

Compte rendu de réunion

Objet : Contournement autoroutier d'Arles Groupe de travail Trafics séance 2

Date de réunion : 15/11/19

Lieu : CCI Pays d'Arles – Arles

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

Stéphane Saint-Pierre, directeur du cabinet Nicaya Conseil, présente aux participants l'ordre du jour de la séance :

1. Présentation des participants
2. Règles et déroulé de la séance
3. Rappel des attentes exprimées par le groupe en séance 1
4. Partage des résultats sur le thème « Trafics »
5. Travail en atelier
6. Suites du travail sur le thème « Trafics »

RELEVÉ DES ECHANGES :

Stéphane Saint-Pierre présente aux participants les règles de vie du groupe de travail.

Lionel Patte, chef de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage à la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, effectue un rappel des attentes du maître d'ouvrage afin de construire le meilleur projet possible conjointement avec les acteurs du territoire.

Axe 1 : Rappel des attentes exprimées par le groupe en séance 1

Lionel Patte présente les diverses demandes d'informations complémentaires ainsi que les demandes de prise en compte résultant de la séance de travail préparatoire du groupe « Trafics ».

- Un participant demande la signification du sigle « AOT ».
 - Lionel Patte répond qu'il s'agit de l'Autorité Organisatrice des Transports, qui se décline également sous forme d'Autorité Organisatrice des Mobilités. Il cite l'exemple de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui est AOT.

Axe 2 : Partage des résultats sur le thème « trafics »

Lionel Patte présente la démarche d'études conduite suite au groupe de travail « Trafics » du 17 septembre 2019 afin de prendre en considération une analyse des accidents matériels et des congestions.

- Une participante demande quelle est la fréquence des 2 à 4 accidents avec un tué ou un blessé entre 2013 et 2017.
 - Boris Métral (EGIS) indique que ces 2 à 4 accidents sont constatés par an.

- Un participant questionne la DREAL sur les termes d' « absence d'itinéraire alternatif » car il estime que la Route d'Eyguières est massivement empruntée en cas de blocage sur la RN 113 et devient rapidement congestionnée.
 - Lionel Patte répond qu'il n'existe pas d'échappatoire parallèle à la RN 113 de nature à supporter l'ensemble du trafic dévié et qu'effectivement en cas de blocage de la RN113, le trafic se reporte sur un réseau secondaire totalement inadapté.
- Une participante remarque que le dernier trimestre 2019 est le plus accidentogène sur le graphique présenté en séance.
 - Boris Métral (EGIS) précise que les études d'accidentologie doivent se baser sur une période suffisamment longue pour être significatives.

Marlène Bourgeois du CEREMA présente le modèle de trafic en effectuant un rappel des hypothèses avant de présenter le projet modélisé et les résultats appuyés sur la situation de référence (horizon 2028 sans projet de contournement autoroutier).

- Un participant demande si la répartition modale de Fos annoncée (75 % Route – 15 % Fer – 10 % Fleuve) est déjà d'actualité.
 - Marlène Bourgeois répond qu'actuellement la Route représente une part modale de 83 % en matière de fret. Les objectifs annoncés ont été posés en cohérence avec la stratégie du Port (GPMM).
- Une participante demande pourquoi le Grand MIN de Provence n'a pas été pris en compte dans les hypothèses.
 - Marlène Bourgeois répond que le Grand MIN de Provence dispose d'autres itinéraires afin d'être desservi. Les effets du développement de ce site sont a priori non significatifs sur Arles pour être pris en compte dans le modèle. Cette appréciation se base sur l'exploitation de données récentes d'enquêtes de trafic origine – destination.
- Une participante signale que ces hypothèses ne peuvent pas garantir de produire via le modèle une vision certaine du futur. Elle suggère de développer toutes les situations possibles et de les simuler.
 - Marlène Bourgeois indique que toutes les hypothèses sont bien posées pour définir le modèle, partagées avec les acteurs (dont ce groupe de travail) et que les choix sont murement réfléchis afin de décider des éléments à prendre en considération. C'est en particulier le cas de Chateaurenard comme expliqué ci-avant.
- Un participant confirme la pertinence de ce choix, indiquant que les territoires autour du MIN de Chateaurenard sont essentiellement des territoires d'apport de marchandises et que l'évacuation des marchandises du MIN sera prioritairement effectué par les axes autoroutiers (A7, A9), notamment via la LEO.
- Un participant rappelle que le MIN de Chateaurenard a pour objet d'exporter les productions locales vers l'extérieur. Il n'y a actuellement aucun indice suggérant que les Arlésiens viendraient se fournir à l'avenir au MIN de Chateaurenard.
- Un participant demande si la zone aéroportuaire de Garons a également été mise de côté car son impact ne serait pas suffisamment important sur Arles.
 - Marlène Bourgeois répond que les acteurs de l'aéroport seront rencontrés prochainement et en fonction de la nature de leur projet, le CEREMA inclura éventuellement ce site dans ses études.
- Une participante rappelle que la gare de Manduel /Redessan (future gare TGV d'Arles) sera opérationnelle en décembre 2019, et demande si elle a bien été prise en compte dans le modèle du CEREMA.
 - Marlène Bourgeois confirme que cette gare a bien été prise en compte dans le modèle car elle aura une influence sur les trafics autour d'Arles et Saint-Martin.
- Un participant demande quel est l'intérêt de limiter à 70km/h la liaison entre Raphèle et Arles au lieu de la limiter à 90km/h.
 - Marlène Bourgeois explique que l'hypothèse de limitation à 70km/h a pour objectif l'apaisement de la RN 113 afin de réduire les nuisances sur l'environnement

