

Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail thématique

« échangeurs autoroutiers »

1^{ère} séance - 30 janvier 2012

Synthèse

1. Liste des participants	2
2. Présentation générale	3
3. Synthèse des échanges	4
3.1. Méthodologie et organisation des prochaines séances.....	4
3.2. Échanges sur le bilan de la concertation	4
3.3. Trafic	5
3.4. Les échangeurs	6
3.5. Les rétablissements de voiries.....	9
4. Prochaines échéances	10

1. LISTE DES PARTICIPANTS

Noms des participants	Organisme(s)/fonction(s)
MASSON Jean-Luc	Mairie d'Arles
LAUGIER Arielle	Mairie d'Arles, déléguée Quartiers Sud
RICHARD David	Mairie Arles, quartier Raphèle-Pont de Crau
MARTIN Aline	Mairie d'Arles
VULPIAN Claude	Maire de Saint-Martin-de-Crau, Président de l'ACCM
QUIGNARD Jacqueline	Mairie de Saint-Martin-de-Crau
PETITJEAN Daniel	Mairie de Saint-Martin-de-Crau
HILLE Jean-Charles	CCI du Pays d'Arles
BAYOL Jean-Louis	CCI du Pays d'Arles
MACHELART Fabrice	CCI du Pays d'Arles
LOICHOT Pierre	Association des habitants du Plan du Bourg
GONZALEZ Gérard	Association des habitants du Plan du Bourg
LAUGIER Albert	ASSAPB
SIMENEAU Raymond	CIQ Tête de Camargue
LEMEUR Michel	CIQ de la Roquette
PONDESSERRE Françoise	CIQ de Trinquetaille
ROCHAT Nadine	CIQ Tête de Camargue
BRUN Michel	CIQ Tête de Camargue
BARDIN Isabelle	Déléguée générale Cluster PACA logistique
BERNARD Serge	Conseil Général 13
LAPLANE Benoît	Conseil Général 13
LIVROZET Jean-Louis	DDTM 13
NAVARRO Catherine	GPMM

RAMON Vincent	Comité communal de concertation Saint-Martin-de-Crau
CAILLOT Jean-Marie	Comité communal de concertation Saint-Martin-de-Crau
HADDJERI Mejid	CETE Méditerranée
PATTE Lionel	CETE Méditerranée
VERQUERRE Arnaud	CETE Méditerranée
BLANC Philippe	DREAL PACA
PERICHON Blandine	Nicaya Conseil
KANTE Eloïse	Nicaya Conseil

2. PRESENTATION GENERALE

En introduction au travail du groupe, la DREAL fait une présentation du cadre et de la portée de la concertation publique qui s'est déroulée en juin-juillet dernier, ainsi que de la démarche de travail engagée ce jour sur le thème des « échangeurs autoroutiers ». Cette présentation, dont le support est joint au présent compte-rendu, traite les points suivants :

- Rappels
- Bilan de la concertation
- Décision du Comité de Pilotage
- Démarche échangeurs
- Suites du processus de travail

3. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

A la suite de cette présentation, les échanges ont eu lieu avec les participants¹

3.1. Méthodologie et organisation des prochaines séances

Certains participants expriment le désir de voir le travail avancer le plus rapidement possible sur l'opération de contournement autoroutier, et, dans un souci d'efficacité, souhaitent restreindre le nombre de séances proposé du groupe de travail à trois (au lieu de 4 proposées).

La DREAL précise que la période d'études menées parallèlement à la concertation est incompressible, indépendamment du nombre de séances du groupe de travail « échangeurs ». Il est acté que le nombre de séances qui avait été proposé pourra être ajusté en tant que de besoin selon l'avancement des réflexions.

3.2. Échanges sur le bilan de la concertation

Pour les représentants du quartier de Barriol, la variante retenue sur le secteur du Plan-du-Bourg semble impacter les quartiers Sud. Ils soulignent l'importance de mettre plus précisément en avant la prise en compte de la qualité de vie des 7 500 personnes habitants de ces quartiers, notamment au regard des nuisances sonores que générera la future autoroute.

Il est demandé également de pouvoir afficher de manière plus exhaustive les avantages et inconvénients de chaque variante sur chaque critère.

La DREAL souligne que le projet de contournement mettra en application la réglementation en vigueur en matière de nuisances sonores et précise que ce point sera traité spécifiquement dans le groupe de travail thématique « nuisances sonores ». Par ailleurs, le détail de chaque variante a été explicité dans le dossier de concertation et ainsi que dans les dossiers synthétiques distribués à l'ensemble de la population pendant la concertation publique.

Certains participants font part de leur impression que le projet serait déjà « bouclé ».

La DREAL répond que les principes généraux du projet ont certes été validés mais que de nombreux points restent en suspens et devront être discutés et ajustés lors notamment des différents groupes de travail.

