

## Compte rendu de réunion

### Objet : Contournement autoroutier d'Arles Groupe de travail Trafics séance 1

Date de réunion : 17/09/19

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. Projet de contournement autoroutier d'Arles
4. Gouvernance de la démarche de concertation continue
5. Etudes de « trafics » : méthodes et hypothèses
6. Suite du travail sur les trafics

### RELEVÉ DES ECHANGES :

Stéphane Saint-Pierre introduit la séance et reçoit l'assentiment des participants quant au respect des règles de vie du groupe de travail qu'il propose. Il rappelle à l'assemblée que chaque séance de travail organisée par la DREAL PACA est dédiée à une thématique spécifique. Il précise que la thématique « trafics » du jour sera suivie d'une autre séance sur le même thème d'ici la fin de l'année 2019. Il annonce également qu'un compte-rendu des décisions du Comité des élus réuni fin juillet sera partagé avec les participants, et qu'un prochain Comité des élus se réunira à l'automne.

### Axe 1 : Rappels du projet et de la démarche de concertation continue

Les participants partagent dans un premier temps leurs **attentes** sur la thématique « trafics » :

- La différenciation des trafics entre véhicules légers et poids lourds ;
- L'évolution de la situation actuelle des trafics par rapport à la situation précédente ;
- La saisonnalité et la variabilité horaire journalière des trafics ;
- La nature des trafics : local, transit, navetteurs, livraison urbaine...
- Les données actualisées du trafic sur la RN113 ;
- Les données du report prévu sur le futur tronçon autoroutier ;
- La part de desserte locale mise en place ;
- Les projections pour le futur (augmentation ou réduction du trafic) ;
- Les hypothèses prises en compte dans la modélisation ;
- Les données sur les camions circulant sur la RD24 (entre la RN568 et la zone logistique de St-Martin de Crau) ;

- Le nombre de camions desservant le port fluvial d'Arles ;
- La fréquence des contrôles de vitesse sur la RN113 ;
- Les mesures à court terme contre les nuisances sonores (murs et revêtements anti-bruit) ;
- Une analyse non seulement du trafic routier, mais aussi des trafics ferroviaire, fluvial, et des transports collectifs impactés par l'autoroute et le réaménagement de la RN113 ;
- Les transports collectifs et les solutions de covoiturage prévus à court terme entre Fos et Arles ;
- Les résultats des études sur l'accidentologie et l'encombrement ;
- Une estimation de l'impact de l'implantation de nouvelles entreprises utilisant des transporteurs sur les ZI logistiques de Saint-Martin de Crau, Fos, Garons, Rognonas...
- Une compréhension du détail des chiffres ;
- Une démonstration de cohérence avec les chiffres en Occitanie ;
- La part de trafic qui demeurerait sur la RN113 alors qu'on souhaite le dévier ;
- La pollution générée par les trafics.

Lionel Patte, chef de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL PACA, rappelle les objectifs du projet de contournement autoroutier d'Arles et présente la carte du fuseau Sud Vigueirat. Il expose les différents éléments validés lors du Comité des élus du 26 juillet 2019, notamment :

