne les voit pourtant apparaître sur aucun plan.

Le projet d'évitement du feu de Célony a un sens pour les habitants de Célony si et seulement si, il est mené dans le cadre d'une réflexion globale et conjointe entre la Ville et le Département permettant l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Ce contournement permettrait la création d'un véritable centre apaisé pour Célony, mais à la condition que des études complémentaires soient menées par ces deux collectivités pour protéger des nuisances l'ensemble des riverains.

B. Les variantes de contournement

La solution de la trémie permet aux habitants des chemins riverains de la RD7n d'accéder aisément aux commerces et à l'école du centre et diminue les nuisances pour les habitations riveraines sans les détériorer ailleurs.

Les variantes de contournement court dans lesquelles, il n'existe pas de rond-point au Nord conduiraient à l'accélération des véhicules actuellement ralentis par le feu et ferait de la partie Nord de la RD7n une « voie rapide ». Cette solution n'est donc pas acceptable.

Les variantes qui transforment le centre de Célony en voie sans issue sont fermement rejetées par les habitants riverains de la RD7n. Ce tracé découragerait à l'évidence les personnes en transit arrivant du Nord d'accéder aux commerces de Célony provoquant rapidement leur disparition. Cela rallongerait les temps de trajet des habitants et encombrerait inutilement le trafic de la déviation.

Nous souhaiterions pouvoir travailler avec les équipes du département et le CIQ sur des solutions acceptables pour tous.

Les variantes dans lesquelles il existe un rond-point au Sud rendent les commerces et l'école de Célony quasiment inaccessibles aux habitants des chemins d'Eguilles et chemin des Plaines car le contournement arrive dans le rond-point au-dessus de ces chemins. Le feu au sud leur permet actuellement une traversée de la RD7n en toute sécurité.

Nous demandons donc que les variantes soient retravaillées avec la ville, le département et le CIQ avant qu'une décision soit prise sur le projet retenu. Des solutions semblent possibles et nous avons à en proposer.

C. Les mesures de protection contre le bruit et la pollution : réduction de la vitesse, couverture de la déviation....

Le passage de la RD7n qui coupe en deux Célony est source de nombreuses nuisances pour les habitants. Les études menées par le département nous ont semblé avoir pour objectif de fluidifier le trafic existant et de permettre son augmentation à moyen terme.

Sans protections adéquates, cela ira à l'encontre des politiques actuellement menées par la Ville d'Aix-en-Provence et la métropole. Le PLUi, qui s'imposera à tous quand il entrera en application, donne la part belle aux modes de circulation doux et entend protéger les habitations et les établissements dits sensibles des nuisances liées au trafic routier.

Le projet établi par le département ne semble pas prévoir de réelle voie réservée pour les modes de circulation doux (piétons, vélos, bus), ni de mesures suffisantes de protection contre les nuisances sonores et de pollution (couverture de la voie insuffisante).

En outre, nous demandons à la Ville la prise d'un arrêté interdisant le passage des poids lourds de +26t en traversée de Célony. Il nous a été confirmé que notre Maire était favorable à cette mesure.

Nous demandons la mise en place de mesures efficaces pour réduire les nuisances liées à la pollution et au bruit et notamment :

- la limitation de la vitesse et son respect
- la couverture du contournement ou trémie sur 300 m
- la réalisation de murs ou de talus anti-bruit
- la mise en œuvre d'un revêtement routier acoustique
- l'interdiction du passage de poids-lourds de +26t

D. Des aménagements cohérents avec les projets de transport en commun du SCOT de la métropole Aix-Marseille

Le **SCOT** de 2015 porte 2 projets en terme de transport en commun sur notre secteur : la création d'un nouveau réseau de transport collectif routier mieux adapté à la demande (Aix en Provence / Lambesc) et la réalisation d'un transport à haut niveau de service le long de la RD7n.

Le **PLU** prévoit dans son OAP n°4 que la Calade accueille un pôle multimodal avec une halte ferroviaire et un parking relais, et que l'ancien tracé de la RD7n soit transformé en boulevard urbain avec « une piste cyclable double sens d'un côté de la voie ».

Le nouveau **PDU** de la Métropole prévoit quant à lui un réseau vélo structurant sur la RD7n depuis Lignane jusqu'au centre d'Aix. Or, le tracé envisagé aujourd'hui par la Ville sur le chemin de la Bosque d'Antonelle n'est pas accessible pour les habitations situées de l'autre côté de la RD7n. La liaison jusqu'à Lignane semble quant à elle avoir été omise par la Ville.

