

**contournement
autoroutier d'Arles**



Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail Trafics

17 septembre 2019



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**DREAL
PACA**



- 1. Introduction**
- 2. Le projet de contournement**
- 3. Études de « trafics » : méthode et hypothèses**
- 4. Suite du travail sur les trafics**

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

1 – INTRODUCTION

Maître d'ouvrage

- Lionel Patte, chef de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage - DREAL PACA
- Julien Menotti, responsable d'opération – DREAL PACA
- Luc Tomaszewicz, adjoint responsable d'opération - DREAL PACA

Maître d'œuvre

- Boris Métral, Egis
- Aurélie Eugène, Egis

Modélisation des trafics

- Marlène Bourgeois, CEREMA
- Jean-Romain Raffegau, CEREMA

Animation, facilitation

- Stéphane Saint-Pierre, Nicaya conseil
- Laure Baudin, Nicaya conseil
- Alfred Deragne, Nicaya conseil



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
- 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 ?

Pour ce 1^{er} atelier sur les trafics

- Quelles sont vos **attentes**?
- Quelles en sont vos **craintes** ?

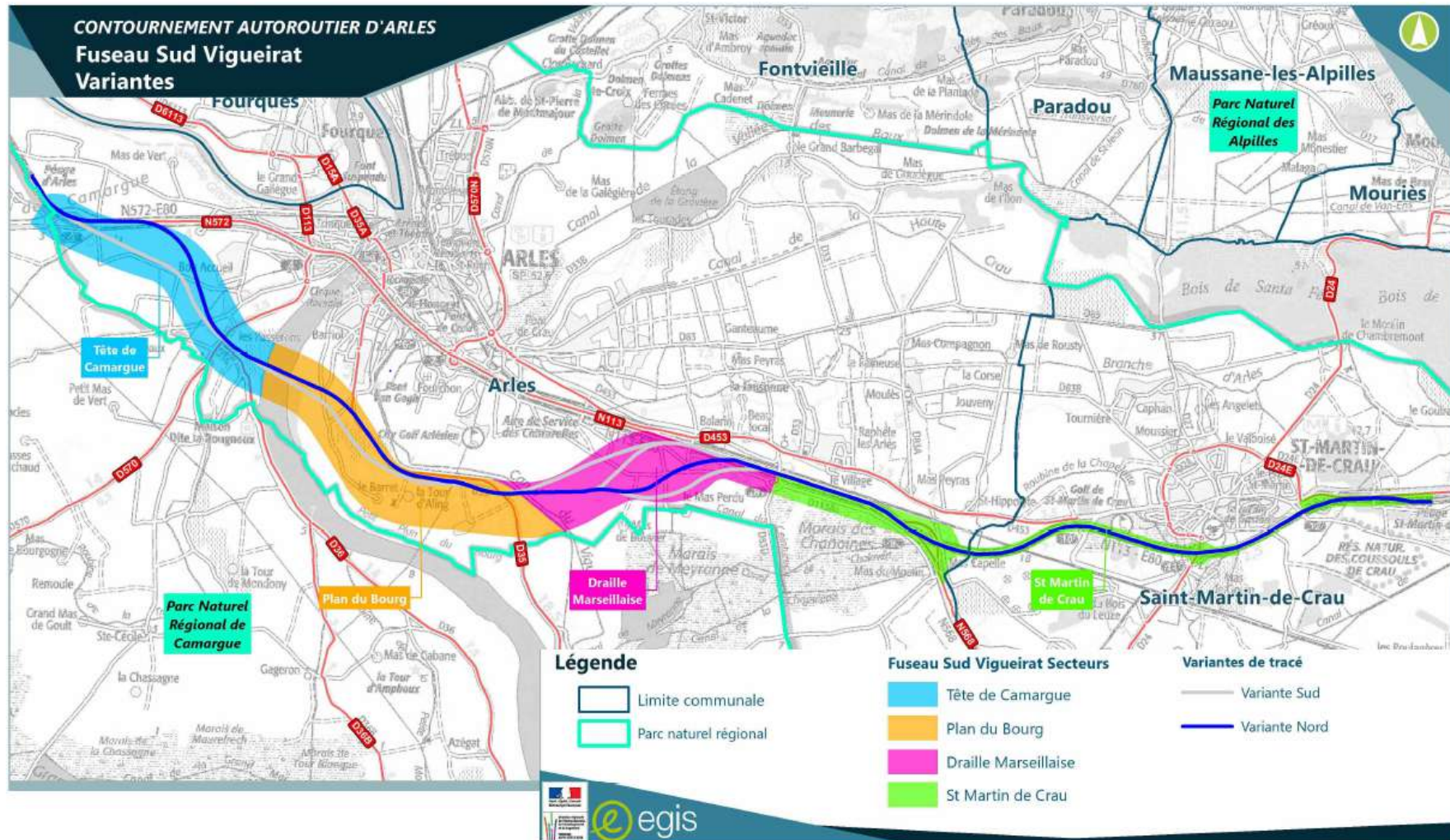


2 - LE PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Objectifs

- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN 113 au droit d'Arles et de St-Martin de Crau
- Assurer la continuité autoroutière A8-A7-A54-A9 et améliorer la sécurité routière
- Contribuer au développement socio-économique local

Le fuseau Sud Vigueirat (1 000 m) retenu en 2005

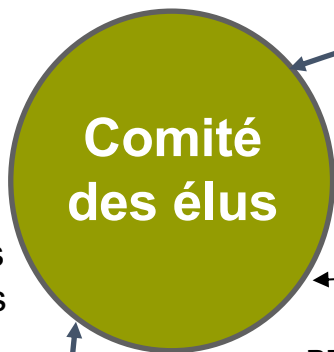


Une variante de tracé préférentielle (bande de 300 m)
retenu suite à la concertation publique de 2011

- Concertation
 - Validation du dispositif de concertation continue de fin 2019 : ateliers, thèmes, calendrier
 - Concertation réglementaire au 2^{ème} trim. 2020
- Requalification de la RN 113
 - Portage du projet : coordination entre l'ACCM, la Ville d'Arles et la Ville de Saint Martin de Crau
- Demande d'optimisation du calendrier présenté
- Demande de construire un projet du 21^{ème} siècle, innovant et répondant aux enjeux d'avenir : transition écologique, énergétique, ...
- Amélioration de la situation de la RN 113 :
 - Mobilisation par le Préfet de l'Etat (DIRMED), des Départements du Gard et des Bouches-du-Rhône, de Vinci Autoroutes
 - Objectifs : apporter des réponses (gestion de crise, ...) en attendant le contournement

