



Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail Trafics

**Séance de travail n° 1
15 novembre 2019**



- 1. Introduction**
- 2. Déroulement des groupes de travail**
- 3. Rappel des attentes exprimées par le groupe en séance 1**
- 4. Présentation des résultats**
 - Sécurité
 - Modélisation
 - Socio-économie
- 5. Travail en ateliers**
- 6. Suites**

1 – Introduction

Maîtrise d'ouvrage – DREAL PACA

- Lionel Patte, chef de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage

Maîtrise d'œuvre – EGIS

- Boris Métral

Modélisation des trafics – CEREMA

- Marlène Bourgeois

Animation, facilitation – Nicaya Conseil

- Stéphane Saint-Pierre
- Laure Baudin



Les participants

Votre nom et prénom

Votre fonction et organisme

Charte de vie de groupe

- Règle de base

Tout le monde a raison...

... Partiellement !!!

- Interaction constructive → **pratiquer le « OUI ET »**
- Pas de jugement
- Confidentialité (partage de documents de travail)
- Ecoute
- Bienveillance
- Travailler de façon décontractée
- 100 % de participation pour cet atelier
- Respect du cadre de travail (thématique) et de l'ordre du jour



Autres besoins de votre part ?

2 – Déroulement des groupes de travail

- Construire le meilleur projet possible, c'est-à-dire un projet qui :
 - Réponde le mieux aux objectifs et attentes des acteurs ;
 - Tienne compte des enjeux du territoire : environnement, économie, mobilités, agriculture...
 - Intègre les opportunités d'innovation pour contribuer à relever les défis de demain ;
 - Soit soutenable financièrement : exploitation, investissement...
 - Réponde au principe de projet d'intérêt général.

- Objectifs attendus du groupe de travail :
 - Comprendre et identifier les besoins et attentes des participants afin de les approfondir dans le processus de travail à venir (études et ateliers).

- **Séance de travail n° 1 le 17 septembre 2019 :**

Installation du groupe de travail et présentation des méthodes et hypothèses des études de trafics et d'un état des lieux des trafics actuels

- **Séance de travail n° 2 aujourd'hui 15 novembre 2019 :**

Travail sur les implications du contournement sur l'évolution projetée des circulations et de l'accidentologie sur les réseaux routiers du territoire

- **Séance de travail n° 3 en janvier 2020 :**

Approfondissement des échanges entre les participants issus de la séance 2

3 – Rappel des attentes exprimées par le groupe en séance 1

- Composition du Comité des élus
- Données sur l'évolution projetée des trafics avec et sans le projet :
 - Par localisation : RN113, RD24, RN568, A7, A9...
 - Par nature de trafic : Poids Lourds, Véhicules Légers, local, transit...
 - Par zone desservie : port fluvial d'Arles, zone logistique de Garons, Amazon à Remoulins...
 - Par saisonnalité et variabilité horaire
- Position de l'UE, de SNCF, des AOT, du Département du Gard et d'Orange sur le projet

- Données sur les accidents
- Quelle prise en considération ?
 - Intermodalité : ferroviaire, fluvial, transports collectifs, covoiturage...
 - Estimation du coût monétaire de la pollution et de la congestion
 - Projets de développement sur Saint-Martin de Crau
 - Différents systèmes de péage
 - Modélisation d'échangeurs complets
- Besoin d'amélioration des conditions de circulation sur la RN113 à court terme : équipements anti-bruit, contrôles de vitesse renforcés, ...

4 – Présentation des résultats

- GT trafic du 17 septembre
 - Un rappel des principales conclusions des accidents sur la période 2006-2010 et des zones d'accumulation d'accidents identifiées
 - Une demande des participants de prendre en compte les gênes occasionnées par les accidents matériels

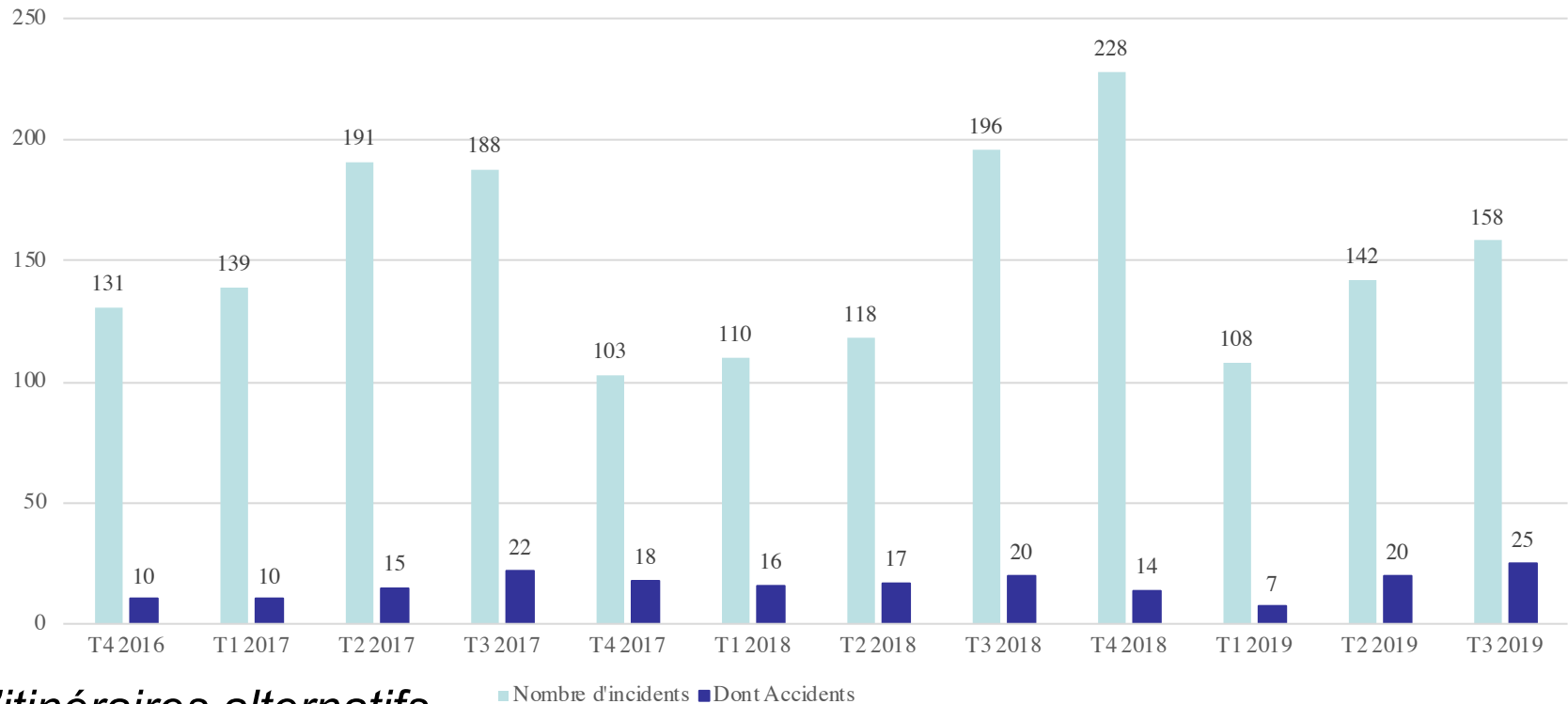
- Démarches
 - Maintien des analyses d'accidentologie classique dans le dossier technique (accidents corporels, aspect sécurité routière)
 - Rajout d'une analyse des mains courantes de l'exploitant DIRMED pour caractériser les « gênes aux usagers »
 - Rajout d'une analyse des congestions

Conditions de circulation : accidents et incidents

- Entre 2 et 4 accidents avec au moins 1 tué ou 1 blessé hospitalisé entre 2013 et 2017 (donnée DIRMED itinéraire N113-N572)
- De nombreux incidents sur la RN113 dont environ 10% liés à des accidents (matériels ou corporels)

Source : mains courantes RN113 Systèmes d'Aide à la Gestion du Trafic de sept 2016 à sept 2019

Nombre d'incidents par trimestre sur 3 ans



... et pas d'itinéraires alternatifs.

