

Contournement autoroutier d'Arles

Échangeurs et aires de services

Séance n°4 du 16 octobre 2012

Note de synthèse

| | |
|--|---|
| 1. Liste des participants..... | 1 |
| 2. Ordre du Jour | 2 |
| 3. Synthèse des échanges..... | 2 |
| 4. Echéances à venir et relevé de décisions..... | 7 |

1. Liste des participants

BERNARD Serge, Conseil Général 13

BEAUMONT Alain, CA ACCM

LAUGIER Arielle, Ville d'Arles

MARTIN Aline, Ville d'Arles

MASSON Jean-Luc, ville d'Arles (excusé)

HILLE Jean-Charles, CCIT PA

MACHELART Fabrice, CCIT PA

RAMON Vincent, CCC Saint-Martin-de-Crau

BERTRAND Jean-Marc, Chambre
d'Agriculture 13

LOICHOT Pierre, ASSPB

BREYSSE Jean-Claude, CIQ Pont de Crau

QUAIX Gérard, CIV de Raphèle

LAUGIER Albert, ASSPB

LEMEUR Michel, CIQ de la Roquette

FABRE Nadia, DREALPACA

BLANC Philippe, DREAL PACA

VERQUERRE Arnaud, CETE Méditerranée

HADDJERI Mejid, CETE Méditerranée

PERICHON Blandine, Nicaya Conseil

KANTE Eloïse, Nicaya Conseil

2. Ordre du Jour

- Présentation du périmètre de « prise en considération de la bande d'étude »
- Rappel du processus de travail engagé
- Échangeurs
- Aires de services
- Suite du processus

Cette séance est commune aux deux groupes de travail « échangeurs » et « aires de services » compte tenu des recoupements entre les thématiques et les participants.

3. Synthèse des échanges

Bande d'étude

Le périmètre de « prise en considération de la bande d'étude » a fait l'objet d'une présentation aux participants. La DREAL a précisé que ce périmètre ferait l'objet d'un arrêté préfectoral et d'un affichage dans les communes.

Cet arrêté de prise en considération informe les riverains de la bande retenue pour la suite des études au terme de la concertation publique de l'été 2011. Il préserve la faisabilité du projet sur le plan foncier en créant l'obligation, pour les services d'urbanisme des communes concernées, de consulter la DREAL PACA avant de délivrer des autorisations de construire dans la bande en question. Il permettra également.

- Cette bande d'étude comprend :
 - une section en tracé neuf avec une bande d'environ 300m de large) ;
 - une section en réaménagement sur place avec une bande plus resserrée ;
 - une section élargie sur les secteurs Tête de Camargue et Mas Capelle, compte-tenu des perspectives d'implantation d'aires de services sur ces secteurs (sans qu'aucun scénario d'aménagement ne soit arrêté à ce jour).
- Le groupe de travail signale un projet d'agrandissement de mas à proximité de la bande d'étude à proximité du carrefour des Allèges (D35).

Échangeurs

Après un rappel du dispositif d'échanges étudiés, seul les échangeurs faisant encore l'objet d'approfondissement ont été évoqués.

❑ **Échangeur de St-Martin-de-Crau Centre**

La configuration envisagée initialement pour cet échangeur ne permettait plus le passage des modes doux en traversée de la RN 113. La DREAL PACA et le CETE Méditerranée, à partir des propositions de la ville de St-Martin-de-Crau, ont donc envisagé des évolutions du projet.

- La ville de St-Martin a proposé un tracé pour le cheminement modes doux sous la ligne électrique : ce tracé traverse par ailleurs un site où il est envisagé d'implanter un bassin de traitement des eaux de la future autoroute.
- Le CETE a par conséquent étudié un tracé alternatif qui tient compte des contraintes de site (cf. support de présentation). Ce cheminement nécessite un ouvrage supplémentaire de franchissement de la future autoroute (passerelle) dont la commune de St-Martin-de-Crau devra valider le positionnement et préciser les modes de déplacement qui y seront autorisés (deux roues motorisés, autres, ...).
- Le projet d'aménagement de la zone hôtelière pourra influencer sur le tracé de ce cheminement.
- Le groupe de travail n'identifie pas de construction au Nord sinon l'aire d'accueil des gens du voyage.
- L'ACCM souligne pour prise en compte dans les réflexions, l'importance de l'accès à la gare SNCF depuis le centre de Saint-Martin-de-Crau, notamment pour les deux roues motorisées.
- La DREAL précise que la réalisation de l'ouvrage reviendra au concessionnaire au titre de son cahier des charges, mais que la gestion et l'entretien des voies en amont ou en aval de la passerelle reviendra à la commune St-Martin-de-Crau.

