

## Compte rendu de réunion

**Objet :**  
**Contournement autoroutier d'Arles**  
**Groupe de travail Echangeurs et Aires de Services**  
**séance 2**

Date de réunion : 23/01/20

Lieu : CCI Pays d'Arles –  
Arles

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

Ministère  
de la transition  
écologique et  
solidaire

Direction Régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement

-  
Provence-Alpes-  
Côtes d'Azur

Service  
Transports  
Infrastructures  
Mobilités

Unité Maîtrise  
d'Ouvrage

### DEROULEMENT DE LA SEANCE :

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

1. Présentation et rappels de l'avancement du groupe de travail
2. Eclairages sur le système d'échanges du projet en lien avec les questions formulées lors du précédent atelier
3. Eclairage sur les Aires de services
4. Suites

### RELEVÉ DES ECHANGES :

#### Axe 1 : Présentation et rappels de l'avancement du groupe de travail

*Voir support de présentation, partie 1*

Stéphane Saint-Pierre, de Nicaya Conseil, introduit la séance. Il rappelle les modalités du dispositif de concertation continue dont la dernière phase d'ateliers a lieu en janvier et février 2020. Une fois la période de réserve de l'Etat et les élections municipales passées, la concertation réglementaire ouverte à tous sera lancée, courant mai-juin 2020.

Après présentation des participants, Stéphane Saint-Pierre précise que cette deuxième séance vient compléter l'état des lieux partagé lors de la première séance afin d'alimenter des pistes de réflexion en vue de créer des synergies entre le projet et le développement du territoire.

#### Axe 2 : Eclairages sur le système d'échanges du projet en lien avec les questions formulées lors du précédent atelier

*Voir support de présentation, partie 2*

Lionel Patte, chef de l'Unité Maîtrise d'ouvrage de la DREAL PACA, rappelle les besoins et attentes qui ont été exprimés lors de la séance du 8 octobre 2019 sur les échangeurs et aires de services. Ces attentes concernaient principalement l'accessibilité au territoire, la sécurité et des données trafics à préciser.

Des schémas avec les différents échangeurs sont présentés. Ils illustrent les fonctions des échangeurs prévus avec projet.

Lors du groupe de travail Trafics organisé le 4 février 2020, des données sur les flux seront présentés avec des modifications du système d'échangeur. La problématique de la desserte de Raphèle sera également précisée.

Suite à cette présentation, différentes interventions ont été formulées par les participants :