Conditions de circulation : illustrations significatives

- Un jour de semaine



- Un vendredi soir (13/09/2019 17h23)



- Une situation dégradée suite à un accident (11/10/2019 19h49)





MODÈLE DE TRAFIC

- RAPPEL DES HYPOTHÈSES
- LE PROJET MODÉLISÉ
- RÉSULTATS DES MODÉLISATIONS

Principe d'affectations de trafic

- **Qu'est ce qu'un modèle ?**
 - Un modèle est une **représentation simplifiée de la réalité**
 - Un modèle est élaboré pour **répondre à des objectifs bien identifiés : son champ d'application est limité**

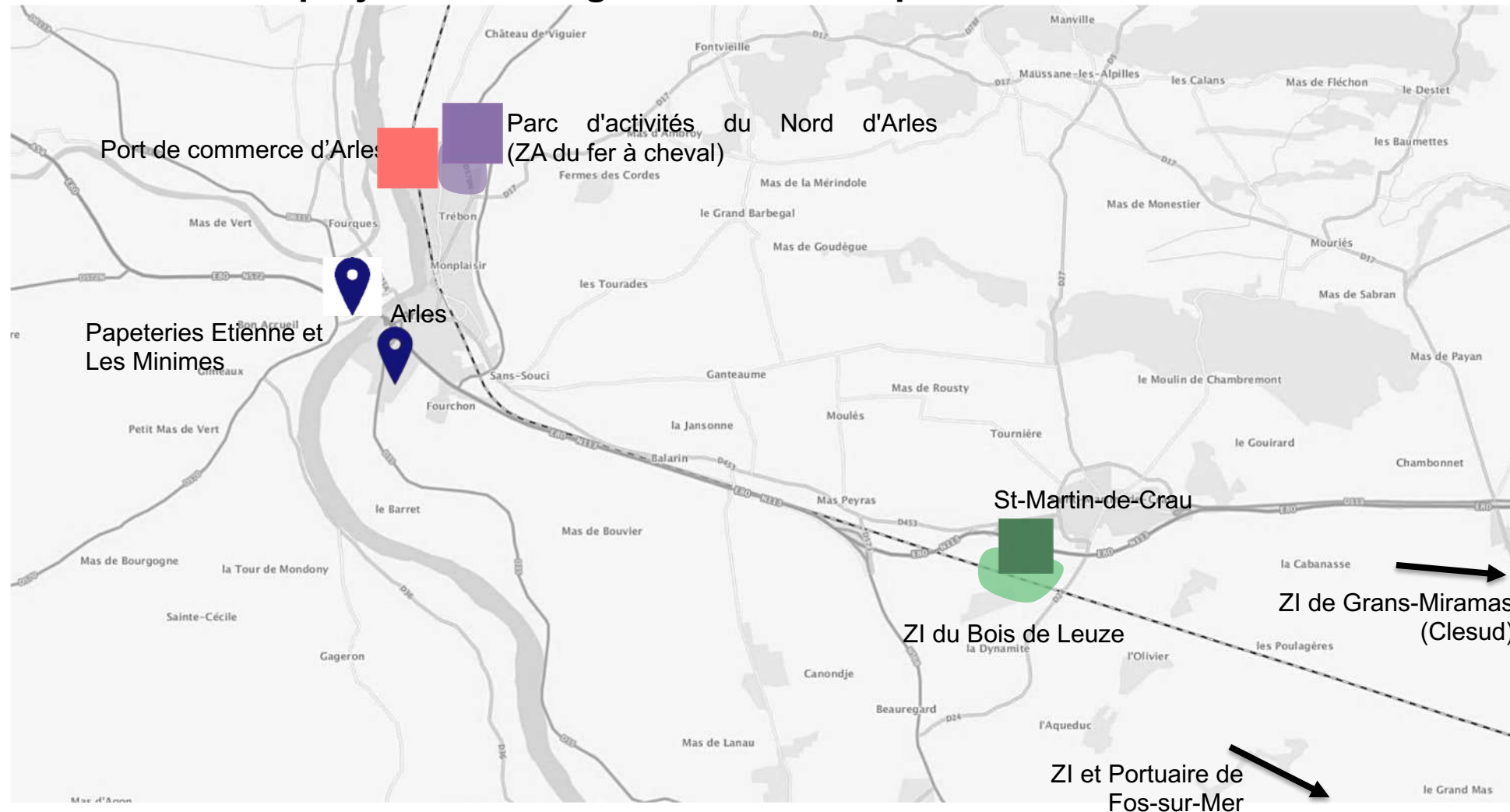
- **Qu'est ce qu'un modèle de déplacements ?**
 - Un modèle de déplacements doit reproduire le plus fidèlement possible les trafics observés **en situation actuelle...**
 - ... pour permettre de **modéliser** au mieux les trafics **en situations futures**

- **Un nouveau modèle a été construit en 2019 pour alimenter le processus de réflexion et de décision sur le projet et les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique**

- **Trafic de transit** = origine et destination en dehors de la zone étudiée
- **Trafic d'échange** = origine à l'intérieur de la zone étudiée et destination à l'extérieur de la zone d'échange et réciproquement
- **Trafic local** = trafic qui se déplace à l'intérieur de la zone étudiée
- **Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA)** = trafic total de l'année divisé par 365
- **Barrière Pleine Voie** = barrière de péage

- **Modèle de trafic**
 - **Rappel des hypothèses**
 - Le projet modélisé
 - Résultats des modélisations

En lien avec les projets d'aménagement économiques



En lien avec le développement urbain :

- PLU d'Arles, Programme Local de l'Habitat de l'ACCM

À moyen terme

▪ **Parc d'activités du Nord d'Arles**

- Création d'une zone à vocation artisanale de 10 ha (ZA du fer à cheval)
- Création de 18 000 m² de nouvelles surfaces commerciales sur un terrain de 7 ha (Shopping Promenade)

▪ **Arles - Les Minimes**

- Création d'un nouveau quartier mixant activités de loisirs, des écoles, des espaces R&D, un centre d'affaires, fondation LUMA, ...

▪ **Arles - Papèteries Etienne**

- Reconversion urbaine en créant un lieu dédié aux filières de l'économie créative, culturelle et patrimoniale

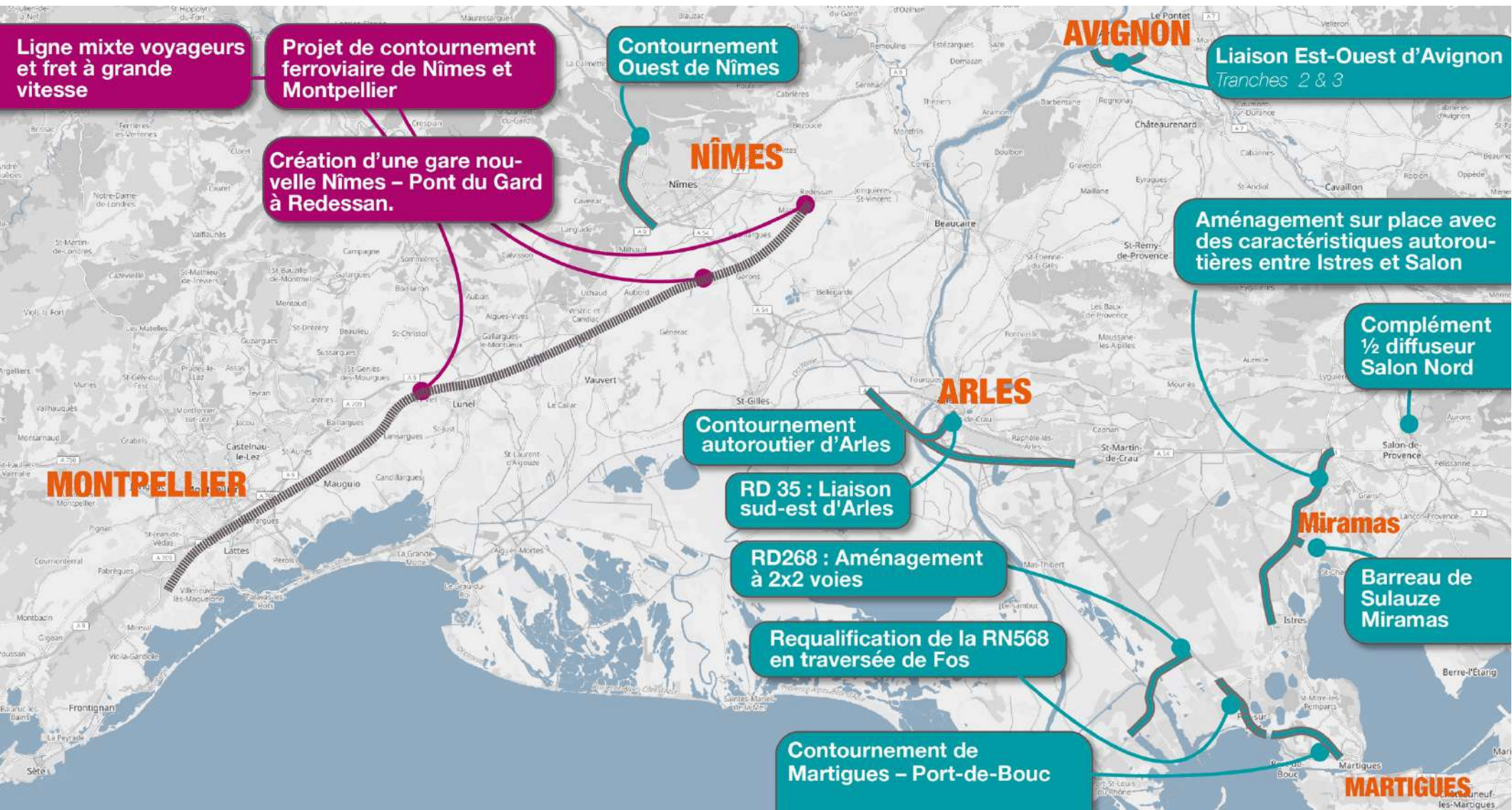
▪ **Port de commerce d'Arles (2030)**

- Développement quadrimodal du port de commerce d'Arles
- Projet d'investissement de la CCI à hauteur de 6 M€ dans la création d'une plateforme biomasse et déchets
- Appel à Manifestation d'Intérêt lancé par la Compagnie Nationale du Rhône pour la commercialisation de 30 000 m² de terrains
- Potentiel de développement évalué à 300 000 tonnes supplémentaires par an, soit un trafic PL supplémentaire de 12 000 par an soit environ 30 par jour