Instance décisionnelle et d'arbitrage

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



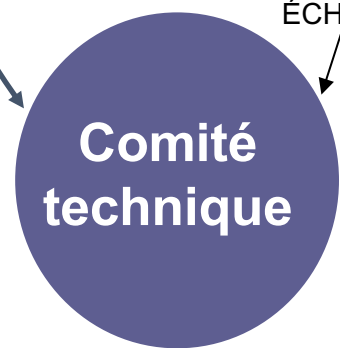
Instance de partage des connaissances

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



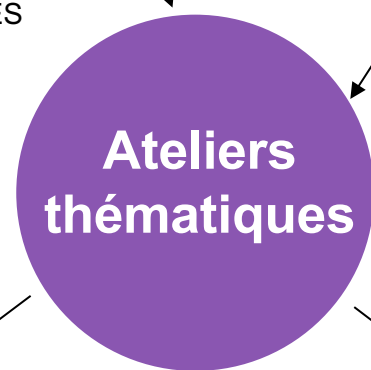
Instance de préparation des décisions

Informe les élus
Formalise le consensus sur l'avancement opérationnel

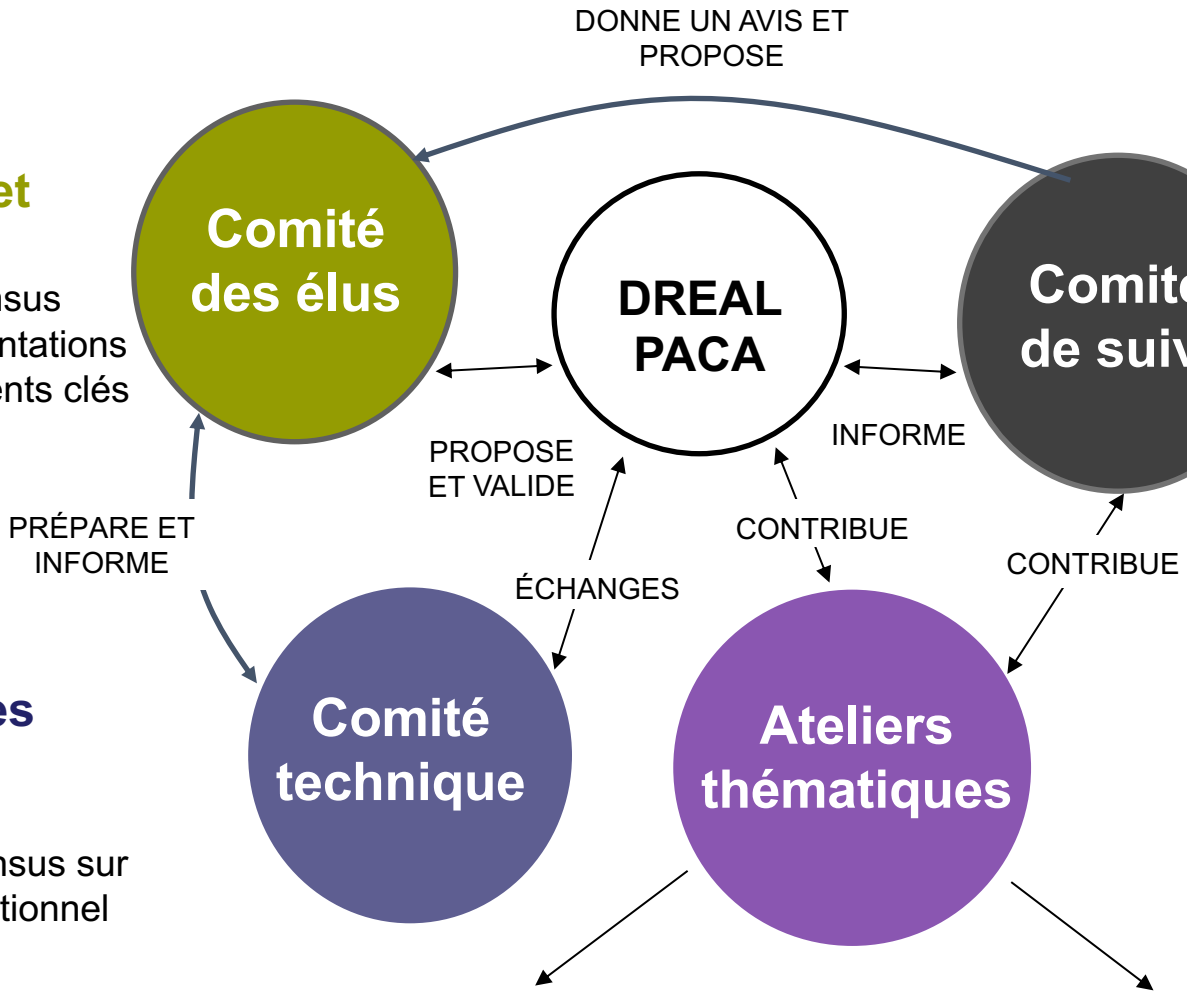


Lieu de partage, de co-construction et de propositions

Traitent les principales thématiques nécessitant des investigations et approfondissements



DONNE UN AVIS ET PROPOSE



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

Calendrier prévisionnel

Etape	Période
Etudes et concertation continue Phase actualisation état initial et comparaison des variantes de tracé	Juin à décembre 2019
Etudes et concertation continue – Phase étude des caractéristiques de la variante retenue par comité de pilotage après concertation réglementaire L103-2, impacts et compensations	2020 / 2021
Procédures préalables au lancement de l'enquête publique : Concertation Inter Services, Instruction Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI), audit sécurité, ...	2021
Enquête Utilité Publique	2021 / 2022
Déclaration d'utilité publique	2022 / 2023
Procédure de mise en concession – Post DUP	Après 2023

Nota : Les procédures d'Autorisation Environnementale Unique sont prévues après la DUP

- **Diagnostiquer** : quelle est la situation et comment va-t-elle évoluer ?
- **Dimensionner** : quelles conséquences sur le dimensionnement de l'infra ?
- **Décider** : quelle variante répond le mieux aux enjeux?
- **Évaluer** : quels effets du projet : sur les nuisances, la sécurité, les activités économiques, etc ?
- **Informer** : disposons-nous des éclairages suffisants ? des précisions ? des compléments ?
- **Améliorer** : des propositions à soumettre ?

- **En quoi ça consiste ?**
 - Évaluer les gains pour la collectivité et les comparer à ses coûts
- **Pourquoi ?**
 - Éclairer la pertinence d'un projet
 - Répondre à une obligation légale
- **A quoi ça sert ?**
 - Évaluer les capacités du projet à répondre aux besoins identifiés
 - Comparer les bénéfices aux coûts
 - Aider au choix d'une variante

- Situation la plus probable à l'horizon du projet - sans le projet - caractérisée par :
 - Un horizon de mise en service du projet
 - Un volet socio-économique : contexte d'évolution future et exogène au projet (économique-PIB, social-démographie, taux de motorisation, ...)
 - Un volet transports : infrastructures ou services de transport qui seraient réalisés au moment de la mise en service du projet indépendamment du projet étudié
- ➔ *Tous les effets des scénarios sont comparés à la situation de référence et non à la situation actuelle*
- ➔ *Étape indispensable en amont de l'évaluation*

L'évaluation socio-économique de la solution retenue

- **Cadre réglementaire → évolution de la méthodologie en 2014**
 - Nouvelles hypothèses 2019 : projections démographiques, évolution des prix, efficacité énergétique des véhicules, ...
- **Structuration de l'évaluation**
 - Analyse stratégique
 - Enjeux et objectifs de l'opération,
 - Contexte du territoire et son évolution prévisible
 - Analyse des effets environnementaux, économiques, sociaux
 - Evaluations qualitatives et quantitatives des effets du projet
 - Calcul d'indicateurs de rentabilité socioéconomique
 - ...

