

Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail « échangeurs autoroutiers » séance n°3 du 3 juillet 2012

Synthèse

1.	Liste des participants	1
2.	Présentation générale.....	2
3.	Synthèse des échanges	2
4.	Relevés de décisions et prochaines échéances	5

1. LISTE DES PARTICIPANTS

MASSON Jean-Luc, Ville d'Arles	ROUZIES Rémy, CIQ Pont de Crau
MARTIN Aline, Ville d'Arles	BREYSSE Jean-Claude, CIQ Pont de Crau
QUIGNARD Jacqueline, Mairie de Saint-Martin-de-Crau	PATTE Lionel, CETE Méditerranée
MACHELART Fabrice, CCIT du Pays d'Arles	HADDJERI Mejid, CETE Méditerranée
CHATZOPOULOS Magalie, DDTM13	VERQUERRE Arnaud, CETE Méditerranée
BŒUF Jean-Pierre, Office de Tourisme d'Arles	FABRE Nadia, DREAL PACA
CAILLOT Jean-Marie, Comité Communal de Concertation de Saint-Martin-de-Crau	BLANC Philippe, DREAL PACA
LAUGIER Albert, ASSPB	PERICHON Blandine, Nicaya Conseil
LOICHOT Pierre, ASSPB	

2. PRESENTATION GENERALE

En introduction au travail du groupe, la DREAL a fait un rappel de la démarche de concertation ainsi qu'une synthèse des sept dispositifs d'échanges présentés au cours de la deuxième séance et des éléments principes de desserte.

La présente séance a proposé, après un approfondissement des différents échangeurs, les points spécifiques suivants :

- Échangeur d'Eyminy : étude « mouvement supplémentaire sur Eyminy et projets susceptibles de justifier un échangeur complet.
- Giratoire Pont de Crau (en lien avec le CG 13)

3. SYNTHESE DES ECHANGES

□ Echangeur de Saint-Martin-de-Crau Est

- Cet échangeur est déjà existant aujourd'hui et son fonctionnement est noté comme satisfaisant Il est souhaité cependant par les participants que cet échangeur soit le plus opérationnel possible.

□ Echangeur de Saint-Martin-de-Crau Centre

- La question de l'intégration des modes doux (vélos et piétons) au niveau de cet échangeur a été rappelé. En l'état actuel du projet, le réaménagement prévu interdira toutes les circulations modes doux Nord-Sud entre la ville de Saint-Martin-de-Crau et la zone logistique. La DREAL indique l'obligation pour le maître d'ouvrage routier de prévoir dans son projet les rétablissements correspondants. A cet effet, elle interroge la ville de Saint-Martin-de-Crau sur le schéma de déplacement « modes doux » qu'elle souhaite développer.
- Le Conseil Général 13 mène actuellement une réflexion sur la mise en œuvre d'un schéma directeur de pistes cyclables.
- La ville de Saint-Martin de Crau confirme le besoin de maintenir une circulation modes doux à travers la future autoroute pour relier la ville et la zone logistique. Elle travaille à la définition d'un maillage de voies

modes doux à travers la commune et transmettra à la DREAL les éléments nécessaires au positionnement du rétablissement à intégrer au projet autoroutier.

La DREAL propose d'étudier avec la commune les besoins effectifs de Saint-Martin-de-Crau (dispositifs spécifiques, axe pertinent, points émetteurs de modes doux, ...) afin de proposer un rétablissement adapté.

❑ **Échangeur de Saint Hippolyte**

- Une demande d'un nouvel accès à la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau depuis la RN 568, notamment pour les poids lourds en provenance de Fos-sur-Mer, a été demandée par l'ACCM.
- La DREAL PACA se rapprochera de l'ACCM pour connaître l'emplacement de cet accès et voire s'il peut être mutualisé avec le réaménagement à prévoir du carrefour entre la RN 568 et la RD 573.

❑ **Echangeur Arles Est Balarin**

- Le traitement spécifique de la desserte de Raphèle les Arles a été approfondie avec : 1 scénario Arles vers Raphèle, 2 scénarios Raphèle vers Fos et 1 scénario Raphèle vers Salon.
- La bretelle de raccordement par l'ex RN113, avec une voie latérale pour faire la connexion à la RD 83, ne propose pratiquement pas d'évolution par rapport à la situation existante.
- Dans le sens Raphèle→Fos-sur-Mer (il est souligné que depuis les années 70, avec le développement de la ZIP de Fos-sur-Mer, les échanges avec Fos-sur-mer n'ont cessé d'augmenter – déplacements domicile travail) : deux itinéraires sont possibles
 - RD 453→ RD 573 →RN568 : cet itinéraire impose d'améliorer les conditions de sécurité du carrefour entre la RD 573 et la RN 568.
 - RD453 en direction d'Arles puis accès à la future autoroute au niveau de Balarin en direction de Fos-sur-mer. Cette solution se traduit pas un allongement de parcours par rapport à la situation existante. Un allongement à relativiser pour les déplacements « longue distance » (par exemple Raphèle → Marseille ou Raphèle → Aix-en-Provence).