À moyen terme

- **St Martin de Crau - ZI du Bois de Leuze**
 - Construction sur la zone Thominière de 75 000 m² de surface logistique (à l'horizon 2028)
 - Autres projets de construction qui feront passer la surface occupée de 25 000 m² actuel à 120 000 m² (à un horizon > 2028)
- **Développement de la ZIP de Fos (2030)**
 - Hypothèse d'évolution /croissance cohérente avec les études de la liaison Fos-Salon (scénario « central »)
 - À l'horizon 2030 : croissance activité EVP : 2,24 MEVP
 - Répartition modale : Route/Fer/Fleuve : 75%/15%/10%
- **Grans - Miramas – Clesud (2025)**
 - Extension de 10 ha dédiée au développement du chantier Transport Combiné : allongement des voies ferrées de 750 m à 1200 m → 3 trains supplémentaires/jour
 - Extension de plateforme logistique de 45 ha, 130 000 m² d'entrepôts supplémentaires

Des projets de transport connexes pris en compte



■ Les projets liés à la requalification de la RN113

- Impact sur les TC départementaux (ligne Arles - Salon)
- Sur les TC urbains : le projet favorise un redéploiement de l'offre et améliorerait la vitesse commerciale (donc meilleure fréquence des lignes)
- ...

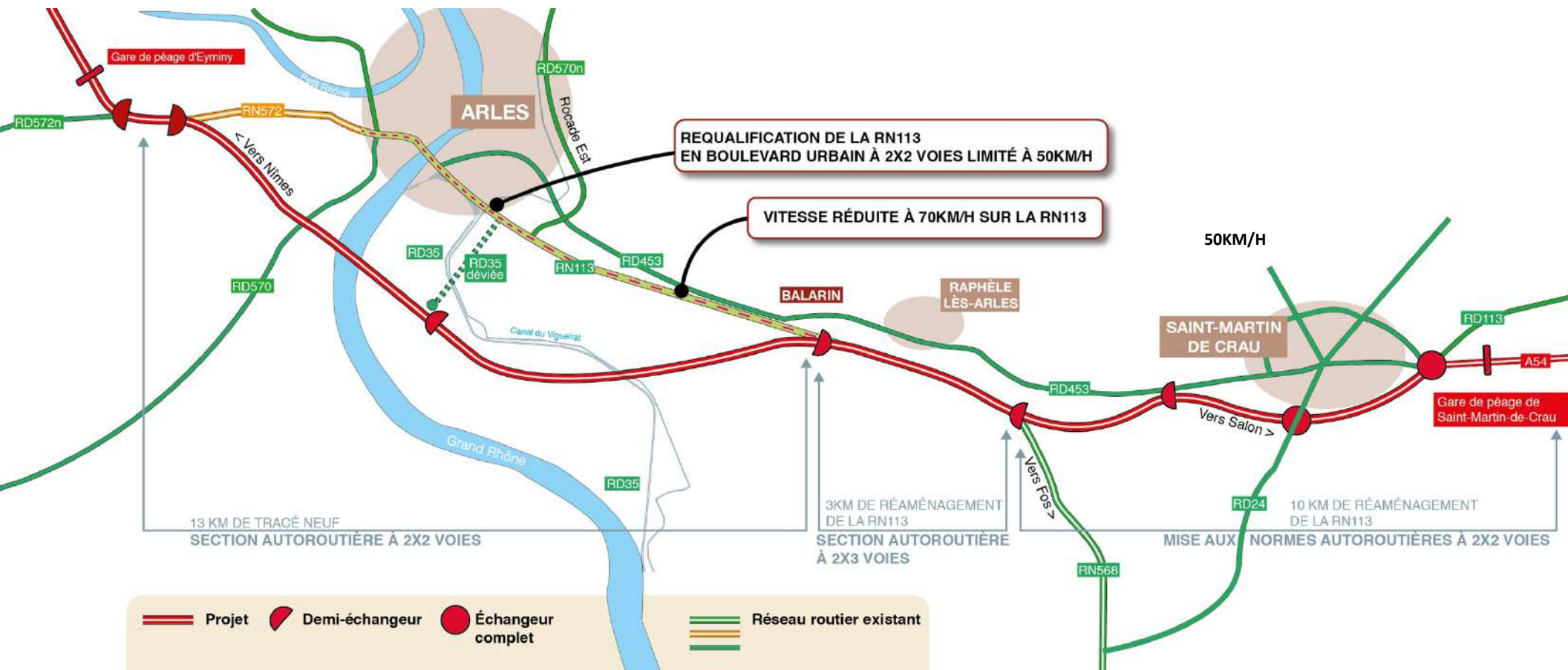
■ Les autres projets en réflexion

- Rénovation urbaine des quartiers
- Politique tarifaire de stationnement
- Nouveau parc-relais
- Itinéraires cyclables
- Aménagement des liaisons piétonnes
- ...

- **Modèle de trafic**

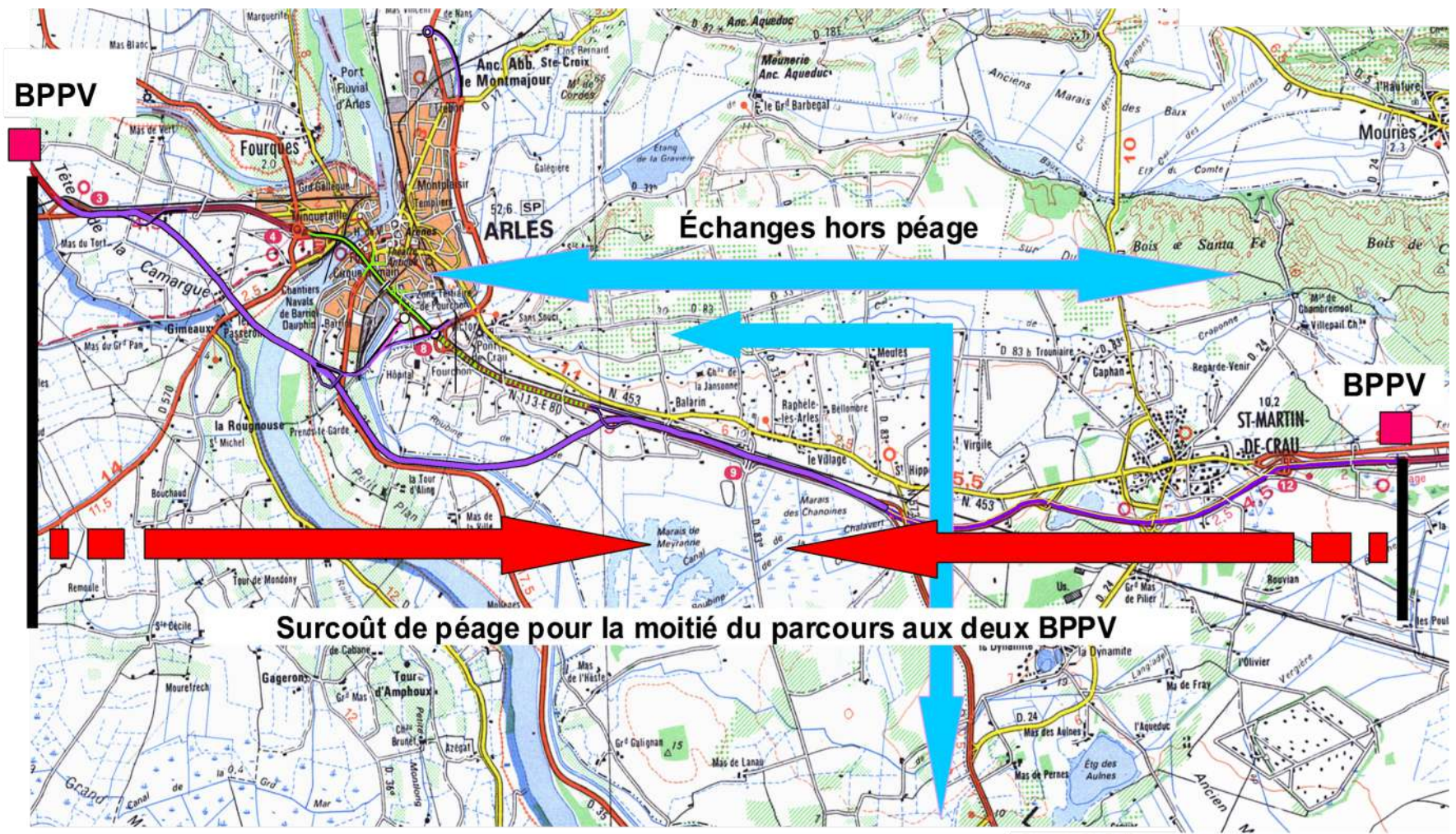
- Rappel des hypothèses
- **Le projet modélisé**
- Résultats des modélisations