➔ *Stratégie nationale bas carbone*





Rencontres des acteurs

Les entretiens réalisés

- Ville d'Arles
- Ville de Saint Martin-de-Crau
- Communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette
- Mairie de Tarascon
- Salon de Provence
- DIRMED
- DDTM13
- Département 13
- CCI du Pays d'Arles
- CCI Marseille Provence
- Port fluvial d'Arles
- Clésud
- GPMM

Les entretiens à venir

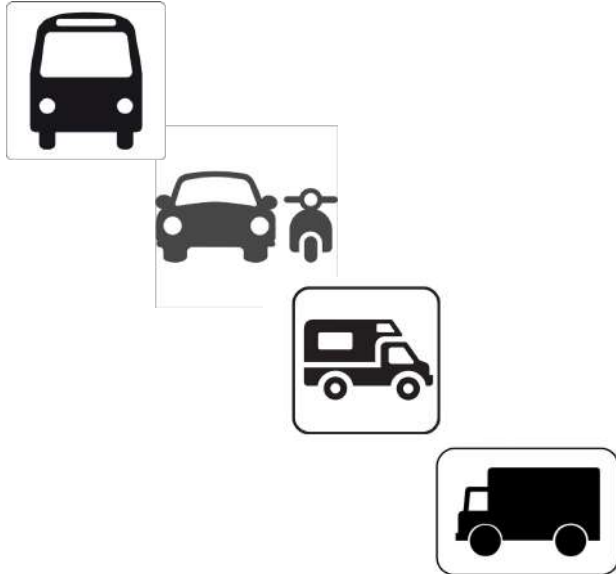
- Grand Port de Marseille,
- Conseil départemental du tourisme,
- Entreprises, associations, (à préciser)
- Service en charge de la rénovation urbaine (Agglomération ACCM)
- Département du Gard
- Nîmes Métropole
- DDTM30



ÉTUDE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- **En quoi consiste l'étude de sécurité routière ?**
 - Apprécier le niveau de sécurité des infrastructures existantes
 - Analyser des accidents (fichiers BAAC) sur les 5 dernières années disponibles (2013-2017)

- **A quoi ça sert ?**
 - Identifier les problèmes existants (en terme de sécurité)
 - Évaluer les gains potentiels dus au projet en terme de sécurité routière
 - Prendre en compte des éventuels problèmes sur les sections prévues pour être aménagées sur place



HYPOTHÈSES DU MODÈLE DE TRAFIC

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**

▪ Études de trafic antérieures

- Études préliminaires d'Avant-Projet Sommaire, **2002**, CETE
- Études préalables à la D.U.P., **2012**, CETE

▪ Évolution réglementaire

1998

2005

2014

2019

Nouvelles études
préalables à la
D.U.P. en 2019
CEREMA /EGIS

Méthodes
d'évaluation
économique des
investissements
routiers en rase
campagne

INSTRUCTION
CADRE relative
aux méthodes
d'évaluation des
grands projets
d'infrastructures
de transport

Instruction du
gouvernement
relative à
l'évaluation des
projets de
transport

Fiches outils du
référentiel
d'évaluation des
projets de
transport

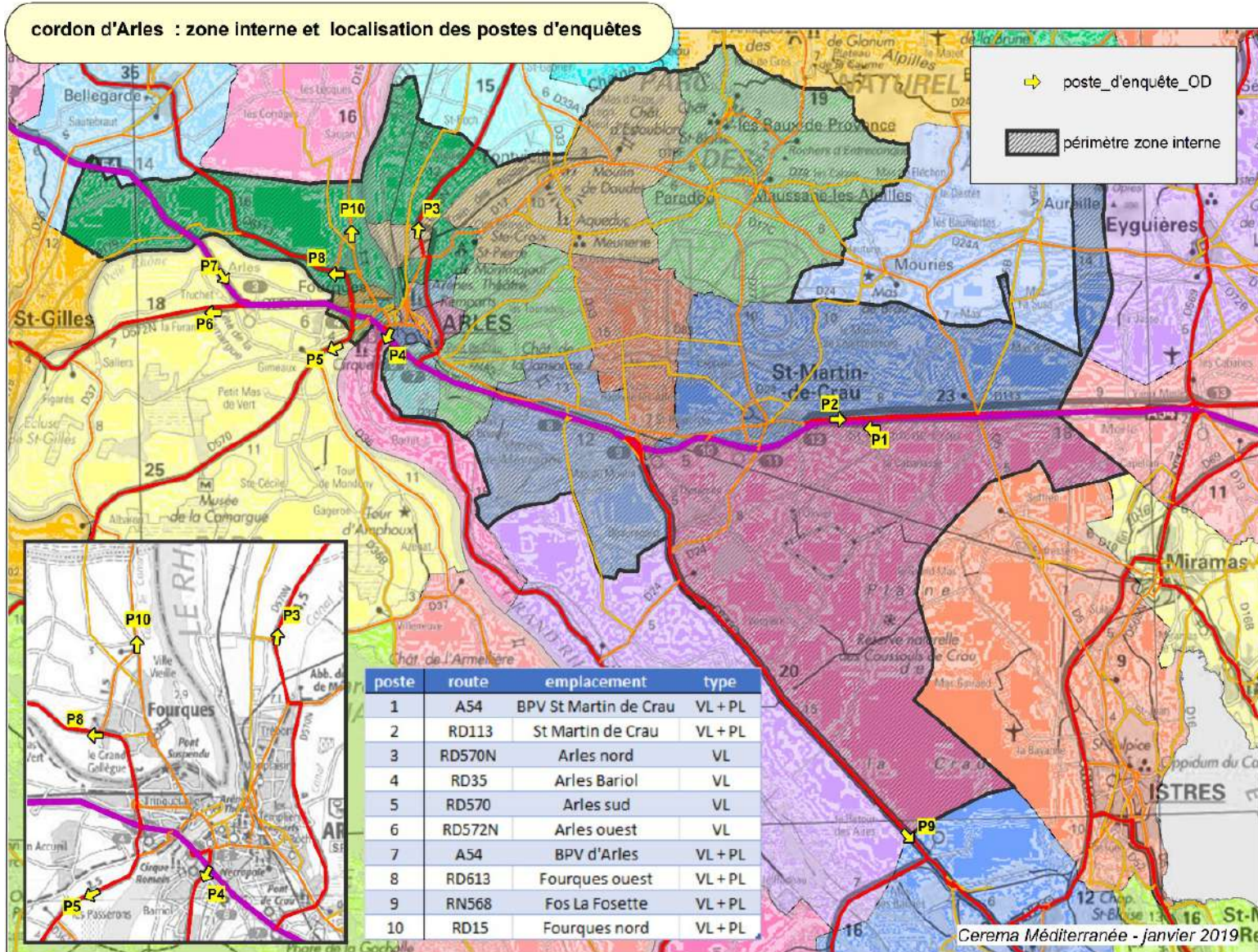
- **Trafic de transit** = origine et destination en dehors de la zone étudiée
- **Trafic d'échange** = origine à l'intérieur de la zone étudiée et destination à l'extérieur de la zone d'échange et réciproquement
- **Trafic local** = trafic qui se déplace à l'intérieur de la zone étudiée
- **Trafic Moyen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

Un enquête routière autour d'Arles/St Martin en 2018

- 10 postes d'enquête pour déterminer les origines et destinations des véhicules légers et des poids-lourds en échange et en transit du cordon Arles/St Martin