¹ Le document de présentation utilisée en séance est joint à la présente synthèse

3.3. Trafic

Données de trafic

Pour alimenter les réflexions et donner des éléments de contexte, le CETE Méditerranée présente les résultats de l'étude de trafic qu'il a réalisée en préparation de la concertation publique (cf. support de la présentation ci-jointe). Il ressort de cette analyse les principales données suivantes :

- sans la réalisation du contournement, le trafic de la RN113 sur le pont sur le Rhône passerait de 62 654 véhicules par jour (Trafic Moyen Journalier Annuel – TMJA) aujourd'hui à 84 600 véhicules par jour (TMJA) en 2020, chiffre correspondant à une saturation inévitable de la route.
- La réalisation du contournement permettra de réduire ce trafic à 37 700 véhicules par jour (TMJA) en 2020.
- Avec la réalisation du contournement, le trafic sur la future autoroute entre Saint Hippolyte et Balarin est estimé en 2020 à 66 700 véhicules par jour, ce qui justifie d'avoir sur cette section un profil en travers à 2 x 3 voies, alors qu'il sera de l'ordre 40 000 véhicules par jour sur les autres sections de l'itinéraire entre Saint-Martin-de-Crau et Arles, maintenues à 2 x 2 voies.
- Une large part de ce trafic correspond à du transit (Ouest-Est), voire du grand transit (Espagne – Italie).

Il est souligné que les données de trafic doivent être prises dans les réflexions à mener sur les fonctionnalités et les configurations des échangeurs.

Autres données à prendre en compte

Selon une étude de la CCI territoriale du Pays d'Arles portant notamment sur le commerce de proximité et le tourisme, l'accessibilité ressort comme une problématique récurrente sur les deux rives du Rhône.

La CCITPA indique par ailleurs que plusieurs secteurs limitrophes connaissent un développement important à considérer

- la zone de Beaucaire et les villages alentours connaissent un fort développement. La route qui y conduit est de plus en plus utilisée par les porte-conteneurs ainsi que pour le transport de matières dangereuses.
- Il existe un projet de voies d'eau en rive droite du Rhône (développement de transport de marchandises sur l'axe fluvio-maritime, compatible avec les exigences du Grenelle de l'environnement).
- dans le Gard également il peut être important de noter

- le souhait de développement du port de l'Ardoise
- le développement des zones d'activités avec des anciens terrains industriels accessibles à des prix actuellement plus intéressants que dans les Bouches du Rhône
- Les projets de complément d'activités fluviales de Sud Céréales, Terre d'Argens, etc.

Ces développements potentiels posent la question de la desserte de la rive droite du Rhône depuis la future autoroute, étant entendu que l'éloignement de l'actuel échangeur de Garon risque de conduire à un report du trafic lié à ces activités sur la RD570, si le dispositif d'échanges prévus à Eyminy est insuffisant (ce qui chargerait encore plus le giratoire de Pont-de-Crau, déjà saturé à certaines heures).

En réponse à ces nouveaux enjeux, il est convenu que le CETE Méditerranée, à partir des données dont il dispose, établisse les perspectives d'évolution du trafic à destination ou en provenance de ces zones, depuis ou vers la future autoroute.

3.4. Les échangeurs

Une présentation des sept principes d'échanges envisagés à ce stade des études est détaillée par la DREAL et le CETE Méditerranée.

Quatre déjà existants qui conserveront des fonctions d'échanges équivalentes tout en pouvant connaître certaines modifications : St Hippolyte (RN 568), St Martin de Crau Ouest, Centre et Est. **Un** qui sera **reconfiguré** : celui d'Eyminy Arles Ouest et **deux** qui seront **créés** à Arles Sud en rive gauche et Arles Est Balarin. L'échangeur assurant actuellement la desserte de Raphèle par la RN 113 ne sera pas conservé.

Cette présentation appelle les observations, précisions ou compléments ci-après

Echangeur de Saint-Martin de Crau Est

Il a été noté que le schéma pourrait être actualisé afin d'y faire figurer la rocade qui est aujourd'hui raccordée au giratoire connecté aux entrées/sorties de l'actuelle RN113.

Echangeur de Saint-Martin de Crau centre

Les points suivants sont soulignés :

- ❑ Les aménagements de sécurité doivent impérativement être améliorés et revus car ceux actuels datent de plus de 20 ans.

- ❑ Une attention particulière devra être portée sur la question des poids lourds venant d'Arles.
- ❑ Par ailleurs il est impératif de prendre en compte le trafic de transit entre Fos et Salon qui va perdurer temps que les conditions de circulations n'auront pas été améliorées sur l'itinéraire de l'actuelle RN(1)569.

Echangeur de Saint-Martin de Crau Ouest

Les points suivants sont soulignés :

- ❑ La zone d'activité de St Martin de Crau est en pleine expansion avec 16 000 m² actuellement en construction
- ❑ Compte tenu de l'extension de la zone d'activités il est nécessaire de faciliter l'accès à celle-ci et de prévoir suffisamment d'entrées/sorties pour éviter toute saturation en cas d'accident
- ❑ Le pont à double sens a une véritable fonctionnalité pour le réseau local et doit être effectivement utilisé comme tel. Aujourd'hui il y a une barrière au milieu qui rend son accès difficile dans un sens.
- ❑ Une entrée directe dans la zone depuis la RN 568 depuis Fos-sur-Mer doit être prévue et pourrait être prise en charge par la communauté d'agglomération. Elle permettra de diminuer le trafic sur la RD24.
- ❑ Une signalisation en temps réel pourrait être installée au niveau de l'échangeur de l'entrée d'Arles afin d'anticiper sur d'éventuelles perturbations (accident, bouchon, ...) sur la route.