Variante sud Vigueirat modélisée



Le système de péage modélisé

- Péage de la nouvelle section concédée perçu au niveau des barrières existantes
- Trajets effectués entre les deux barrières non soumis à péage (Arles ↔ St-Martin)



Niveaux de coût de péage modélisés

- Un coût de péage supplémentaire est appliqué aux 2 barrières de péage existantes
- Pour le scénario de base, ce coût de péage est calculé sur la base d'un tarif kilométrique tenant compte du coût d'investissement du projet
- Différentes valeurs de coût de péage seront testées pour déterminer l'équilibre financier du projet
- Traversée de l'agglomération d'Arles interdite aux poids lourds en transit

- **Modèle de trafic**

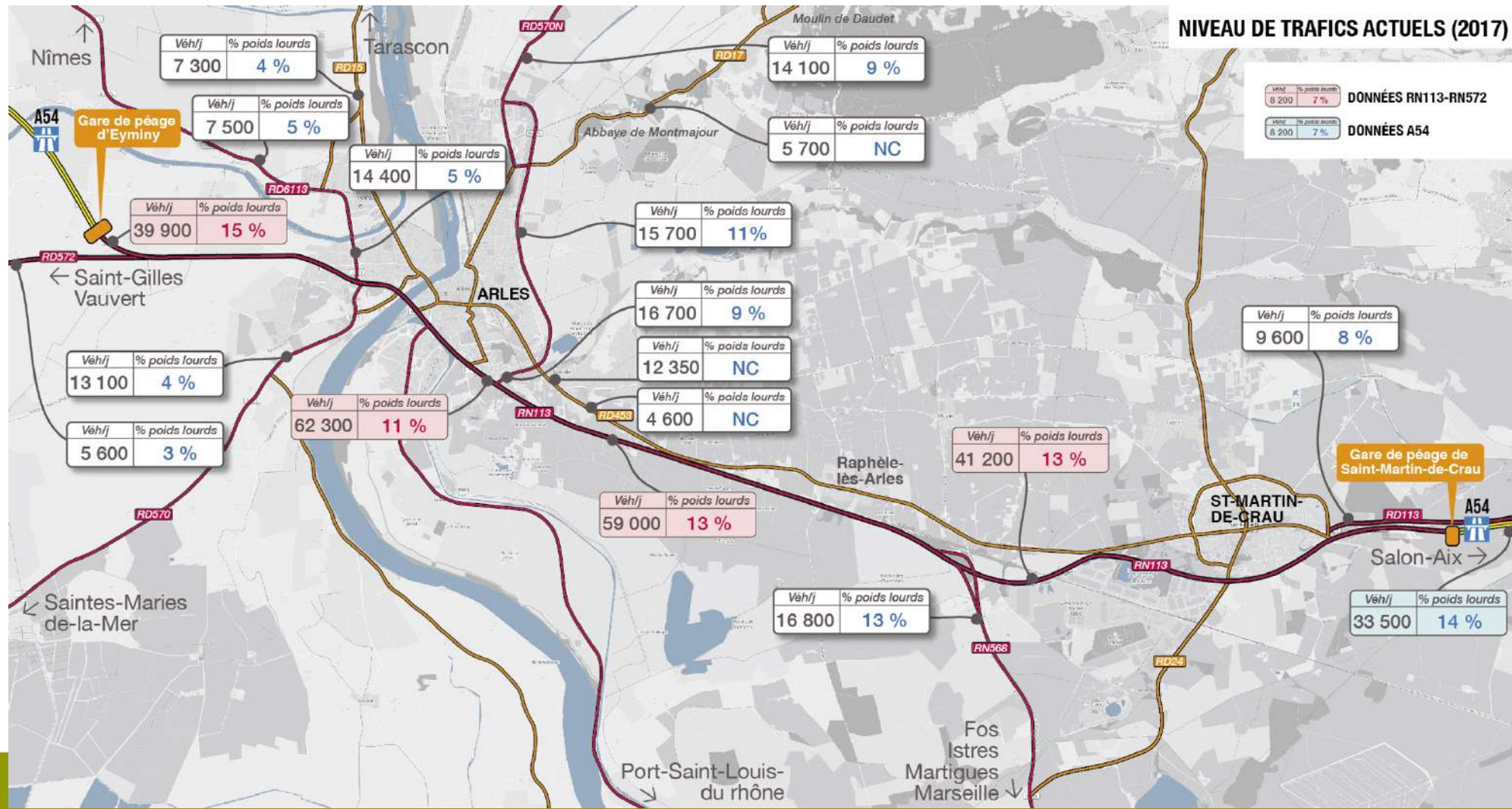
- Rappel des hypothèses
- Le projet modélisé
- **Résultats des modélisations**

Sur la RN113

- Pont : 76 000 véh/j
- Section Rocade à Fourchon (échangeur 6) : 62 300 véh/j
- Avant bifurcation vers RN568 - Fos sur Mer : 59 000 véh/j

Aux barrières de péage (BPV)

- Arles : 39 900 véh/j (6 750 PL/J)
- St Martin : 33 500 véh/j (5 800 PL/J)



Niveau de trafics : situation référence 2028

Sur la RN113

- Pont : 79 200 véh/j [7 500 PL/jr]
- Entre Rociade et Fourchon (éch. 6) : 66 200 véh/j [7 700 PL/jr]
- Au niveau de Raphèle : 62 200 véh/j [8 300 PL/jr]

Aux barrières de péage (BPV)

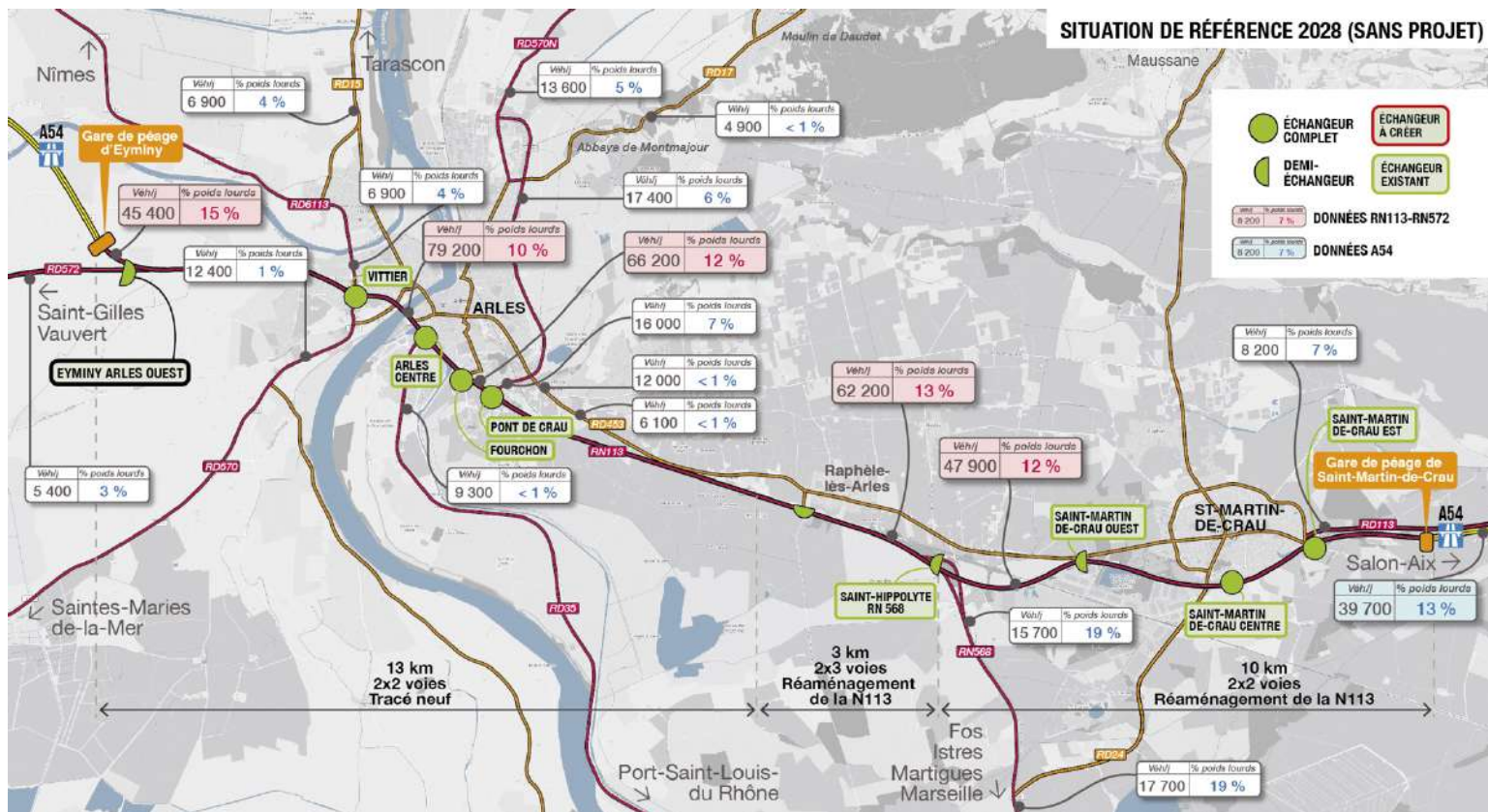
- Arles : 45 400 véh/j [6 800 PL/jr]
- St Martin : 39 700 véh/j [5 300 PL/jr]