Zonage coloré du modèle de trafic par commune et zone IRIS

Périmètre zone interne = regroupement de zones enquêtées

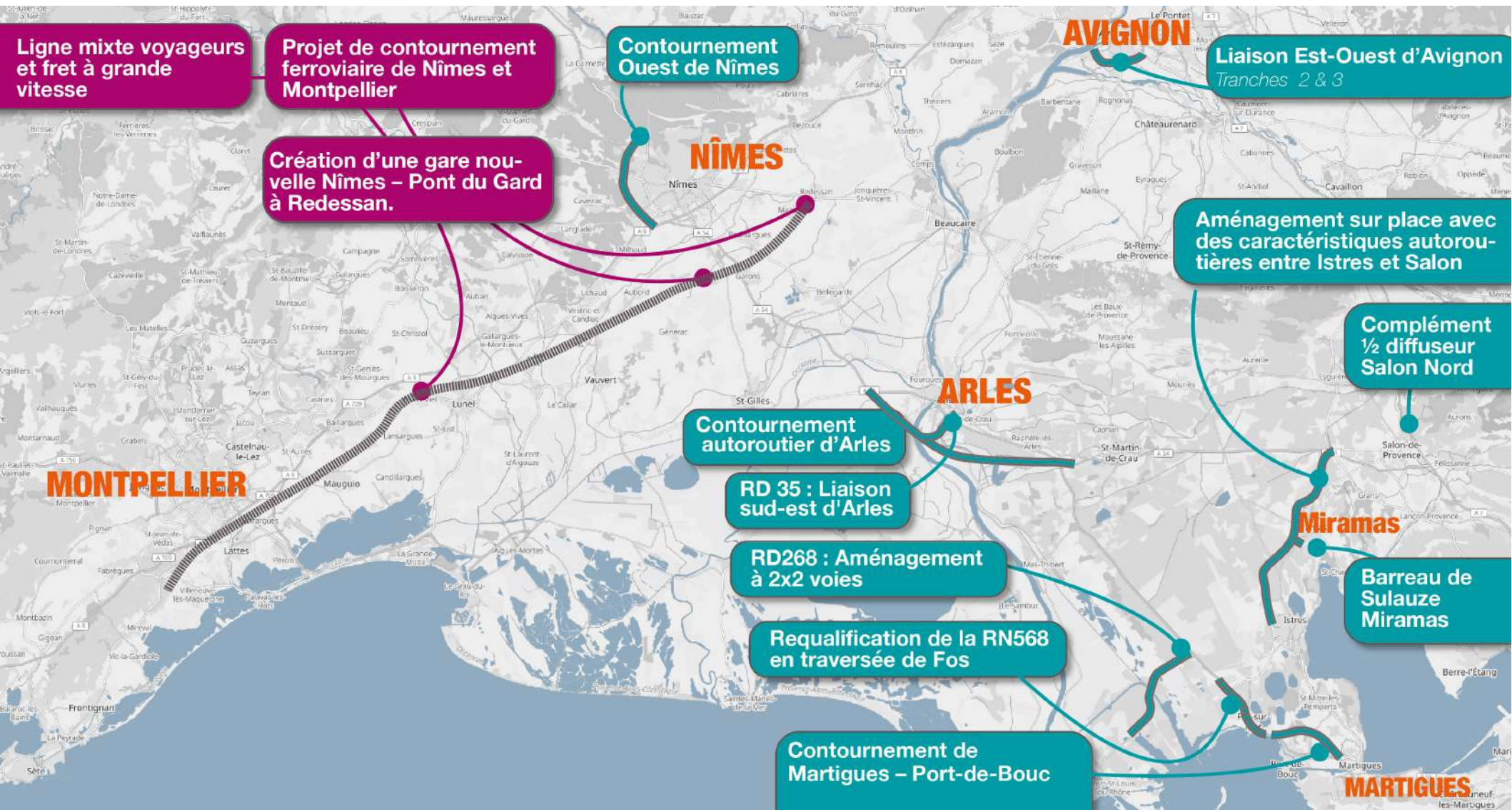


▪ Scénario de référence pour atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone à l'horizon 2050

- Croissance du PIB de +1,5% par an
- Augmentation de la population de +0,3% par an
- Augmentation générale de l'offre de transports collectifs (+60% en agglomération et +30% hors agglomération d'ici 2050)
- Part modale vélo X 5 à l'horizon 2050 et développement du covoiturage courte distance
- Diminution des consommations d'énergie de manière importante et durable via l'efficacité énergétique ou des comportements plus sobres

→ Une croissance de la demande routière qui ralentit

Des projets de transport connexes pris en compte



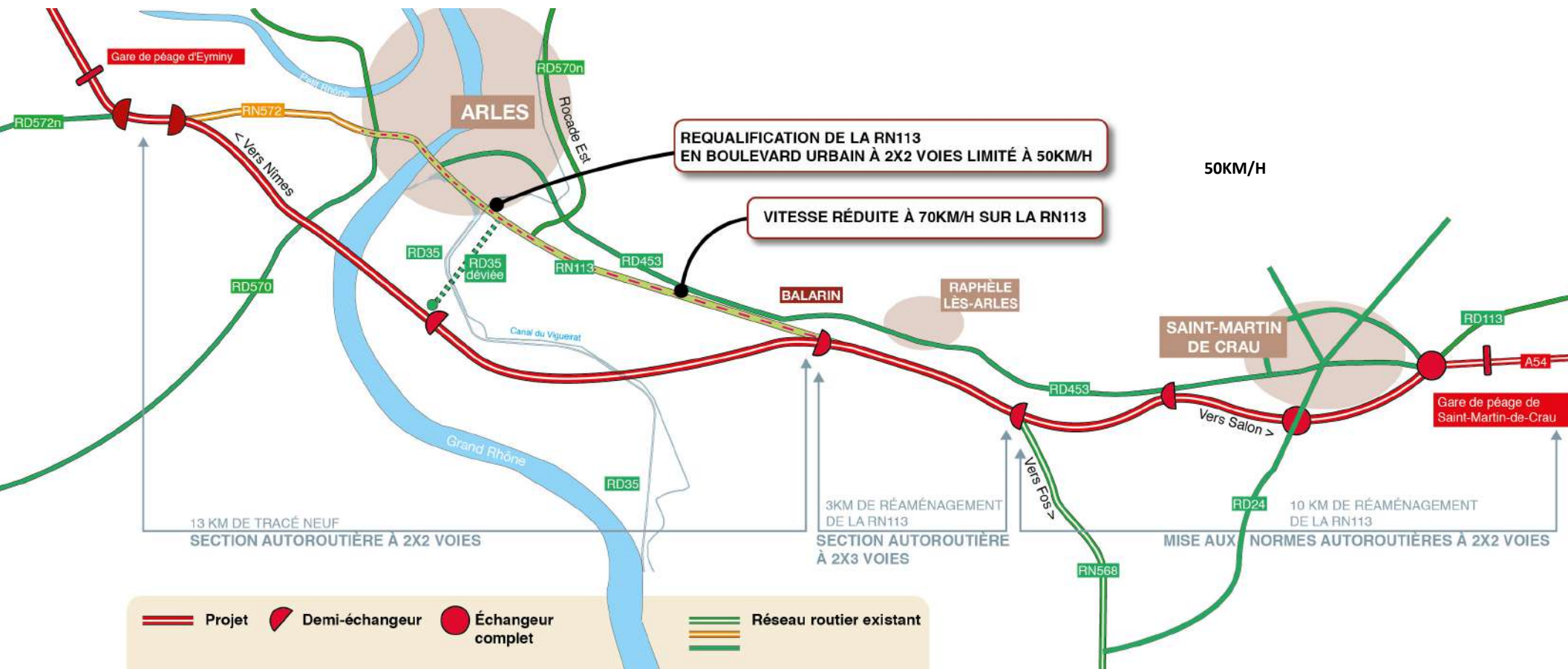
■ Les projets liés à la requalification de la RN113

- 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 projets en réflexion (Ville, ACCM)