- Une remarque porte sur le projet de la RD 35, porté par le Conseil départemental et sur son avancement. Un participant précise que le projet a pour avantage de soulager le quartier de Barriol sans attendre la réalisation du projet de contournement autoroutier.
- La représentante technique du Département, présente lors de cette réunion, précise que le projet requiert un complément d'études qui est en cours actuellement.
  - La Dreal rappelle que les deux projets sont indépendants mais compatibles et cohérents l'un avec l'autre.
- A propos de la desserte de Saintes-Maries de la Mer, un participant précise que le flux s'intensifie particulièrement en période estivale et que cette route est utilisée comme itinéraire alternatif pour accéder au littoral languedocien (via le pont sur le Petit Rhône).
  - La Dreal en prend note et précise que le projet de contournement autoroutier n'a pas comme vocation première de modifier la situation existante concernant la desserte des Saintes-Maries. A terme, la RN 113 requalifiée, avec un trafic moins dense, permettra un accès plus fluide à la RD570 via le giratoire du Vittier.
- Concernant l'échangeur de Balarin, des participants notent l'impossibilité de se rendre à Raphèle depuis l'autoroute. Ils questionnent les problèmes d'engorgement au niveau de Pont de Crau.
  - La Dreal précise que le demi-échangeur de Balarin assure l'accès principal d'Arles vers et depuis l'Est. Il s'apparente à une bifurcation autoroutière. Les fonctions de l'accès actuel sur la N113 (échangeur n°8) au niveau de Raphèle, bien qu'incomplètes, seront rétablies, a priori depuis la N113 (réaménagée). Ses fonctions ne peuvent pas être directement assurées depuis l'autoroute.
  - Dans le schéma envisagé, les conditions d'accès à Raphèle sont similaires à celles existantes. Et donc, effectivement, à l'heure de point du matin, le trafic venant de Raphèle continue de contribuer à la congestion dans ce secteur.
  - La Dreal précise que si l'objectif du projet de contournement autoroutier est de venir rétablir, a minima, les conditions actuelles du fonctionnement routier, elle prend note que cette situation n'est à la base pas satisfaisante, et que ce phénomène risque de s'aggraver (avec ou sans projet), compte tenu du développement de l'urbanisation. Cela justifie d'identifier des synergies pouvant être créées. Une connexion plus efficace (qu'aujourd'hui et que dans les études déjà menées) avec la RN113 pourra être étudiée, en vue de renforcer le maillage du réseau local. Cette question sera traitée lors du groupe de travail Trafics du 4 février 2020 matin auquel les participants sont invités à participer.
- Un participant mentionne que la desserte de Raphèle s'effectue également par la route qui mène à Fos, empruntant la D573, mais impliquant de franchir un croisement qualifié de dangereux.
  - La Dreal indique que le contournement autoroutier n'est pas centré prioritairement sur les conditions de circulation à Raphèle, mais ce carrefour situé au croisement entre la D573 et la N568 mérite d'être aménagé.
  - En réponse à une remarque sur les convois exceptionnels, la Dreal précise que les cheminements de convois ont été identifiés et pris en compte dans les réflexions relatives au projet et aux besoins de rétablissement ;
- Un participant indique qu'il est important de prendre en considération la localisation de la station d'épuration par rapport au projet de contournement.
- Un participant souligne le lien avec la RN113 requalifiée qui lui semble indispensable.
- Un participant souligne l'absence de la Ville d'Arles au groupe de travail et demande quel est le niveau d'implication de chaque collectivité dans les différents projets, notamment de la requalification de la RN113.
  - Le représentant technique de la communauté d'agglomération précise qu'actuellement, des études sont menées pour évaluer les opportunités et propositions à intégrer dans la réflexion avant d'identifier précisément les différents porteurs de projets.

Pour le groupe de travail « Trafics » du 4 février 2020, une attention sera portée à ce que le comité de quartier Pont de Crau soit invité à participer.

- A ce propos, la représentante technique du Département précise que de nouveaux comptages ont été réalisés au niveau de Pont de Crau, de la D35, de diverses bretelles et sur le giratoire du Vittier. Les chiffres seront communiqués à la Dreal.
- Un participant signale un ouvrage à gabarit limité qui se situe au passage de la RD573 sous la voie ferrée – à proximité de l'échangeur de Saint-Hippolyte.

Concernant les échangeurs de Saint-Martin de Crau :

- Un participant précise que la trafic évolue de façon importante au niveau de la Déchetterie – route de Baussenq. La ville de Saint-Martin de Crau réalisera une demande formelle pour que ce trafic, pour lequel le sud de la ville est impacté, soit intégré, analysé et pris en compte. Une inspection ICPE est envisagée sur le site.
  - La Dreal précise qu'au-delà des échangeurs, les solutions à identifier peuvent concerner le maillage du réseau local afin d'empêcher des camions de prendre un certain type de voies. Les problématiques sont effectivement à relever pour identifier les organisations (Etat, Département, ACCM, communes, ...) en charge de les étudier et de les prendre en considération.

### **Axe 3 : Eclairage sur les Aires de services**

*Voir support de présentation, partie 3*

Lionel Patte rappelle les objectifs du Maître d'ouvrage quant à la thématique des services.

Saoud TLIBA, du Cerema, présente le travail d'état des lieux actuel en matière d'aires de services. Une aire de services dispose de services minimum qui sont réglementés mais, en mettant en perspective ce qui se fait avec les besoins qui ont émergé au sein du groupe de travail, de grandes thématiques se dégagent telles que « tourisme et patrimoine », « intermodalités » et « services poids lourds+ ».