Sur la RN568

- 17 700 véh/j [3 400 PL/jr]

Sur la RD113

- 8 200 véh/j [550 PL/jr]



Niveau de trafics : situation projet VSV 2028

Sur la RN113

- Pont : 29 200 véh/j [720 PL/jr]
- Section Rcade à Fourchon (éch. 6) : 20 600 véh/j [920 PL/jr]

Sur la RN568

- 22 400 véh/j [3 500 PL/jr]

Sur la RD113

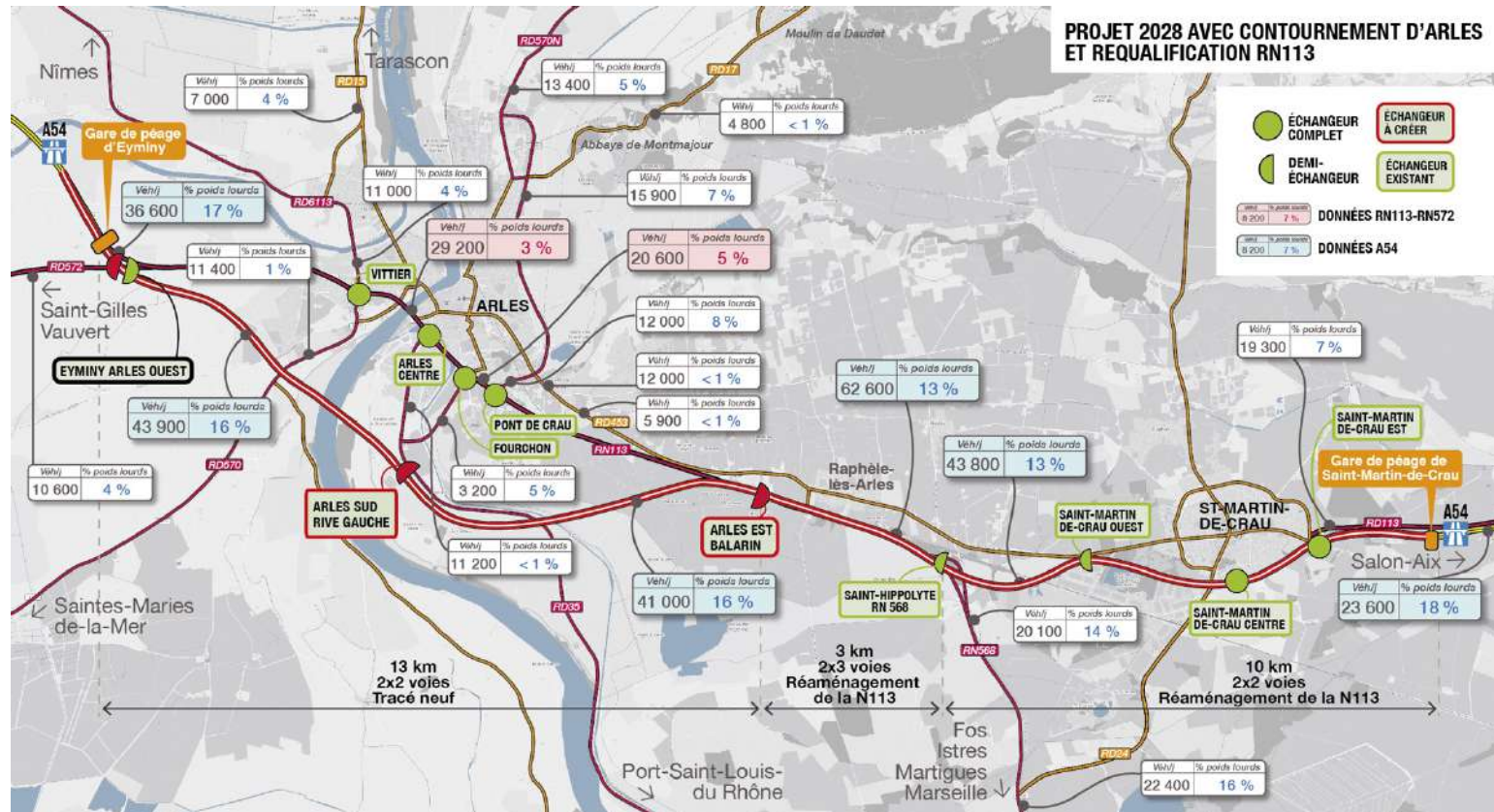
- 19 300 véh/j [1400 PL/jr]

Sur le contournement

- Au niveau de Raphèle : 62 600 véh/j [8 200 PL/jr]
- Section nouvelle (RN113 Raphèle – RD35) : 41 000 véh/j [6 600 PL/jr]
- Section nouvelle (BPV Arles – RD35) : 43 900 véh/j [6 800 PL/jr]

Aux barrières de péage (BPV)

- Arles : 36 600 véh/j [6 400 PL/jr]
- St Martin : 23 600 véh/j [4 300 PL/jr]



Différence de trafics entre projet VSV et référence 2028

Comparaison projet VSV 2028 – situation de référence 2028

Sur la RN113

- Pont : 29 200 véh/j [-63%]
- Section Rocade à Fourchon (éch. 6) : 20 600 véh/j [-69%]

Sur la RN568

- 22 400 véh/j [+27%]

Sur la RD113

- 19 300 véh/j [+136%]