immédiat et notamment les nombreux riverains qui habitent à proximité.

- Un participant questionne le maître d'ouvrage sur l'origine de la contrainte du surcoût (péage majoré au niveau des barrières actuelles)
 - Lionel Patte répond que le niveau de péage est évalué dans le cadre des études amont, mais qu'il sera déterminé suite à la désignation de la société concessionnaire (après mise en concurrence) afin de couvrir les coûts d'investissement et d'exploitation.
- Un participant demande si le coût de péage plus élevé s'appliquera également aux personnes en transit entre St Martin de Crau et Marseille.
 - Marlène Bourgeois indique que le système modélisé prévoit d'éviter tout coût de péage entre Arles et St-Martin, mais la contrepartie est de maintenir un péage, avec un surcoût, entre Marseille et St Martin. Cette logique s'inscrit dans une logique de péage dit ouvert. L'inconvénient d'un péage fermé, avec l'instauration d'un péage pour tout déplacement sur l'autoroute, serait le besoin de maintenir entre Saint-Martin et Arles une infrastructure gratuite avec un niveau de service correct ; d'après les études l'essentiel du trafic local continuerait à utiliser la RN 113 pour ne pas payer le coût du péage ce qui conduirait à maintenir une RN 113 à 2x2 voies en plus du contournement, et à prévoir des barrières fermées au niveau de tous les échangeurs. Le projet serait plus impactant et moins rentable.
 - Stéphane Saint-Pierre précise qu'un consensus avait émergé lors de la concertation de 2013 et consistait à promouvoir le maintien de la gratuité des échanges entre St Martin et Arles.
- Une participante remarque que les passagers en direction d'Avignon en venant de Fos pourrait passer par Pont de Crau.
- Une participante signale que la France semble rester dans une logique du « tout poids-lourds » dans la situation de référence de 2028. Elle s'étonne que les autoroutes de la Mer ne soient pas davantage utilisées par les transporteurs.
 - Lionel Patte rappelle que le trafic containers au niveau du Port devrait continuer d'évoluer très sensiblement dans les années à venir, que le GPMM et les pouvoirs publics tablent sur une nette augmentation des parts modales alternatives à la route (ferroviaire et le fluvial) comme mentionné dans les supports. Il indique que ces éléments qui sont volontaristes sont bien pris en considération dans le modèle mais qu'une baisse relative de la part du trafic routier peut se traduire par une augmentation en valeur absolue du trafic PL, dans un contexte où le trafic de marchandises et le développement économique dans la région croissent.. Il évoque aussi le fait que le trafic poids-lourds ces dernières années a augmenté mais nettement moins que ce qui était anticipé en 2005.
- Une participante demande si le développement du télétravail a été pris en compte.
 - Lionel Patte répond que cet élément a été inclus dans les hypothèses globales d'évolution de la mobilité sur la base des instructions données par les directives ministérielles.
- Une participante demande comment le délestage serait envisagé en cas de blocage sur le contournement.
 - Marlène Bourgeois répond que la RN 113 demeurerait le principal itinéraire alternatif, mais le taux d'incident devrait fortement diminuer grâce à la sécurisation que représente un nouveau contournement aux normes autoroutières. Cette question pertinente est néanmoins à prendre en compte dans le cadre des réflexions sur la requalification de la RN113.
- Un participant remarque que l'ensemble du trafic jour se concentre régulièrement sur les seules heures de pointe.
- Une participante demande qui va financer la requalification de la RN 113.
 - Lionel Patte répond que cela n'est pas encore défini et sera défini avec les collectivités locales. Le projet de contournement peut être techniquement réalisé sans la requalification de la RN 113 mais il ne prend réellement son sens que si ce réaménagement a lieu.