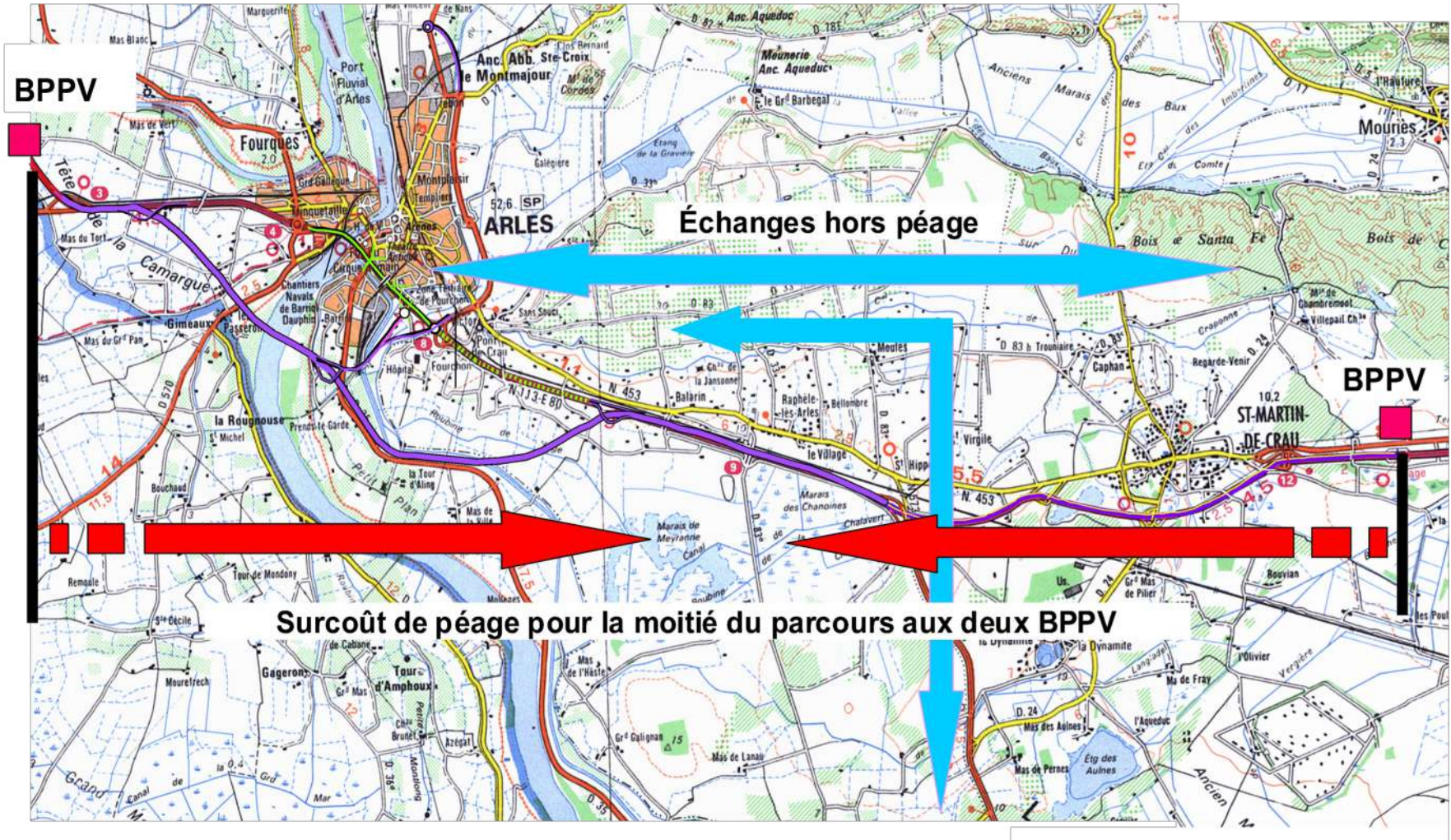
- Rénovation urbaine des quartiers
- Politique tarifaire de stationnement
- Nouveau parc-relais
- Itinéraires cyclables
- Aménagement des liaisons piétonnes
- ...

Variante sud Vigueirat modélisée



Le système de péage modélisé

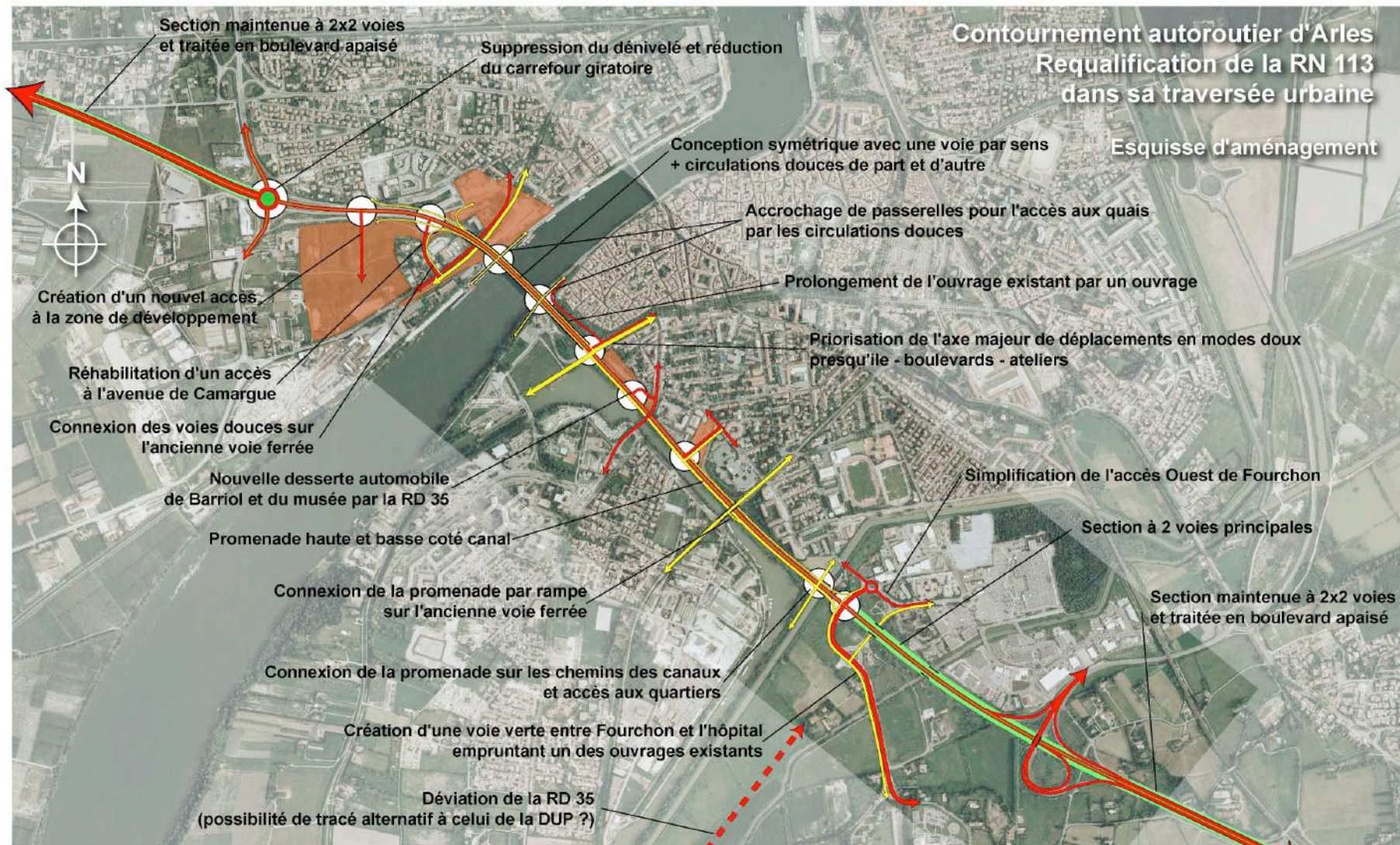
- Péage de la nouvelle section concédée perçu au niveau des barrières existantes
- Trajets effectués entre les deux barrières non soumis à péage (Arles ↔ St-Martin)



Niveaux de péage modélisés

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

RN113 requalifiée en boulevard urbain



■ Hypothèses prises en compte

- Requalification de la RN113 en bd urbain à 2 voies entre l'échangeur n° 4 et la rocade
- Vitesse réduite à 70km/h sur la RN113 entre la rocade et la section nouvelle du contournement

Questions ?
Clarifications ?
Points de vue ?