- Un participant demande des précisions sur le système des péages.
  - Le Cerema indique qu'il existe des aires ouvertes sur réseau non concédé mais les exemples et retours d'expériences ici proposés respectent le cadre d'un réseau concédé, ne remettant pas en question ce modèle économique.
  - Lionel Patte précise qu'un système ouvert pourrait offrir de nouvelles options.
  - Le Cerema indique qu'un concessionnaire peut faire payer un certain nombre de services qui viendraient s'ajouter à l'aire de services, comme le gardiennage ou la réservation de places.
- Un participant propose de réaliser une sortie menant à une zone de stationnement et de repos permettant de desservir Raphèle tout en envisageant une aire à l'extérieur de l'autoroute.

Concernant les questions portant sur la localisation et les dispositifs de sécurité :

- Le Cerema précise qu'afin de gérer les questions de sécurité, une aire est généralement pensée avec des voies à sens unique. En matière de conception de l'aire, ce sont des éléments à intégrer lors de la définition de l'organisation de l'aire et du calcul de l'espace mobilisé pour sa réalisation.

Concernant les services « Poids lourds + », Lionel Patte précise que les chauffeurs rencontrent des contraintes (temps de conduite, repos...) qui peuvent se répercuter sur les réseaux. Afin de mieux gérer le flux des poids lourds, un système économique autour des services rendus aux chauffeurs peut être pensé et mis en place.

- Un participant précise qu'il est courant que des camions se garent dans des parkings de Raphèle, provoquant des gênes.
- Le représentant de la communauté d'agglomération précise qu'elle est notamment en charge de la problématique sur la zone économique.
  - Lionel Patte précise que des problèmes sont pré-existants au projet de contournement autoroutier. Celui-ci peut ne pas pouvoir régler totalement ces questions-là mais se doit de les intégrer dans les besoins actuels du territoire afin de mieux les gérer.

L'objectif principal de la réflexion sur les aires de services est d'explorer comment celles-ci peuvent être en cohérence avec les dynamiques de développement du territoire.

- Un participant note l'importance que le contrat avec le concessionnaire futur puisse l'amener à s'adapter aux nouveaux besoins dans le futur.
  - Le Cerema précise que la question de la pérennisation suppose d'intégrer un certain nombre d'éléments en amont (cahier des charges de la concession).
- Une participante demande si l'évolution possible des PPRI en lien avec les projets de digues va pouvoir être prise en compte.

Lors de la présentation des contraintes liées au PPRI, il est précisé que la localisation de l'aire de services en tant que distributeur du tout carburant usuel est significativement orientée vers l'est du territoire. Cependant, tous les services peuvent ne pas être localisés au même endroit, si les analyses permettent d'estimer que cela répond à des opportunités sur le territoire arlésien. Par exemple, il serait envisageable de disposer d'une aire de covoiturage ailleurs. Ce sont là des éléments de réflexion et qui pourront faire l'objet d'études de faisabilité.