❑ **Échangeur Arles Sud/ RD 35**

- La RD35 sera à rétablir au niveau du secteur de Plan de Bourg une fois l'autoroute réalisée.
- Même requalifiée la RN113 restera une route qui accueillera du trafic de transit intra-urbain (Raphèle/échangeur de Fourchon). La partie requalifiée le sera en boulevard urbain et deviendra une voie communale ou départementale.
- La gestion de la route (RD 35) reviendra au Conseil Général avant et après le pont jusqu'à l'échangeur d'Eyminy.
- L'étude d'impact de la RD35 a été réalisée et un inventaire faune/flore est en cours. Sa mise en service sera effective avant celle de l'autoroute.

❑ **Échangeur d'Eyminy**

- Deux scénarios d'accès à Arles ont été approfondis : la création d'un giratoire de retournement sur la RN 572 (solution 1) et la réalisation d'une bretelle de sortie de l'autoroute depuis Salon vers la RN 572 et le centre d'Arles (solution 2).
- La solution 2, pour pouvoir être retenue, devra être justifiée par un niveau de trafic suffisant sur la bretelle envisagée. Pour le moment, ce niveau est insuffisant, charge aux acteurs locaux de justifier que les perspectives de développement attendues conduiront à le faire évoluer sensiblement.
- La question de l'accès à la Camargue depuis Marseille doit être étudiée. Il ne faudrait pas générer de nouveaux trafics en incitant les personnes qui souhaitent aller en Camargue à traverser Arles. Il semble nécessaire d'intégrer à la réflexion les Salins de Giraud et St Gilles et veiller à ne pas créer un déséquilibre entre les Saintes-Maries-de-la-Mer et les Salins par des conditions d'accès très différentes en niveau de service.

❑ **Réflexion sur le giratoire de Pont de Crau**

- Une étude « origine/ destination » est menée actuellement par le Conseil Général 13 pour comprendre le fonctionnement des échanges interquartiers sur ce secteur.
- Il a été souligné la nécessité :
 - D'améliorer le dispositif avant la mise en service de l'autoroute en lien avec la requalification de la RN 113

- De prendre en compte la contrainte patrimoniale (aqueduc du 17^e siècle sur le canal de Craponne)
- De privilégier les mouvements Nord/Sud sur ce secteur.
- D'intégrer tous les mouvements tournants qui sont importants.

❑ Rétablissements de voiries

- Le CETE Méditerranée a proposé un profil en travers indiquant les principaux rétablissements.
- Le Conseil Général devra indiquer les caractéristiques techniques de la voie de rétablissement de la RD35.
- Sur le secteur de Saint-Martin-de-Crau les cheminements piétons et la passerelle à proximité pour la piste cyclable devront être pris en compte. La ville devra préciser la localisation la plus pertinente vis-à-vis de la zone d'activité (cf. § précédent sur l'échangeur Saint-Martin-de-Crau centre).
- Sur Arles la problématique des modes doux devra également être mise en parallèle avec la requalification de la RN113.
- Il est souligné que le rétablissement prévu au niveau d'Eyminy (RN572) est compatible avec les scénarios d'aires de services étudiés.
- Parmi les rétablissements à prévoir, les pistes cyclables qui longent les canaux sont à prendre en compte. A priori, la conception des ouvrages de franchissement des canaux permettent le passage de ces voies sous la future autoroute.

4. RELEVES DE DECISIONS ET PROCHAINES ECHEANCES

Pour la prochaine séance la ville de Saint-Martin-de-Crau fournira à la DREAL les schémas et plans relatifs aux modes doux et à l'accès prévu à la zone logistique depuis la RN 568.

La prochaine et 4^{ème} séance du groupe de travail « échangeurs et rétablissements » se déroulera le **mardi 16 octobre à 9h30** à la CCIT du Pays d'Arles. Cette séance sera commune avec la 4^{ème} séance du groupe de travail « aires de services », permettant ainsi de croiser les deux problématiques.