Durée : 10 mn

SITUATION ACTUELLE

Trafic

Sécurité routière

Autres autoroutes interurbaines : éléments de comparaison



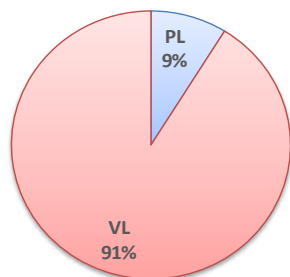
Transit et échanges : situation actuelle

Enquête circulation Arles-St-Martin 2018

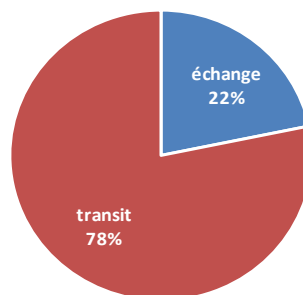
- Les poids-lourds représentent
 - 9% du trafic global enquêté
 - 15% du trafic aux barrières de péage
- 78% de transit (*cordon enquête OD*) pour les poids-lourds
- 40% de transit (*cordon enquête OD*) pour les véhicules légers

nature du trafic reconstitué	PL		VL		Total général
	TMJA 2017	%	TMJA 2017	%	
échange	2 134	22%	59 351	59%	61 485
interne	9	0%	906	1%	915
transit	7 673	78%	40 969	40%	48 643
Total général	9 816	100%	101 226	100%	111 042

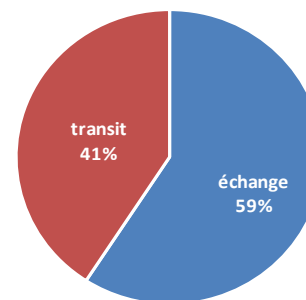
trafic reconstitué par type de véhicule



nature du trafic PL reconstitué

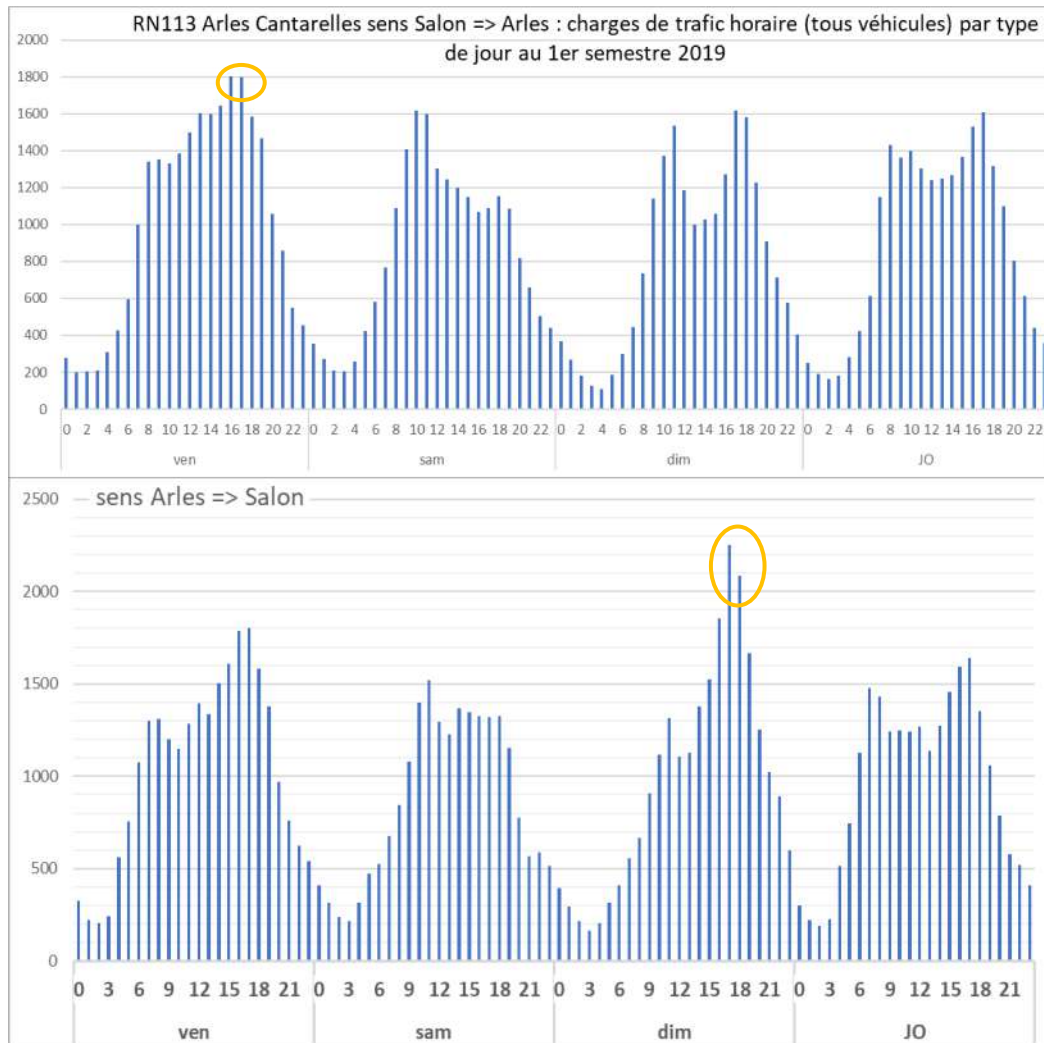


nature du trafic VL reconstitué



Éléments sur les périodes de congestion actuelle

- Les charges de trafics horaires sur la RN113 source DIR Med SIREDO 2019



Les pointes horaires moyennes les plus fortes (1^{er} semestre 2019 – tous véhicules)

Sens Salon → Arles

le vendredi de 16 à 18h,

1800 véh/h

avec un taux de PL important

Sens Arles → Salon

Le dimanche de 17h à 19h

Pointe à 2 250 véh/h

Taux de PL très faible

Éléments sur les périodes de congestion actuelle

- Autoroute A54 : variations mensuelles du trafic VL et PL à la BPV d'Arles Ouest *sens Nîmes* → Arles

source ASF 2017



Pour les VL

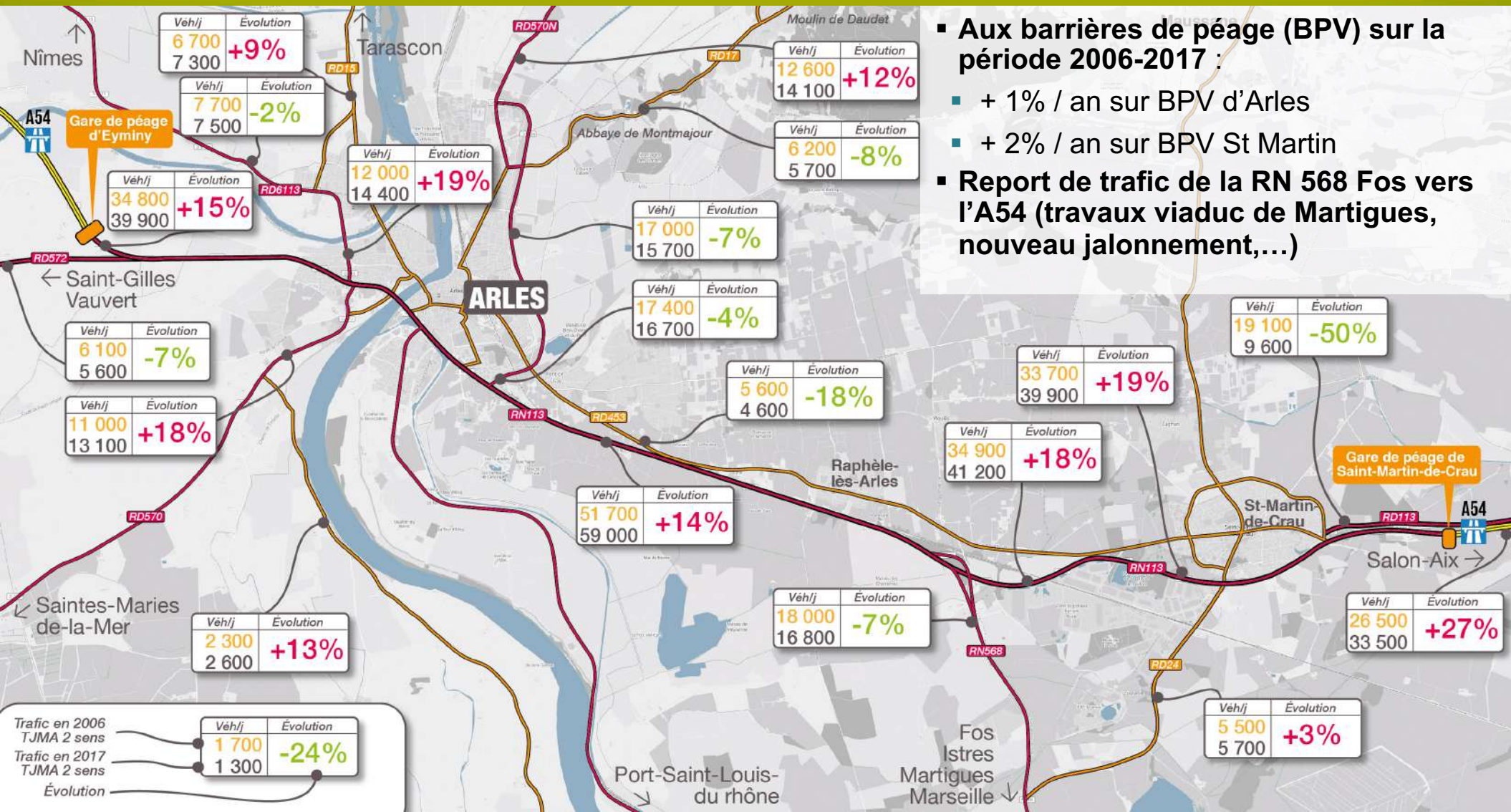
Les pointes maxi de trafic journalier sont atteintes **les samedi et dimanche du mois d'août** avec près de 30 000 VL/j