Enfin, le **Schéma Directeur Vélo du département** prévoit que les opportunités pour développer l'offre d'aménagements cyclables sont notamment : « les projets routiers : une opportunité pour la réalisation d'aménagements cyclables ».

Nous partageons donc notre étonnement de ne voir aucun de ces projets pris en compte dans les études faites pour le contournement du centre de Célony.
Nous proposons que la contre-allée demandée puisse également servir de voie de circulation pour ce projet de transport public.

E. La ville du ¼ d'heure

Nos demandes s'inscrivent parfaitement dans l'ambition de la ville du quart d'heure.

La ville du quart d'heure, c'est défendre l'idée que l'on puisse trouver près de chez soi tout ce qui est essentiel à la vie : faire des courses, travailler, s'amuser, se cultiver, faire du sport, se soigner... Le tout donc, à 15 minutes à pied ou à 5 minutes à vélo.

La « ville accessible à tous » permet de traiter avec une approche globale, tous les domaines de la vie du citoyen - le travail, la culture et les loisirs, les services et les déplacements. Toute rupture dans la chaîne de déplacement est une entrave à la vie sociale pouvant conduire à l'exclusion. L'accessibilité des cheminements piétonniers est la pierre angulaire des déplacements dans la ville.

Les projets prévus pour Célony peuvent s'inscrire dans une démarche plus globale de la ville du quart d'heure, si les demandes de cheminements doux sont prises en compte. L'aménagement de la Calade et de son pôle multimodal, l'aménagement d'un centre apaisé, la réorganisation des flux de circulation pourraient s'envisager dans cet objectif. L'aménagement de la RD7n entre le centre et la future zone de la Calade serait alors un élément indispensable de la réussite de ce projet.

IV. Les modalités de réalisation

A. Réglementation : une répartition entre l'état, le département et la commune

Il incombe au département d'assurer l'aménagement et l'entretien des routes départementales.⁵

Des obligations pèsent également sur la commune concernant les routes départementales en agglomération. En effet, le maire exerce la police de la circulation sur l'ensemble des voies à l'intérieur de l'agglomération, incluant les routes départementales.⁶

Usuellement, en cas de travaux, une convention prévoit quelle collectivité sera en charge de l'entretien de l'ouvrage réalisé. Il convient de rappeler que sur une route départementale traversant l'agglomération d'une commune, le département y exerce la compétence voirie en tant que propriétaire et gestionnaire de la voie. **À ce titre, les obligations du département sont les mêmes que sur l'ensemble de son domaine routier.**

La RD7N est **classée route à grande circulation**⁷ et bénéficie à ce titre de règles particulières en matière de police de la circulation.

⁵ Conformément à l'article L.131-2 du code de la voirie routière

⁶ Article L. 2213-1 du CGCT

⁷ Décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation. Art. L. 110-3 du code de la route : « Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'Etat dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination. »

En cas d'aménagement de cette voie, l'aval de la préfecture sera nécessaire.⁸

De par ses caractéristiques spécifiques ainsi que le fort trafic qui y circule, ce sont les forces de police dépendant directement des préfets qui, coordonnées localement, y régulent la circulation.⁹

En ce qui concerne le passage des camions qui seront à nouveau autorisés suite à la construction de la déviation de Saint Cannat, ¹⁰ cette décision sera donc également soumise à autorisation de la préfecture.

Par ailleurs cette route fait également partie du **réseau structurant du département** et bénéficie à ce titre d'un niveau de protection élevé destiné à préserver sa vocation stratégique. Ces mesures de protections concernent tout particulièrement la sécurité et la préservation maximum des capacités d'écoulement du trafic.

Ces axes doivent impérativement faire l'objet de réflexions coordonnées entre la Ville, l'Etat et le Département, afin de ne pas continuer à urbaniser une zone sans en prévoir les aménagements de sécurité nécessaires.

⁹ Par dérogation aux dispositions des deux alinéas précédents et à celles des articles L.2213-2 et L.2213-3, des décrets peuvent transférer, dans les attributions du représentant de l'État dans le département, la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation. »

¹⁰ Article L.2213-1 CGCT et Article L2213-2 « Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement : 1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ; »

B. Financement

Les dépenses relatives à la construction, à l'aménagement et à l'entretien des routes départementales sont à la charge du département¹¹.