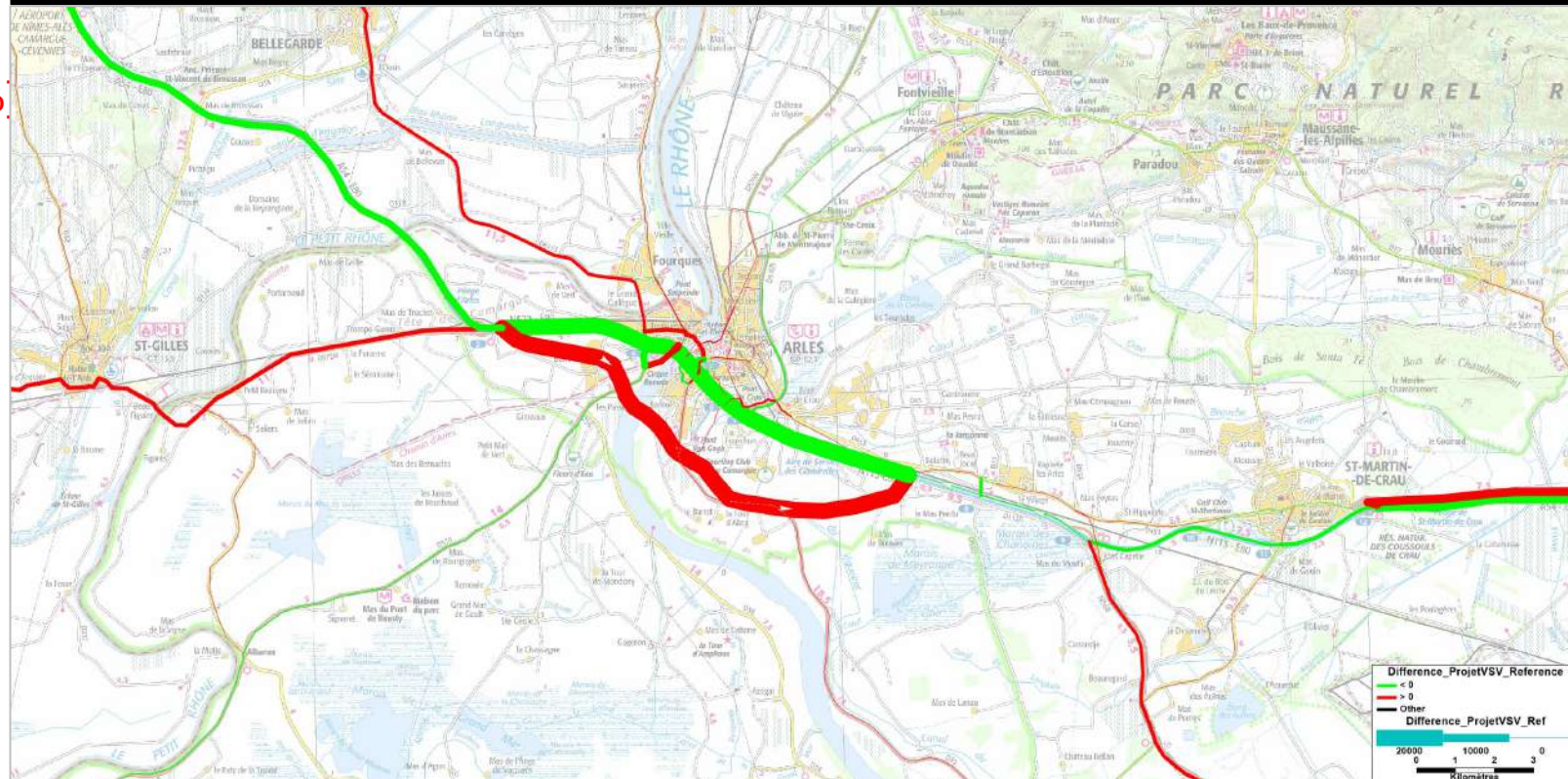
Sur le contournement

- Au niveau de Raphèle : 62 600 véh/j [+1%]
- Section nouvelle (RN113 – RD35) : +41 000 véh/j
- Section nouvelle (BPV Arles – RD35) : +43 900 véh/j

Aux barrières de péage (BPV)

- Arles : 36 600 véh/j (6 400 PL/j) [-19%]
- St Martin : 23 600 véh/j (4 300 PL/j) [-40%]

Différence charge de trafic (TMJA) entre la situation projet et la situation de référence à l'horizon 2028



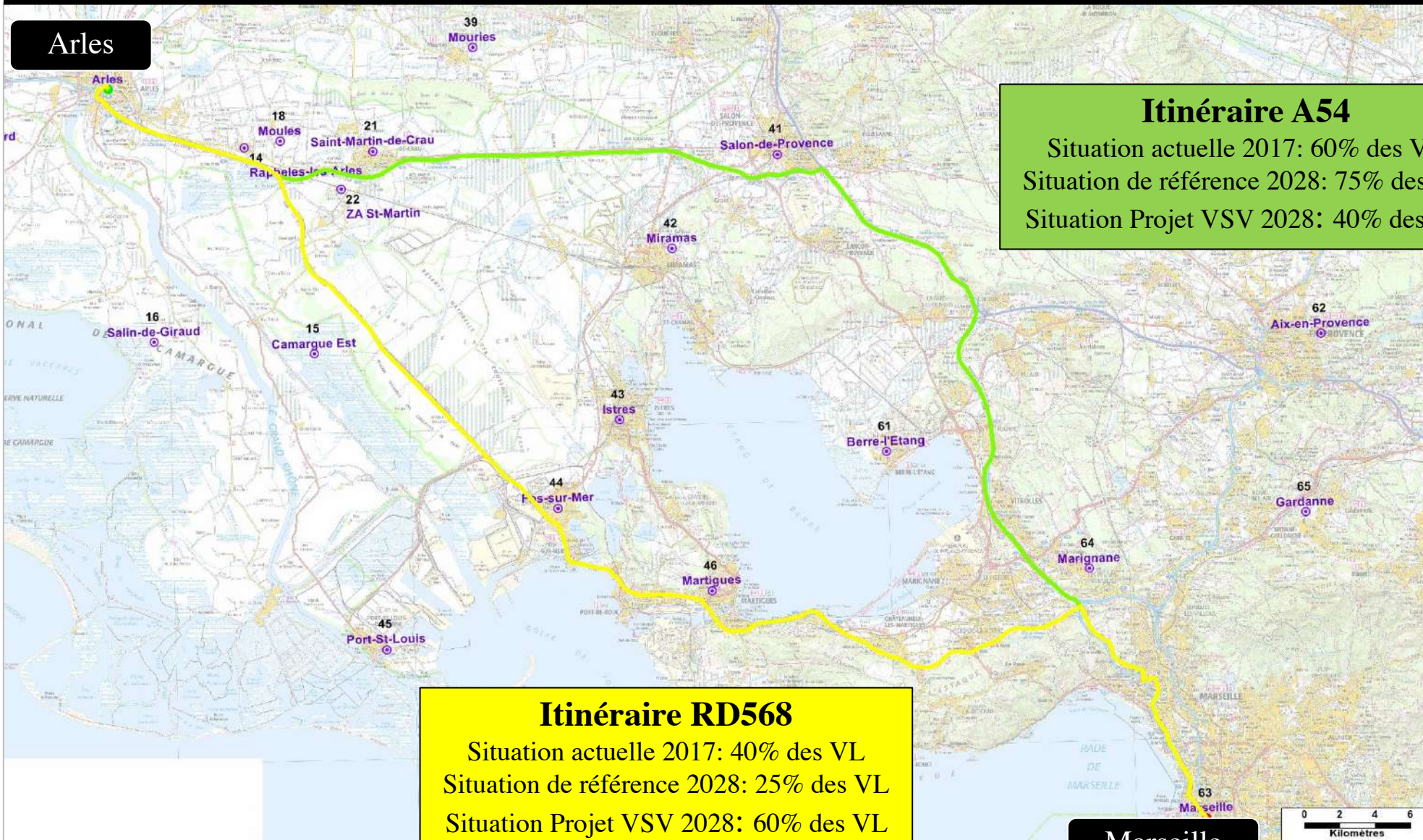
La modélisation effectuée avec les hypothèses discutées en GT du 17/09/2019

- Forte utilisation du contournement autoroutier d'Arles dès la mise en service (2028) et notamment par le trafic de transit
 - ~ 44 000 v/j dont 7 000 PL
- Nette baisse des trafics en traversée d'Arles
 - Trafic total divisé par (presque) 3
- Très forte diminution du nombre de PL au droit de la traversée d'Arles par la RN113 actuelle et donc des nuisances
 - Trafic PL divisé par 10 (environ)
- Phénomène d'évitement des BVP dû à l'augmentation des péages :
 - reports vers la RN568 et la RD113 vers la BPV de Saint-Martin-de-Crau
 - reports vers la RD6113 et la RD572N vers la BPV d'Arles Ouest

Exemple concurrence d'itinéraires Marseille ↔ Arles

Différents itinéraires entre Marseille et Arles

Arles



Itinéraire A54

Situation actuelle 2017: 60% des VL
Situation de référence 2028: 75% des VL
Situation Projet VSV 2028: 40% des VL

Itinéraire RD568

Situation actuelle 2017: 40% des VL
Situation de référence 2028: 25% des VL
Situation Projet VSV 2028: 60% des VL

Marseille

Exemple concurrence d'itinéraires Aix-en-Provence ↔ Arles

Différents itinéraires entre Marseille et Arles

Arles

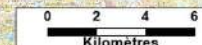
Itinéraire A54

Situation actuelle 2017: 100% des VL
Situation de référence 2028: 100% des VL
Situation Projet VSV 2028: 80% des VL

Itinéraire RD113

Situation actuelle 2017: 0% des VL
Situation de référence 2028: 0% des VL
Situation Projet VSV 2028: 20% des VL

Aix-en-Provence



La modélisation effectuée avec les hypothèses discutées en GT du 17/09/2019

- permet d'affermir les objectifs d'apaisement du centre-ville et de continuité autoroutière en délestant l'essentiel du transit est ↔ ouest sur le contournement autoroutier
- trafic restant de 30 000 véh/j compatible avec une requalification de la RN113
- vérifie le dimensionnement :
 - 2x3 voies sur la section réaménagée de la RN113
 - 2x2 voies sur la section nouvelle

Dans le cadre de l'évaluation socio-économique (analyse stratégique, évaluation des effets...), de nombreux acteurs à rencontrer (liste provisoire**) :**

- Collectivités : Région, CD13, CD30, ACCM, CA Nîmes-Métropole, Ville d'Arles, Ville de St-Martin de Crau, Fourques, Salon-de-Provence.
- Chambres consulaires : CCI PA, CCI30, CA13...
- Services territoriaux de l'Etat : DDTM 13 et 30, DIRMED.
- Principales entreprises : (à préciser)
- Office de Tourisme du Pays d'Arles
- PETR Pays d'Arles
- Fédérations professionnelles : FNTR, FNSEA
- Fédérations nationales d'associations : FNE13, FNAUT...
- SNCF réseau
- GPMM
- Clésud

Suggestions et recommandations ?