- Le dispositif de concertation ;
  - Le portage conjoint du projet de requalification de la RN113 entre la ville d'Arles, Saint-Martin de Crau et l'ACCM ;
  - La demande d'optimisation du calendrier du projet ;
  - La demande d'intégration d'un contenu innovant pour l'avenir ;
  - La mise en place de mesures de court-terme pour améliorer la situation sur la RN113 (en particulier en matière de gestion de crise routière).
- ◆ Un participant s'étonne que les élus demandent au maître d'ouvrage d'accélérer le calendrier du projet alors qu'il estime que ces derniers ont tardé à s'exprimer en faveur du projet :
- Lionel Patte fait état d'un consensus entre les élus de la Région, du Département, de l'ACCM, de la Ville d'Arles, de la Ville de Saint-Martin de Crau et la députée du pays d'Arles sur la révision du calendrier pour optimiser le temps nécessaire aux nombreuses procédures jusqu'à la phase d'enquête publique. Cette demande fait écho à l'attente très largement exprimée de trouver une solution à la problématique actuelle.
- ◆ Une participante rappelle que l'association ACEN et la députée Michèle Rivasi ont fait la demande d'un arrêté préfectoral afin d'interdire l'A54 aux poids lourds en transit dans le but que les camions demeurent sur l'A7 et A9.
- La DREAL indique que la situation est complexe et que cette proposition a de multiples implications mais sera prise en compte dans la réflexion globale sur l'amélioration des conditions de circulation sur la RN113.
  - Un participant explique que cette solution, techniquement difficile à mettre en œuvre, aurait pour conséquence de reporter le trafic sur Orange.
- ◆ Un participant s'étonne que le calendrier puisse évoluer alors que les dates initialement proposées étaient déjà cohérentes. Il questionne la réelle possibilité de modifier le calendrier et la pertinence de cette démarche « d'optimisation » :
- Lionel Patte indique qu'aucune étape essentielle ne sera négligée, que le calendrier proposé était motivé, basé sur des hypothèses classiques, mais qu'il est légitime de rechercher des optimisations, par exemple en considérant que certains échanges internes aux services de l'État pourraient être accélérés, par exemple pour certaines phases d'instruction. Cette optimisation n'a pas vocation à réduire

la durée de l'enquête publique, la concertation publique ou les étapes réglementaires. Les possibilités d'optimisation sont à l'étude et seront présentées lors du prochain comité des élus.

- ◆ Un participant demande si le projet d'intégration de l'ACCM dans la métropole aurait un impact sur le projet de contournement.
  - Sans préjuger des évolutions futures, Lionel Patte suppose que les collectivités concernées auront à cœur de préserver une certaine continuité de l'action publique et donc celle du projet.

Lionel Patte présente le schéma de gouvernance du projet et précise que le premier Comité de suivi aura lieu d'ici novembre, à une date qui sera communiquée prochainement. Il présente ensuite le calendrier prévisionnel actualisé à date.

## **Axe 2 : Méthode et hypothèses des études de trafic - Evaluation socio-économique**

Lionel Patte explique que les études de trafic et l'évaluation socio-économique ont pour intérêt de :

- Etablir un diagnostic de la situation et de son évolution ;
  - Dimensionner l'infrastructure ;
  - Décider quelle variante est préférable ;
  - Evaluer les effets du projet ;
  - Informer le public ;
  - Améliorer le projet.
- ◆ Un participant demande si les études présentées ce jour pourront être complétées par de nouvelles analyses pour répondre aux attentes exprimées par les participants lors de la séance de travail.
    - Lionel Patte confirme que l'objet de la concertation est de prendre en considération l'expression des participants, de questionner les hypothèses d'étude ; cela pouvant effectivement conduire à modifier, préciser ou compléter les études.
  - ◆ Une participante remarque que le thème de l'environnement n'est pas abordé dans la thématique « trafics ». Elle exprime son souhait de reprendre l'étude des variantes et notamment de la variante V0 sous le Rhône.
    - La DREAL précise que les études de trafics apporteront des informations essentielles aux autres ateliers thématiques, comme celui lié au cadre de vie (nuisances...).
    - D'autres participants expriment leur volonté de ne pas reprendre le projet à zéro et de travailler à partir sur la variante VSV comme demandé par l'Etat.

Aurélien Eugène de EGIS présente les principes de l'évaluation socio-économique.

- ◆ Un participant signale qu'il manque l'Union européenne en charge des corridors de transport parmi les acteurs à rencontrer dans la liste présentée par EGIS. Un autre participant propose de rajouter la SNCF pour ses projets de ferroutage, et le département du Vaucluse s'il est question de détourner des poids-lourds sur ce territoire.