❑ **Échangeur d'Eyminy**

Pour cet échangeur, la problématique de l'accès à la Camargue et aux Saintes-Maries-de-la-Mer avait été posée lors des groupes précédents. Deux solutions avaient d'abord été envisagées :

- La création d'un giratoire de retournement sur la D572n.
- L'ajout d'une bretelle supplémentaire de sortie au niveau du dispositif d'échanges d'Eyminy – Arles Ouest : ce parti d'aménagement n'est cependant pas justifié compte-tenu du niveau de trafic prévisible sur cette bretelle.

L'itinéraire proposé par la DREAL PACA pour accéder aux Saintes-Marie-de-la-

Mer depuis l'Est (Salon, Aix, Marseille) est le suivant :

→ Contournement ▶ échangeur d'Eyminy – Arles Ouest
▶ RD572n ▶ RD37 ▶ Albaron ▶ RD570 ▶ Saintes-Marie-de-la-Mer

- Cet itinéraire est équivalent en temps de parcours à l'itinéraire actuel.
- La requalification de la RN113 en boulevard urbain avec une vitesse réduite rendra le passage en traversée de ville d'Arles peu attractif pour les usagers venant de Marseille par exemple.
- La ville d'Arles rappelle qu'il faudra sans doute envisager un recalibrage de la jonction RD572n/RD37 et de la traversée d'Albaron.
- L'itinéraire proposé par la DREAL éviterait l'entrée du Parc Naturel Régional de Camargue au début de la D570 (Pont de Rousty). Il est proposé de soumettre ce schéma au PNR. Une signalétique spécifique adaptée pourrait être envisagée.
- Depuis l'Est, l'accès aux Salins de se fait majoritairement par le bac de Bacarin. L'aménagement n'aura pas d'impact sur cet itinéraire.
- L'entreprise Solvay génère une circulation de camions qui ne prendront pas le bac. Actuellement ils empruntent la D36.
- Le Conseil Général 13 propose de transmettre des données de trafics qui permettront d'évaluer les besoins sur ces itinéraires de façon plus précise.

❑ Giratoire de Pont de Crau

Le Conseil Général 13 a présenté l'étude réalisée en mai dernier par le cabinet Transmobilité sur le giratoire de Pont de Crau.

- Pour mémoire, le giratoire présente les caractéristiques suivantes :
 - 80m de diamètre, 6 branches ;
 - des dysfonctionnements importants sur la D453 et la D570n ;
 - la taille du giratoire conduit à des dépassements de vitesse ;
 - la taille de l'îlot central, qui gêne la visibilité, provoque une hésitation chez les usagers et induit des ralentissements.
- Les plus forts niveaux de trafic se concentrent sur la D570n (route d'Avignon) avec notamment 10% de poids lourds.
- L'heure de pointe du soir est le moment où l'on enregistre le trafic le plus important.
- **Une étude d'environnement initial** va être lancée pour mesurer les enjeux et définir des pistes d'aménagement.
 - Compte tenu des forts enjeux patrimoniaux (Canal de Craponne classé, ...) et environnementaux (zone Natura 2000, zone

inondable, directive Alpilles, ...), une dénivellation du giratoire n'est pas aujourd'hui envisagée par le Département.

- D'autres pistes de réflexion comme des shunts ou un élargissement des voies d'entrée semblent des scénarios plus plausibles. Des premières solutions seront proposées courant 2013.
- La faible réserve de capacité du giratoire ne permettra cependant pas de régler tous les problèmes de desserte du quartier de Pont de Crau (convois exceptionnels, enclavement dû aux remontées de files à toutes heures de la journée, mouvements Pont de Crau ▶ Arles et Pont de Crau ▶ Zones Nord, embouteillage dans le sens Fos-sur-Mer ▶ Pont de Crau, augmentation du trafic poids lourds sur l'axe Nord/Sud, ...). D'autres solutions doivent être envisagées par exemple via la requalification de la RN113.
- Le groupe de travail attire l'attention du Conseil Général 13 sur la contribution du futur contournement qui se situera entre 2 000 et 3 000 véhicules/jour en plus de l'évolution de trafic attendue.
- La CCI rappelle que les projets de développement du GPMM (3XL, 4XL, ...) vont aussi avoir une forte influence en termes de trafic poids lourds.
- Le Conseil Général précise que le Giratoire de Pont de Crau ne fait pas partie des 25 opérations prioritaires à réaliser d'ici 2018.
- Le cheminement mode doux déjà existant sera pris en compte dans la réflexion.
- La DREAL rappelle qu'en vue de l'élaboration du dossier d'enquête publique, des premiers principes de solution sur cet échangeur devront être prêts pour 2013 afin de pouvoir les prendre en considération.