Pour les PL

Le trafic est relativement constant tout au long de l'année, entre 4 000 et 4 500 PL/j
Les jours de semaine, hors vendredi, (JO) sont les plus chargés

Globalement (VL+PL) les pointes de trafic journalier sont atteintes les samedi (30 600 véh/j), dimanche (30 300 véh/j) et vendredi (30 000 véh/j dont 10% de PL) du mois d'août

Évolution des trafics depuis 10 ans sur l'A54 - RN113



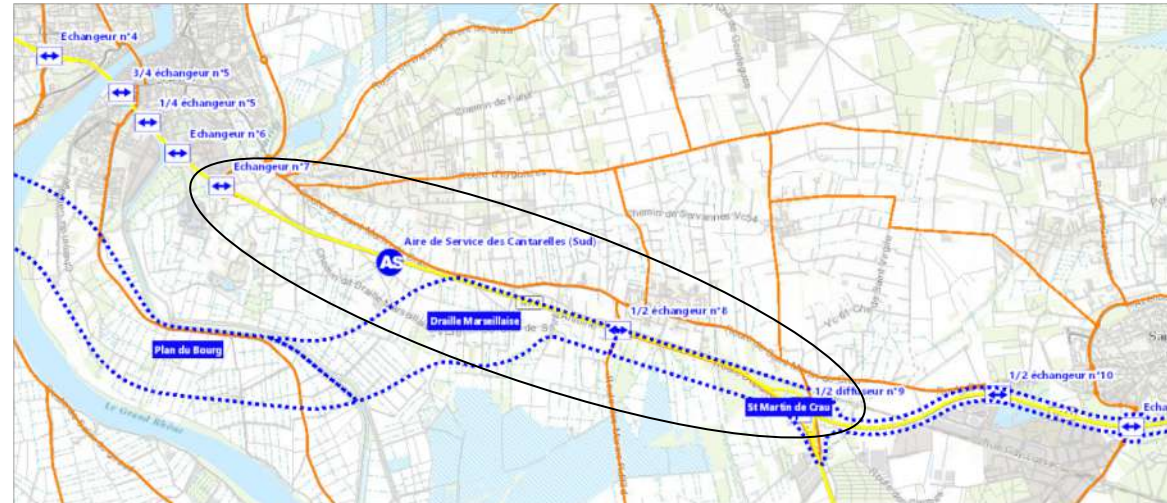
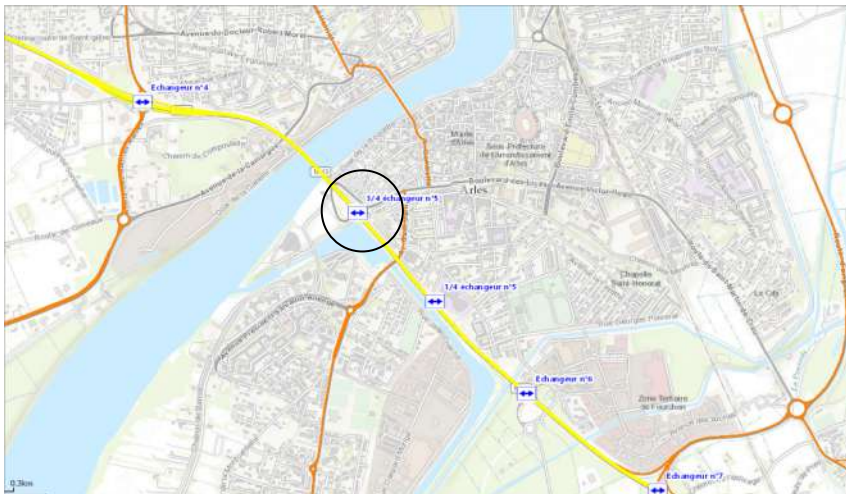
- Aux barrières de péage (BPV) sur la période 2006-2017 :
 - + 1% / an sur BPV d'Arles
 - + 2% / an sur BPV St Martin
- Report de trafic de la RN 568 Fos vers l'A54 (travaux viaduc de Martigues, nouveau jalonnement,...)

- Forte baisse des trafics sur la RN113 à l'est de Saint-Martin (report sur l'A54 + aménagement de voirie)
- Trafic local plus ou moins stable : hétérogénéité selon les axes

■ Situation constatée (données 2006-2010)

- Identification d'une zone d'accumulation des accidents sur la RN113 au niveau de l'échangeur 5
 - 5 accidents en 5 ans, faisant 8 blessés non hospitalisés, principalement des collisions arrières
- Identification d'une zone présentant une gravité des accidents significativement supérieure à la référence nationale sur la RN113 entre les échangeurs n° 7 (RD570n Arles est) et n° 9 (RN568)

Études en cours d'actualisation



Questions ?
Clarifications ?
Points de vue ?



Durée : 10 mn

4 - SUITE DU PROCESSUS DE TRAVAIL

- **Séance n° 2 : le 15 novembre 2019**
- **Ordre du jour**
 - Retour séance n° 1
 - Présentation de l'étude de trafics
 - Situation projetée du scénario VSV de base
 - Définition des indicateurs socio-économiques et financiers

26 juillet 2019	Comité des élus	Feuille de route 2019 - 2020
17 septembre au 17 octobre	1 ^{ère} série des 6 groupes thématiques	<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>
Fin octobre	Comité des élus	
5 novembre	Comité de suivi n° 1	
Mi novembre à début décembre	2 ^{ème} série des 6 groupes thématiques	
Début décembre	Comité de suivi n° 2	
Début décembre	Comité technique	
Mi décembre	Comité des élus	