La DREAL note que ces éléments pourraient être intégrés dans la partie « volet d'exploitation » des études préalables, comme dispositif permettant de « conserver et améliorer » les niveaux de services.

Echangeur de Saint Hippolyte

Les principes et bretelles actuelles sont conservés et améliorés pour une mise aux normes autoroutières. L'entrée de la RN568 crée la troisième voie, ce qui ne crée pas de problème d'insertion ou de mélange des trafics au moment du passage de la section à 2x2 voies à la section à 2x3 voies.

Il est noté qu'au Sud un carrefour jugé dangereux (la Chapelette sur l'ancienne route de Fos-sur-Mer) qu'il serait bon de prendre en considération.

La DREAL propose d'étendre la réflexion plus au Sud pour englober ce dispositif d'échanges et voir si des ajustements ou des modifications pourraient y être apportées dans le cadre du projet.

Echangeur Arles Est Balarin

L'échangeur proposé doit répondre aux principes suivants :

- Assurer l'accès à Arles depuis l'autoroute en provenance de Salon et permettre de prendre l'autoroute depuis Arles vers Salon
- Assurer les accès à la future autoroute depuis ou vers Raphèle

La réalisation de cet échangeur soulève un certain nombre d'interrogations, liées notamment à la suppression du demi-échangeur existant entre la RN113 et la RD83d, suppression nécessitée par les règles de conception autoroutière qui imposent des distances minimales entre bretelles d'entrées et bretelles de sortie :

- Comment assurer une réelle desserte de Raphèle ? La ville d'Arles rappelle sa position constante depuis le début de la réflexion sur le projet de contournement de maintenir un niveau de service en termes de desserte de Raphèle au moins équivalent à celui d'aujourd'hui.
- Comment assurer un accès direct pour le trafic local ?
- La station d'épuration pourra-t-elle être maintenue à sa place actuelle.

Ce point avait été anticipé par la ville d'Arles lors de la rénovation de l'installation dont l'accès futur pourra se faire aussi bien par le Nord que par le Sud.

La DREAL propose que cet échangeur et les conditions de desserte de Raphèle qui en découlent, fassent l'objet d'un examen plus approfondi dans la prochaine séance de travail avec des plans et des propositions de scénarii à l'appui.

Echangeur Arles Sud rive gauche

Il est souligné par certains que l'insertion d'un échangeur à cet endroit paraît peu opportune compte tenu de la qualité paysagère et du patrimoine du site (pont Van Gogh).

Echangeur d'Eyminy

Compte tenu des préoccupations exprimées précédemment quant aux développements attendus en rive droite du Rhône, s'il est établi que ces évolutions généreront de nouveaux et significatifs trafics en direction ou en provenance de ces zones (étude à conduire par le CETE), il conviendra de se poser la question de l'opportunité de compléter le dispositif d'échanges aujourd'hui défini pour permettre de nouveaux mouvements (par exemple : sur la future autoroute en provenance de Salon, sortie en direction de la RN572, puis de la rive droite du Rhône).

Ce point sera examiné lors des prochaines séances, en fonction des investigations et études qui seront conduites sur ce sujet.

3.5. Les rétablissements de voiries

La question des rétablissements des voiries locales, qui seront nécessaires une fois l'aménagement autoroutier réalisé fait l'objet d'une première présentation sur les grands principes étudiés à ce jour.

Les rétablissements pourront être réalisés grâce à la construction de passages inférieurs ou supérieurs à l'autoroute et/ou l'aménagement de voies de substitution. A ce stade d'avancement des études, la DREAL propose de ne traiter dans le groupe de travail que les rétablissements sur les routes ou les accès principaux notamment :

- RN 572
- Voie communale de Balarin
- RD 83d
- RD 35 au niveau du Plan du Bourg, au Nord, au Sud
- La route des Saintes-Maries-de-la-mer
- RD 368
- RD 570
- RD 113A
- RN 573
- RN 1453
- RD 24

La RD 113 devra continuer à assurer le passage des convois exceptionnels.

Au niveau de la RD35 (Plan du Bourg) : une option existe entre l'autoroute et les canaux mais les dessertes sont plutôt au Sud (Mas de la Ville, Tour d'Aling). Ce rétablissement pourra être complété en fonction du scénario qui sera choisi.

Cette problématique fera l'objet d'un travail spécifique au cours des prochaines séances du groupe de travail.

4. PROCHAINES ECHEANCES

La DREAL propose d'approfondir les différents points qui ont fait l'objet de questionnements ou de demandes spécifiques pour la deuxième séance de travail.

Cette deuxième séance du groupe de travail « échangeurs » se déroulera le **mardi 20 mars 2012 à 9h30** dans les locaux de la CCIT du Pays d'Arles.