Questions ?
Clarifications ?
Points de vue ?

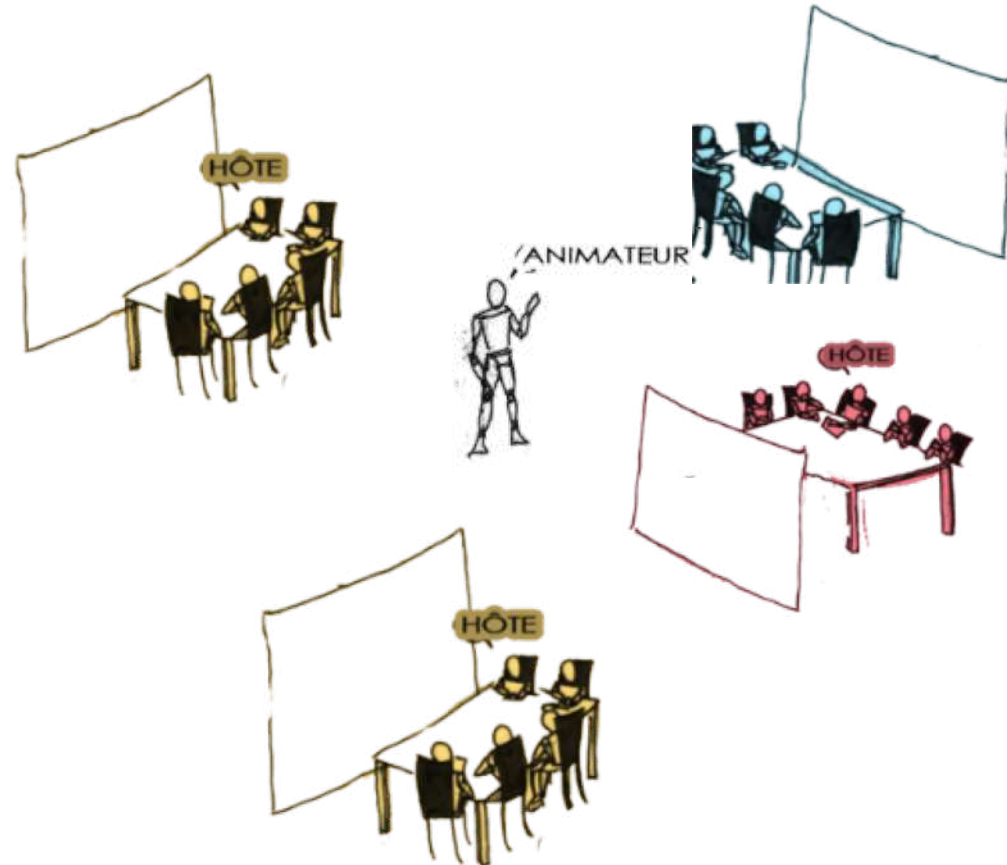


Durée : 10 mn

5 – Travail en ateliers

Fonctionnement des ateliers

- **4 tables d'atelier :**
 - **2 tables sur le secteur d'Arles**
 - **2 tables sur le secteur Saint-Martin de Crau**
- **1 hôte de table** par sous-groupe ;
- Chaque sous-groupe travaille sur le secteur de sa table ;
- Un deuxième temps est annoncé : chaque participant change de groupe.



Sur chaque table, travaillez sur les questions suivantes...

Compte tenu de l'évolution projetée des trafics :

1. Quels sont les menaces sur les réseaux du secteur ?
2. Quelles sont les menaces pour les zones desservies ?
3. Quelles sont les opportunités pour les réseaux du secteur ?
4. Quelles sont les opportunités pour les zones desservies ?

- **Prise de connaissance en plénière des productions de chaque groupe par l'hôte de table**

→ **Priorisation des contributions par les participants**



Durée : 20 minutes

6 – Suites du processus de travail

- **Séance n° 3 : janvier 2020**
- **Ordre du jour**
 - Retour séance n° 2 ;
 - Analyse des potentiels impacts négatifs pointés par les participants ;
 - Propositions de solutions.

26 juillet 2019	Comité des élus	Feuille de route 2019 - 2020
17 septembre au 17 octobre	1 ^{ère} série des 6 groupes thématiques	<ul style="list-style-type: none"> • Trafics : 15/11 • Cadre de vie : 28/11 • Hydraulique : 06/12 • Échangeurs & aires de services : 18/12
Mi novembre à début décembre	2 ^{ème} série des 6 groupes thématiques	
25 novembre	Comité des élus	<p>1^{ère} phase de concertation continue pour contribuer à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Actualiser l'état initial</i> • <i>Comparer les variantes de tracé au sein du fuseau VSV</i>
Début décembre	Comité technique	
Début janvier	Comité de suivi	
Janvier – mars 2020	Compléments Etudes / Concertation et constitution dossier de concertation formalisée	

1 mot sur cette séance du groupe de travail « Trafics »