Merci de votre participation



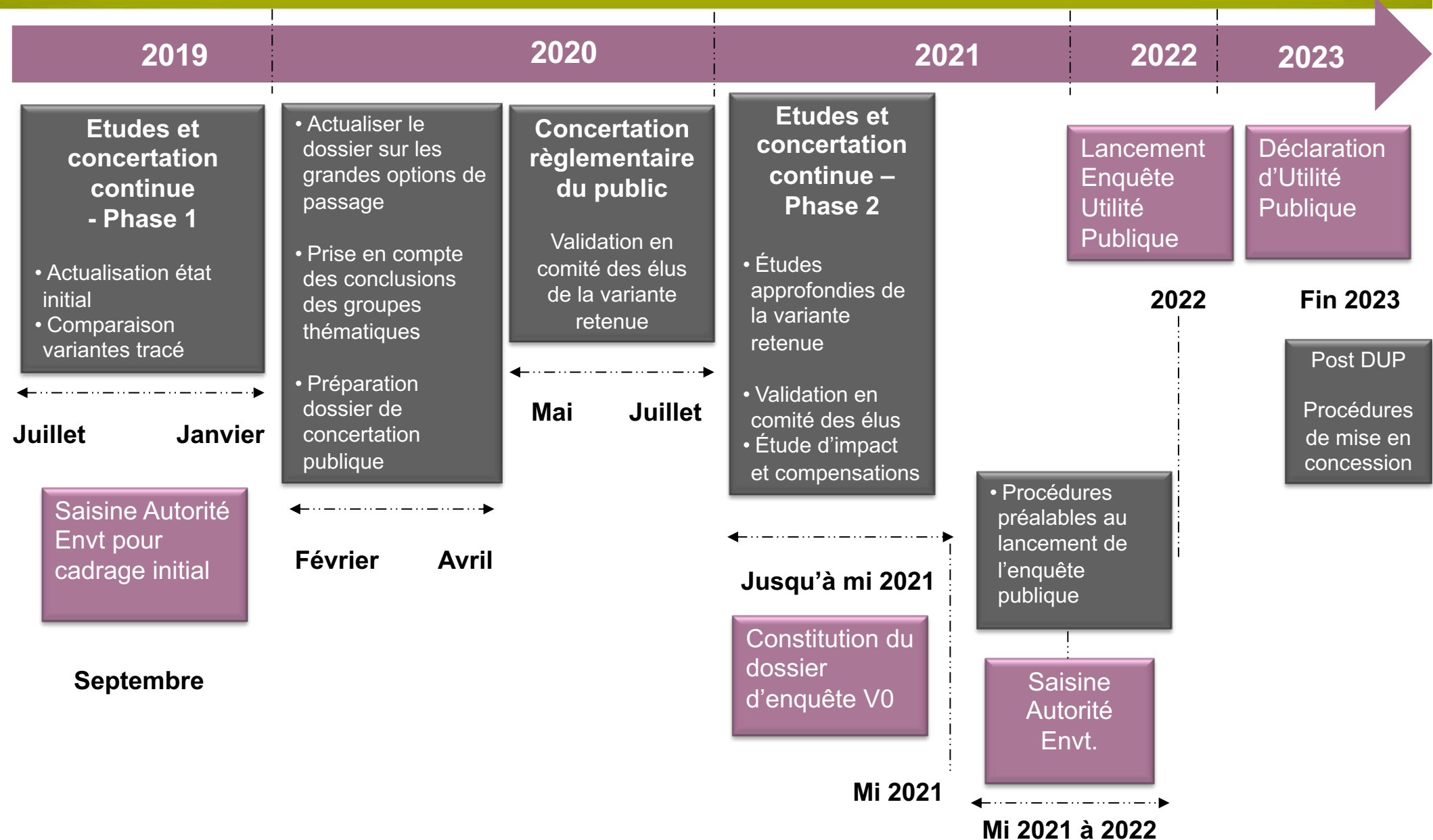
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DREAL
PACA

Arles – Atelier du 17 septembre 2019



Calendrier du processus



Historique du projet depuis 2011

2011	Concertation règlementaire L.300-2
2012-2013	Concertation continue → 6 groupes de travail thématiques <ul style="list-style-type: none"> • Agriculture • Nuisances sonores • Hydraulique • Échangeurs, aires de services • Comité de suivi écologique • + Requalification de la RN 113 (organisé par la Ville d'Arles) → 28 réunions conduites par la DREAL
2013	Révision du SDAGE + élaboration du PPRI d'Arles <ul style="list-style-type: none"> • Problème de prise en compte par le projet initial de la nouvelle réglementation relative au risque inondation
2014-2017	Recherche d'un consensus sur les modalités d'adaptation du projet pour une interprétation conforme et partagée de la nouvelle réglementation
2017-2018	Assises de la mobilité et travaux du <i>Conseil d'Orientation des Infrastructures</i> (COI) en préparation de la <i>Loi d'Orientation des Mobilités</i>

Conseil d'Orientation des Infrastructures

- Trouver des solutions aux problèmes de traversée d'Arles
- Poursuivre concertation et études afin de définir rapidement la solution technique optimale
- Engager les travaux sous concession : scénario médian AFITF → 2028-2032

Décision Ministérielle du 12 juillet 2018

- Une partie du tracé se trouve en zone d'expansion des crues
- Adaptation afin de répondre à l'objectif fixé par le PGRI et le SDAGE
- Demande au maître d'ouvrage de :
 - Reprendre les études préalables, **sur la base du fuseau VSV**, en prenant en compte une surcote limitée à 10 cm
 - Conduire les procédures nécessaires au lancement de l'enquête préalable à la DUP
 - Actualiser en parallèle les études et analyses antérieures pour dossier d'enquête
 - Réaliser une concertation règlementaire avec le public (L 103-2 code urbanisme)
 - Prévoir la possibilité de produire le dossier d'autorisation environnementale unique (code de l'environnement)

- **Lancement d'un marché global de maîtrise d'œuvre**
 - ✓ Remise à niveau des études préliminaires → choix fuseau
 - ✓ Reprise des études préalables à l'enquête publique → tracé au sein du VSV

- **Préparation d'une nouvelle concertation réglementaire (L103-2)**
 - ✓ Pour choix du tracé retenu
 - ✓ Suite à l'évolution du projet pour prendre en compte le risque inondation

- **Reprise de la concertation continue volontaire**
 - ✓ En cohérence avec les recommandations de la CNDP du 4/06/2003 et confirmées le 6/07/2011

→ *Comparaison des grandes options de passage*

- Planning : fin 2019
- Thématiques identifiées :
 - Développement économique et local : accessibilité du territoire...
 - Qualité de vie : report modal, temps de parcours, nuisances environnementales...
 - Coût d'investissement, coût d'entretien...
- Sources de données :
 - Étude de trafic du CEREMA
 - Études environnementales
 - Chiffrage des options
 - Études antérieures, volet socio-économique
 - Entretiens auprès des acteurs locaux
 - ...

▪ Analyse stratégique

- Données bibliographiques
- Entretiens auprès des acteurs du territoire

▪ Analyse des effets

- **Thèmes environnementaux** : émissions de gaz à effets de serre, nuisances sonores, transformation des sols, ...
- **Thèmes économiques** liés aux intérêts des usagers, des riverains, des opérateurs, des gestionnaires d'infrastructure, de la puissance publique, des territoires et des entreprises desservis par le projet
- **Thèmes sociaux** : emplois (impact du chantier), accès aux emplois, sécurité routière, développement territorial, urbanisme

• Entrants

- Analyse bibliographique
- Historique du projet
- Études précédentes
- Étude de trafics (CEREMA)
- Indicateurs monétarisés (CEREMA)
- Étude de concessibilité
- Étude de sécurité routière
- Documents de planification
- Données de fréquentation (fer, TC)
- Entretiens réalisés

Groupes de travail thématiques



Agriculture



Milieu naturel



Cadre de vie : bruit
et qualité de l'air



Échangeurs et
aires de services



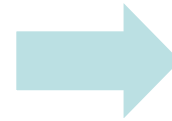
Hydraulique



Trafics



Requalification
RN 113



Groupes de travail pilotés par
la DREAL



Pilotage par l'ACCM et la Ville
d'Arles