- L'ACCM indique que l'étude de requalification a été engagée en 2011 par la Ville d'Arles. Elle précise qu'elle a l'intention d'étudier de nouveau les éléments sur la requalification dans cette phase de relance du projet car les investigations initiées par la Ville d'Arles ont été interrompues avec l'arrêt du projet de contournement autoroutier en 2013.

Axe 3 : Travail en atelier

Stéphane Saint-Pierre présente l'objectif de l'atelier de travail « Trafics », à savoir caractériser les opportunités et les menaces du projet de contournement (avec les trafics projetés à l'horizon 2028 avec l'autoroute réalisée) pour les réseaux routiers sur les deux secteurs d'Arles et de Saint-Martin de Crau.

Les productions *in extenso* des participants sont restituées en annexe du présent document.

Axe 4 : Suites de la séance

La séance s'achève sur l'indication des suites données au présent atelier :

- Envoi aux participants du support de présentation de la séance et d'une synthèse des échanges ;
- Proposition d'une date pour la troisième séance du groupe « Trafics » transmise en décembre. Celle-ci portera principalement sur l'approfondissement des échanges entre les participants issus de la séance du 15 novembre 2019.

Annexe : Verbatim des Ateliers

Les tableaux suivants sont les retranscriptions in extenso des contributions réalisées par les participants lors des ateliers.

Secteur d'Arles
Menaces pour les réseaux routiers
Menace de blocage de la seule voie d'accès au contournement routier (conflits sociaux)
Inondation retour sur N113 ? → problème existant
Les habitants supportent les conséquences d'un trafic international
Aucune amélioration sur la circulation Nord / Sud (Rocade D570n)
Pollution exportée sur les milieux naturels, biodiversité ?
Quel impact sur la santé des habitants ?
RD453 : augmentation du trafic liée à l'augmentation de la population (projets de lotissements sur Raphèle et Pont de Crau)
RD570n : augmentation du trafic à la hauteur de Pont-de-Crau (déjà congestionné)
Comment les poids lourds accèdent-ils au port fluvial ?
Pourquoi 2x2 voies sur le pont de la RN113 ?
Echangeur à hauteur de Raphèle ? Entre la RD453 et la RN113n / sinon forte augmentation du trafic
Opportunités pour les réseaux routiers
Etudier la possibilité de désenclaver certains quartiers avec branchement sur N113 : Raphèle, Pont de Crau, Barriol (D35)
Note : problème de franchissement du Rhône → 3ème franchissement ?
Transport Exceptionnel → D453 (sert d'itinéraire pour les convois)
Améliorer la liaison ferroviaire entre Arles et Marseille
Création d'une passerelle entre gare SNCF et Trinquetaille (pont des 2 lions) → boucle de circulation
Radar de tronçon entre Fourchon et le Vittier (en mesure d'attente)
La création du port de plaisance depuis la RN 113 requalifiée et les quartiers Plan du Bourg et Barriol (projet de requalification)
Sécurisation de tous les accès vers l'agglomération et le centre-ville (tous modes)
Pont de Trinquetaille aménagé pour pistes cyclables
Construction de parkings périphériques gratuits (requalification)

Secteur de Saint-Martin de Crau
Menaces pour les réseaux routiers
Avec Contournement Autoroutier : augmentation du trafic + accidentologie sur RD113 (8 200 – 19 300) → coût abord / entretien RD
Sans Contournement Autoroutier : traversée de St Martin → risque plus élevé d'accident
Opportunités pour les réseaux routiers
Poids lourds = amélioration de la desserte de la zone

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Atelier n°2 Trafics du 15 novembre 2019

ANNEXE – LISTE DES PRESENTS

DREAL

Lionel Patte

EGIS

Boris Metral

CEREMA

Marlène Bourgeois

Nicaya

Stéphane Saint-Pierre

Laure Baudin

Collectif des riverains de Pont de Crau

Monique Chiesa

Florence Guillet - Vallat

DDTM 13 / STA

Loïc Bonnier

CIV Raphèle

Christian Matteoli

CIQ La Roquette

Alain Othnin - Girard

CDD PA

Jean-Marc Rocchi

CIQ La Roquette

Michel Le Meur

Pour le contournement autoroutier maintenant

Christian Crombé

Association relogement

Roland Pastor

Sous-préfecture d'Arles

Nadine Galfard

Ville de Saint-Martin de Crau

Daniel Petitjean

UPE 13

Olivier Robles

ACCM

Florent Bernis

CCI Pays d'Arles

Christelle Castell

ACEN

Corinne Dub