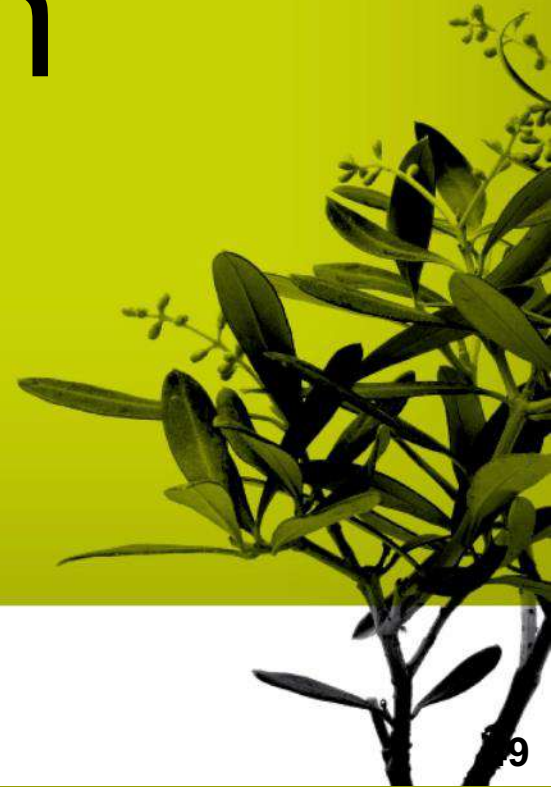
Merci de votre participation



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DREAL
PACA

Arles – Atelier du 15 novembre 2019



Gouvernance et concertation continue

Instance décisionnelle et d'arbitrage

Formalise le consensus sur les grandes orientations
Se réunit aux moments clés

Instance de préparation des décisions

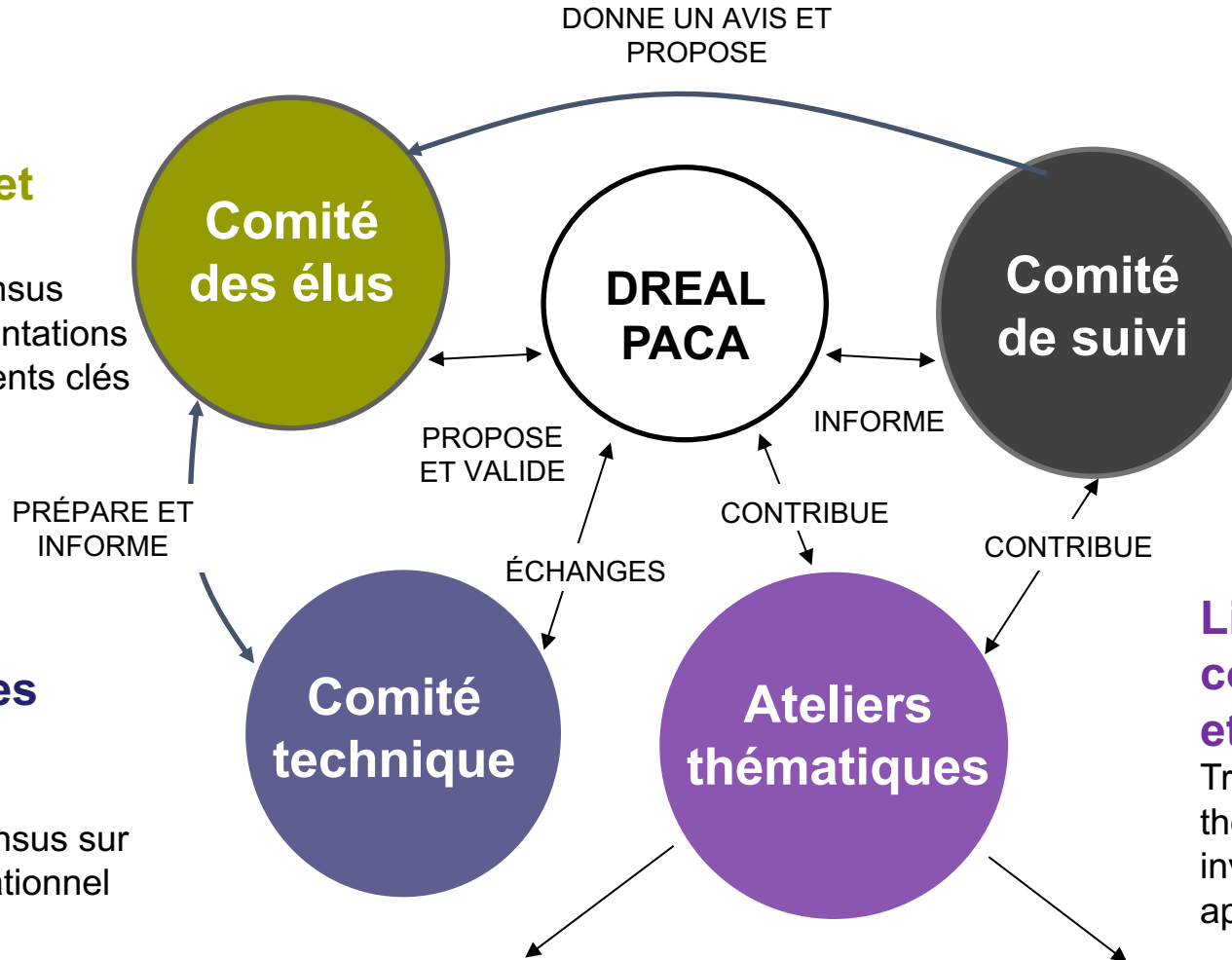
Informe les élus
Formalise le consensus sur l'avancement opérationnel

Instance de partage des connaissances

Informe tous les acteurs
Formule des contributions à l'attention du Comité des élus

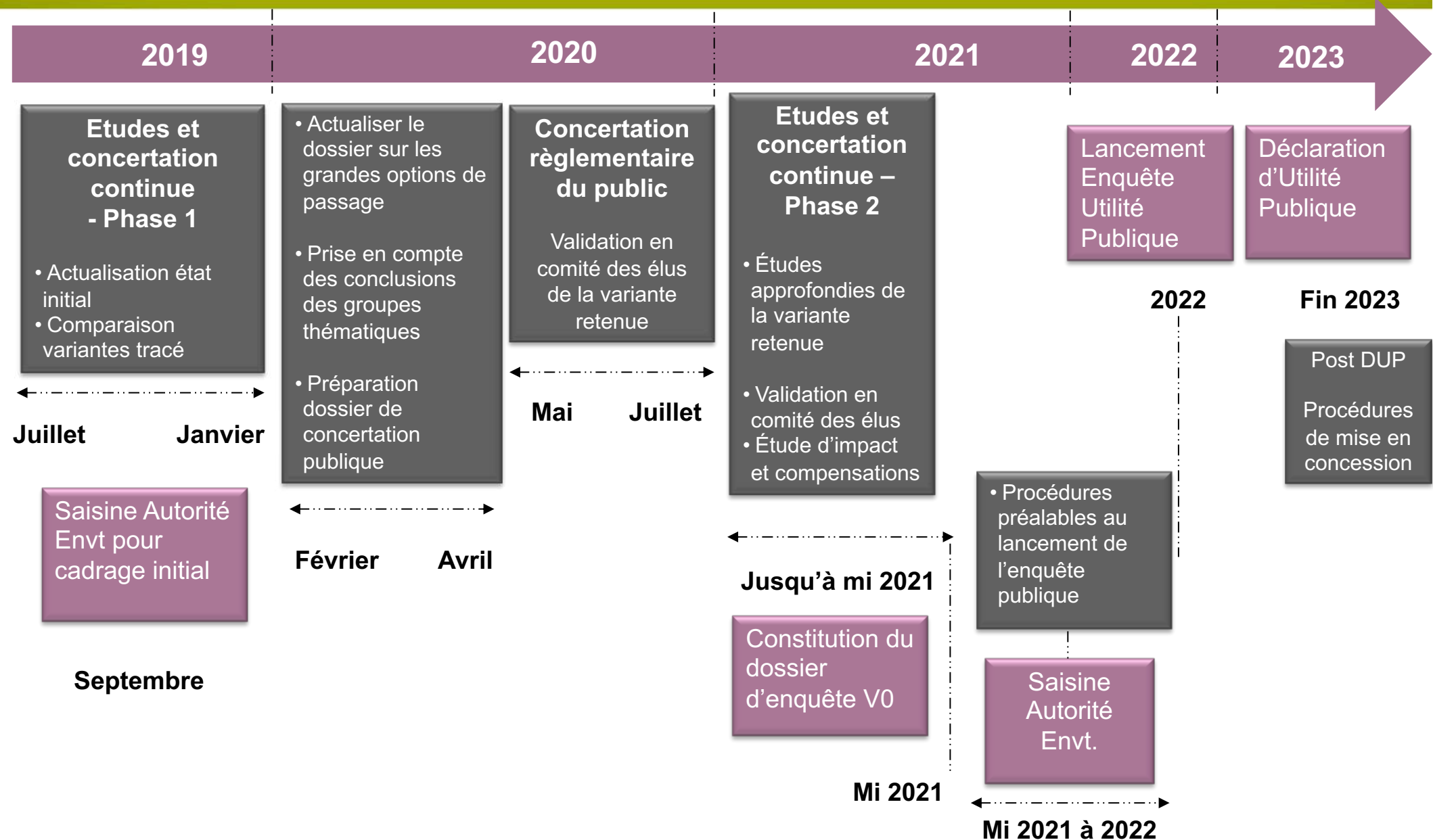
Lieu de partage, de co-construction et de propositions

Traitent les principales thématiques nécessitant des investigations et approfondissements



Innovation

- Trafics
- Agriculture
- Cadre de vie
- Hydraulique
- Milieu naturel
- Échangeurs et aires de services
- Requalification RN 113



Groupes de travail thématiques



Agriculture



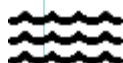
Milieu naturel



Cadre de vie : bruit
et qualité de l'air



Échangeurs et
aires de services



Hydraulique



Trafics



Requalification
RN 113



Groupes de travail pilotés par
la DREAL



Pilotage par l'ACCM et la Ville
d'Arles

Composition groupe de travail Trafics

- DDTM 13
- Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Département des Bouches du Rhône
- Communauté d'Agglomération ACCM
- Sous-préfecture d'Arles
- Ville d'Arles
- Ville de Saint-Martin de Crau
- Comité communal de concertation de Saint-Martin de Crau
- Grand Port Maritime de Marseille
- Association NACICCA
- CIQ de la Roquette
- CIQ de Trinquetaille
- CIQ Cavalerie – Saint Julien – Réattu
- CIQ de l'Hauture
- CIQ de Pont de Crau
- CIQ Tête de Camargue
- CIQ Centre-ville
- CIV de Raphèle
- Cité des relogements
- Association des habitants du Plan du Bourg
- Association Sud Semestre Plan du Bourg
- Association pour le contournement autoroutier d'Arles maintenant
- Conseil de développement du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays d'Arles
- Association Arles Camargue Environnement Nature
- Agir pour la Crau
- FNE 13
- SNCF Réseau

- **6 800 v/j (en moyenne) depuis ou à destination des Saintes-Maries**
- **16% au-delà de la bifurcation RN113/RN568 (soit ~1 100 v/j)**
- **En situation de projet : +1' (pour un trajet « modélisé » de 47')**
 - ... en passant par la RN113 (requalifiée)
 - Itinéraire qui reste le plus attractif