Aires de services

Différents scénarios avaient été proposés et fait l'objet d'échanges dans les précédents groupes de travail d'échanges. Pour la présente séance : 3 scénarios on fait l'objet d'approfondissements et un quatrième et nouveau scénario a été étudié :

- Scénario 1 - 2 demi-aires unilatérales :
 - en Tête de Camargue pour le sens Nîmes → Salon
 - au Mas Capelle pour le sens Salon → Nîmes
- Scénario 2 - 1 aire bilatérale (soit 2 demi-aires) en Tête de Camargue
- Scénario 3 - 1 aire unilatérale unique en Tête de Camargue
- Scénario 4 - 1 aire unilatérale unique au Mas Capelle

Le scénario 4 a été proposé avec deux variantes de configuration des bretelles d'accès.

Scénario 4 - une aire unilatérale au Mas Capelle

Variante 1

Cette solution au Nord de la voie ferrée se trouve en dehors des zones agricoles à forts enjeux. La zone en aménagement au Sud-Est pose des difficultés pour l'insertion des bretelles d'accès dans les deux sens de circulation.

Variante 2

Cette solution respecte différentes contraintes techniques : conservation des circulations actuelles, contraintes géométriques, normes d'interdistances, bâtis, etc.). Une partie de l'aire empiète toutefois sur le terrain en dehors de la zone d'étude au Nord.

- Le groupe de travail identifie plusieurs enjeux susceptibles de poser problème et pourraient faire l'objet de vérification : présence de bâti et proximité du golf.
- Les distances d'entrecroisement ne permettraient pas un système d'échanges comme celui du Zénith de Montpellier (sortie Sud) ou de Millau compatible pour deux sorties mais pas pour une entrée et une sortie.
- La DREAL se rapproche de la commune de St-Martin-de-Crau afin d'ajuster le scénario en fonction du bâti.

Problématique inondation :

- La DREAL poursuit sa réflexion, avec les autres services de l'Etat compétents sur les questions d'inondations.
- L'alternative d'aménager les aires existantes (Merle Sud, Nîmes Costières) n'est pas privilégiée. Les communes et acteurs locaux ont exprimé leur volonté que l'aire se trouve sur le territoire du Pays d'Arles.
- Les CIQ souhaitent que les solutions soient fiabilisées afin de ne pas prendre de risques de recours possible sur l'ensemble du projet d'autoroute.

Requalification de la RN113

- Avec le contournement autoroutier, on comptera de l'ordre de 30 000 véhicules/jour en 2020 sur la RN113 contre 50 000 actuellement.
- Le diagnostic vient d'être terminé, le bureau d'étude doit maintenant définir les meilleures solutions de requalification avant une présentation au groupe de travail. L'étude a été lancée en avril, elle devrait se faire sur 18 mois au total.

La question du trafic doit être traitée à plus large échelle dans le plan de déplacement global de la ville d'Arles et pas seulement dans le cadre de la requalification de la RN113.

- ❑ Les caractéristiques souhaitées sont celles d'un boulevard urbain (vitesse modérée, interdiction poids lourds, ...).
- ❑ Le profil envisagé était un profil à 2x1 voie. Les systèmes de régulation adaptés au milieu urbain permettront d'écouler les 30 000 véhicules dans de bonnes conditions. Dans les zones péri-urbaines l'approche devra être différente.

4. Echéances à venir et relevé de décisions

❑ Préparation de l'enquête d'utilité publique

- La rédaction du dossier d'enquête publique a été confiée au prestataire SYSTRA.
- Le dossier d'études préalables sera réalisé par le CETE Méditerranée. Le CETE attend des retours aux questionnaires qu'il a transmis aux acteurs socio-économiques du territoire. Une relance va être faite avec l'aide de la CCIT du Pays d'Arles.
- Pour l'élaboration du dossier d'enquête publique, concernant les aires de services, un scénario préférentiel devra être retenu afin de ne pas avoir une bande de DUP trop importante.

❑ Pour la suite

- Un prochain groupe de travail (n°5), commun à la thématique « échangeurs » et « aires de services » se réunira lorsque les questionnements liés à la problématique inondation auront été traités. Ce groupe est envisagé pour début 2013.
- La DREAL PACA est dans l'attente
 - d'un retour de la commune de Saint-Martin-de-Crau sur la proposition de passerelle pour les modes doux intégrée au scénario de l'échangeur de St-Martin-de-Crau Centre.
 - d'un retour du Conseil Général 13 sur les données de trafic des Saintes-Maries-de-la-Mer et Salins-de-Giraud.
- Le PNR de Camargue sera consulté concernant la proposition d'itinéraire « d'évitement » des Saintes-Maries-de-la-Mer.
- La commune de St-Martin-de-Crau sera consultée pour les plans (bâti)

nécessaires à l'ajustement du scénario d'une aire unilatérale au Mas Capelle si cette solution devait être effectivement retenue.