### Axe 3 : Méthode et hypothèses des études de trafic - Etude de sécurité routière, Hypothèses du modèle de trafic et Trafics actuels

- ◆ Une participante rappelle que, au-delà des prévisions de mise en service du projet, il est important de faire respecter les vitesses réglementaires dès aujourd'hui.

Marlène Bourgeois du CEREMA présente l'actualisation des études de trafic.

- ◆ Un participant demande des précisions sur le ralentissement de la croissance routière.
  - Marlène Bourgeois précise que les taux de croissance du trafic routier (véhicules particuliers) pour les courtes distances sont de -0,7 % par an d'après l'instruction ministérielle 2019 par rapport à +2,5 % d'après l'instruction ministérielle de 2005. Le CEREMA a pu comparer la croissance de trafic prévue dans les études antérieures (2012) avec celle que constatée jusqu'à aujourd'hui. Ainsi, la croissance du trafic des poids-lourds a été nettement plus faible que celle qui avait été anticipée, ce qui s'explique notamment par la crise économique qui a débuté en 2008. Le CEREMA anticipe dans les nouvelles études de trafic une réduction de la croissance encore plus marquée, notamment pour les trafics routiers des véhicules particuliers courte distance.

Suite à l'intervention d'un autre participant, Marlène Bourgeois ajoute que la gare TGV de Nîmes-Garons (les flux de trafics qui seront induits par ce pôle) a été prise en compte dans le modèle de trafic. Des participants précisent qu'il convient d'intégrer aussi la zone logistique de Garons, l'installation d'Amazon à Remoulins et, le cas échéant, d'autres projets d'aménagement économique locaux.

Julien Menotti, responsable d'opération à la DREAL PACA, précise que les acteurs du Gard, notamment Nîmes-Métropole, seront conviés lors de la prochaine séance du groupe Trafics.

- ◆ Une participante demande si la RN113 requalifiée ne constituera pas un itinéraire permettant d'éviter de payer le péage.
  - Marlène Bourgeois, appuyée par Aline Martin de la Ville d'Arles, répond que l'enjeu de la requalification de la RN113 est de limiter au maximum le trafic sur la voie non payante. Seule la desserte urbaine devrait être maintenue sur la RN113 tandis que le trafic d'échange et de transit serait reporté sur le contournement. En outre, le trafic de poids lourds en transit sera interdit dans la partie urbaine de la RN113 requalifiée. L'hypothèse de base est un péage ouvert permettant de conserver des trajets libres de péage entre Arles et Saint-Martin de Crau. Un participant suggère de réaliser un travail sur les applications mobiles afin de flécher l'itinéraire préférentiel pour les conducteurs.
- ◆ Un participant propose d'étudier la possibilité d'installer une barrière sur le modèle du « *free flow* » (péage sans barrière).
  - Marlène Bourgeois confirme que le CEREMA est prêt à étudier cette possibilité innovante en plus du schéma de péage classique présenté aujourd'hui, dans le cadre des itérations qui suivront la modélisation de base du fonctionnement du réseau routier et autoroutier.
- ◆ Un participant demande si le concessionnaire du contournement sera le même que celui du réseau adjacent. (ndlr : les sections adjacentes de l'A54, ainsi que l'A9 et l'A7 sont concédées à ASF).
  - Marlène Bourgeois indique que l'hypothèse prise pour l'évaluation financière est celle d'une concession autonome. Julien Menotti précise que ce concessionnaire sera alors désigné suite à un appel d'offre.

- ◆ Un participant souhaite savoir si les transporteurs arrivant sur Arles devront payer alors même qu'ils ne desservent que la ville.
  - La DREAL PACA indique que le trafic d'échange, venant de l'est (Salon) ou de l'ouest (Nîmes) devra acquitter un péage avec un système de péage ouvert s'appuyant sur les 2 barrières de péage existantes d'Eyminy et de St-Martin de Crau. Le principe sera en fait le même qu'à l'heure actuelle, le prix sera simplement plus élevé, intégrant le prix du parcours réalisé sur la nouvelle section autoroutière. Une participante craint à ce sujet que les Saint-Martinois allant à Salon et les Arlésiens allant à Nîmes ne prennent pas le contournement pour éviter de payer davantage. Une autre participante questionne l'itinéraire que choisira la population souhaitant se rendre dans les Alpilles.