Les dépenses d'entretien et construction de la voirie départementale sont obligatoires pour les départements, étant rappelé que la voirie est constituée de l'emprise de la route et de ses dépendances.¹²

Le département est compétent pour opérer tous travaux d'aménagement ou d'entretien de son domaine routier à l'intérieur des agglomérations, ce qui inclut tous les accessoires indissociables de la voie.¹³

Le nettoyage des voies qui fait partie de la police municipale¹⁴ entre également dans le champ de l'obligation d'entretien des voies du département.¹⁵ **Cette superposition d'obligations a pour conséquence la coresponsabilité de la commune et du département.**

Il ressort de l'ensemble de ces éléments que, s'agissant aussi bien des aménagements décidés par la commune que des cas de coresponsabilité dégagés par le juge selon les circonstances propres à chaque accident,

¹¹ Article L.131-2 du code de la voirie routière.

¹² Article L.3321-1 (16°) du CGCT

¹³ En application de l'article L. 2111-2 du code général de la propriété des personnes publiques dont les trottoirs. Il sera déclaré ainsi l'unique responsable des dommages causés par des descellements d'un avaloir (CAA, Nancy, 22 septembre 2020, n° 19NC00306), sauf à ce que des circonstances particulières, telle l'absence de réaction de la commune concernant un trou dans la chaussée dans une rue fréquentée de l'agglomération, soient susceptibles d'entraîner un partage des responsabilités entre les deux collectivités (CE, 12 mai 2006, n° 249442).

le département et la commune concluront utilement une convention visant à clarifier leurs obligations respectives.

Pour exemple : La D17 qui vient d'être aménagée route d'Eguilles en agglomération sur 1,2 km a été aménagée avec des trottoirs de chaque côté de la route ainsi que des pistes cyclables et passages piétons. Il était prévu en dehors de toute expropriation un coût de 1 920 397 € hors taxe avec une aide de la métropole de 192 040 € et une subvention départementale de 1 152 238 € HT.¹⁶

Nous comprenons donc que l'aménagement de voies douces le long de la RD7N, de 3 îlots refuges et d'une bordure centrale relèvent de la responsabilité et des budgets du département. En cas de déplacement du panneau de limite d'agglomération afin de correspondre à la limite effective de la zone urbanisée de Célony, une convention sera à établir entre la ville et le département. La Métropole pourrait également participer au financement du projet.

¹⁴ Article L.2212-2 du CGCT, celle-ci a pour mission d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques et elle comprend notamment tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques. En outre, le maire, en application de l'article L.2213-1 du CGCT, exerce la police de la circulation sur l'ensemble des voies de circulation à l'intérieur de l'agglomération, dont les voies départementales.

¹⁵ En tout état de cause, une route départementale qui traverse une commune continue d'appartenir au département qui doit en assurer la gestion et l'entretien (CAA de Douai, 18 mai 2004, n°01DA00001).

¹⁶ Rapport n°199 / Réunion de la Commission permanente du 14 septembre 2018 sous la présidence de Mme Martine Vassal

C. Expropriation ou non : l'avis des personnes concernées

Nous avons pu échanger avec différents propriétaires qui longent la RD7n et en particulier du côté Ouest de la route. Non seulement ceux-ci sont favorables à l'aménagement de cette portion de route car ils en subissent directement les nuisances mais plus encore leurs terrains se trouvent à 5,5 voire 6 mètres du bord de route ce qui laisse amplement la place pour l'aménagement d'un cheminement piéton et d'une piste cyclable sans qu'il soit besoin d'être question d'une quelconque expropriation.

La RD7n a une largeur d'un peu plus de 14 mètres jusqu'au 1415 Route d'Avignon qui est la zone à partir de laquelle Célony est la plus urbanisée. Les aménagements à prévoir s'étendent donc sur une distance d'environ 1,2 km.

Le PLU prévoit une bande inconstructible sur chaque côté de la route à partir de son centre. Il reprend en réalité le code de l'urbanisme dont l'ART. L111-6 précise « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'ART. 141-19. »

Dans le cas d'une véritable contre-allée, où il sera nécessaire de compléter avec quelques mètres de bande de terrain privatif et donc de racheter ces bandes de terrains inconstructibles, ce qui est important pour les propriétaires riverains c'est que les nuisances soient diminuées au niveau visuel par des talus et de la végétation et que les nuisances sonores ne soient pas aggravées mais au contraire réduites.

Les expropriations ne sont donc pas nécessaires pour aménager une voie douce puisque le département est déjà propriétaire d'une bande de 6m le long de la RD7n. Dans le cas de la création d'une contre-allée et si les 6 m n'étaient pas suffisants, les propriétaires que nous avons consultés sont ouverts à céder une bande de terrain permettant de sécuriser la voie.