Les analyses illustrent que les niveaux de trafic maximum se rencontrent chaque vendredi soir, chaque samedi matin et chaque dimanche soir sur la RN113. Il précise que les projections de trafics avec le contournement seront présentées lors du prochain atelier.

Boris Metral de Egis rappelle quelques-uns des résultats des études de sécurité routière réalisées antérieurement, et explique la démarche prévue pour actualiser ces études ; Il indique que les données de l'accidentologie seront issues des bases de données nationales et départementales. La DREAL partage les mêmes données que la DIRMED.

- ◆ Un participant suggère de prendre en compte, au-delà des accidents, les accidents matériels car l'autoroute est plus souvent bloquée par des accrochages. Un autre participant propose d'évaluer l'impact de la congestion en le monétarisant.
  - Le CEREMA a prévu de prendre en compte l'impact de la congestion en matière de pollution, de bruit et de perte de temps de parcours. Les principales projections de trafic seront présentées dans le groupe cadre de vie.
- ◆ La Région suggère de prendre contact avec les Autorités Organisatrices des Transports à propos du développement des projets de mobilité.
- ◆ Une participante demande si les simulations permettent d'intégrer des échangeurs complets.
  - Lionel Patte répond que le scénario de base pris en compte dans le modèle de trafic s'appuie sur les besoins exprimés lors des précédentes phase d'étude. En tout état de cause, le modèle de trafic actualisé réalisé par le Cerema permet de bien caractériser la demande (volumes de trafic relatif à chaque origine-destination) et permet d'évaluer l'intérêt de modifier le système d'échange. Par exemple, nous avons la donnée sur le trafic à destination des Saintes-Maries-de-la-mer et provenant, disons, des secteurs situés à l'Est d'Arles. A partir de là, si ce flux est jugé suffisamment significatif, il est possible de modéliser si un complément d'un point d'échange présente un intérêt en matière de report de trafic.

#### **Axe 5 : 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 ;
- Deuxième séance du groupe Trafics le 15 novembre 2019 qui portera principalement sur la présentation de l'étude de trafics avec la situation projetée du scénario VSV.

**CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES**  
**Atelier n°1 Trafics du 17 septembre 2019**

**ANNEXE – LISTE DES PRESENTS**

**DREAL**

Julien Menotti  
Lionel Patte  
Luc Tomasiewicz

**EGIS**

Aurélie Eugène  
Boris Metral

**CEREMA**

Marlène Bourgeois  
Jean-Romain Raffegeau

**Nicaya**

Stéphane Saint-Pierre  
Laure Baudin  
Alfred Deragne

**ACEN – FNE 13**

Marie-Hélène Bousquet

**CIQ Pont de Crau**

Rémy Rouzies

**BATE – Sous préfecture d'Arles**

Nadine Galfard

**UPE 13 – Association pour le contournement autoroutier maintenant**

Olivier Robles  
Michel Jégu  
Christian Crombé

**CCC Saint Martin de Crau - AVA**

Vincent Ramon

**Conseil de développement - PETR**

Jean-Claude Arnaud

**CIQ La Roquette**

Michel Le Meur

**Conseil Départemental 13 – DRP Arles**

Emmanuelle Guillot

**Ville d'Arles**

Aline Martin

**ACCM**

Florent Banis

**Région Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Rémi Dorne

**Ville de Saint Martin de Crau**

Laurent Galy  
David Petitjean

**CIV Raphèle**

Gérard Quaix

**FNE 13 – Agir Pour la Crau**

Jean-Luc Moya

**Pays d'Arles en Transition**

Elisabeth Bonfils

**CDD Pays d'Arles**

Jean-Marc Rocchi

**CCI Pays d'Arles**

Christelle Castell

**Association Relogement**

Roland Pastor