- Un participant demande une précision quant aux inter-distances nécessaires pour les aires de service et repos.
  - La Dreal précise que les inter-distances sont définies par des instructions techniques et non des lois ou décrets. Elles sont néanmoins à respecter car elles jouent sur la sécurité.
- Un participant demande si l'aire de services représente une exigence économique pour le concessionnaire.
  - La Dreal indique que cela peut être une source de recettes mais également de contraintes puisque les aires et les services doivent être rentabilisés. En ce sens, des aires sont parfois mutualisées selon les trafics afin que l'aire soit économiquement viable.
- Un participant demande des précisions sur les surfaces nécessaires pour l'implantation des services sur les aires.
  - Les estimations proposées par la DREAL et le CEREMA présentent des fourchettes qui encadrent les besoins fonciers de base : entre 6 et 12 hectares pour les services minimum d'une aire prenant en compte un seul sens de trafics. Les surfaces dépendent des services à offrir, de la capacité (stationnement).
- Deux participants précisent que leur propriété de 30 hectares se situe entre les deux communes d'Arles et Saint-Martin de Crau et entre la voie rapide et la voie ferrée. Ils sont favorables à l'implantation sur leur propriété d'une aire de services et souhaitent pouvoir pour rencontrer directement la Dreal, le site ayant déjà été étudié auparavant lors des précédentes concertations comme lieu de localisation potentiel.
  - La Dreal prendra contact avec eux. La localisation de l'aire de services est un point majeur à mettre en lien avec les besoins et opportunités qu'elle représente.
  - Un participant demande si les municipalités se sont positionnées quant à cette thématique.
    - La Dreal précise que les municipalités ont participé au précédent atelier et à la formulation de l'état des lieux du territoire. Elle rappelle que les municipalités sont soumises aux mêmes contraintes réglementaires telles que le PPRI.
  - Un participant demande si l'aire de services doit servir les deux sens de circulation ou si elle peut être séparée.
    - La Dreal indique que les deux sens de circulation doivent pouvoir bénéficier de services. Une aire de services peut néanmoins se trouver d'un côté de l'autoroute et servir les deux sens de circulation. Une aire pour chaque sens peut bien sûr être réalisée.

La Dreal précise que les suggestions attendues de la part des participants ont pour objectif de comprendre les lieux qui seraient plus propices à l'implantation de services.

- Les représentants de la Ville de Saint-Martin de Crau précisent que des schémas et plans tels que le PLU sont à intégrer afin de prendre en considération les prérogatives et contraintes que rencontrent également les municipalités et donner une cohérence globale au maillage.
- L'acquisition du terrain est aussi l'une des contraintes à prendre en compte au sein du

projet à cause de la rareté du foncier

Stéphane Saint-Pierre revient sur la notion de services pour les poids lourds afin de demander aux participants si un espace de services leur semble pertinent.

- Les représentants de la Ville de Saint-Martin de Crau précisent que la zone industrielle dispose de quelques stationnements et d'un relais avec la gare. Au-delà de cela, il n'y a pas de grand espace ou services proposés aux chauffeurs de camions. Des réflexions seraient à mener avec les opérateurs de transport logistique.
- Les représentants de la Ville de Saint-Martin de Crau précisent qu'une réflexion concertée aurait avantage à être menée car un espace pour les poids lourds suppose de penser à une localisation hors mitoyenneté et que des contraintes s'imposent entre les schémas réglementaires et l'intégration esthétique de cet espace au sein de la municipalité.

Il apparaît que des rencontres et bilatérales entre la DREAL, la Ville de Saint-Martin de Crau et la Communauté d'agglomération ACCM sont à envisager afin d'approfondir cette thématique. La Communauté d'agglomération, notamment, dispose d'une vision globale sur la thématique et les acteurs institutionnels concernés qui seraient à mobiliser lors de ces rencontres.

- Un participant précise qu'il est important d'étudier les secteurs propices à l'accueil de services d'intermodalités. (Arles, Saint-Martin, convergence RN568/RN113)
- Un participant souhaiterait avoir pour la suite des propositions de la part des bureaux d'études techniques.
  - La Dreal précise qu'en vue de formuler ces propositions, les échanges qui ont lieu dans le cadre de la concertation continue permettent d'orienter et de définir les actions qui seraient pertinentes au regard des dynamiques du territoire.

Un participant demande un rappel sur les contraintes associées à l'implantation d'une aire.

- La DREAL et le CEREMA indiquent que ces contraintes sont variées : elles vont des schémas et plans réglementaires aux exploitations agricoles (préjudice individuel et collectif) en passant par les enjeux de protection du milieu naturel.

#### **Axe 4 : Les Suites**

*Voir support de présentation, partie 5*

- Le support de présentation et le compte-rendu de la séance seront transmis aux invités et participants.
- Ces supports sont également consultables sur le site [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com)
- Le comité de suivi aura lieu le 18 février 2020.

## **CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES**

**Atelier n°1 Echangeurs et Aires de Services du 23 janvier 2020**

### **ANNEXE – LISTE DES PRESENTS**

(le support de présentation comprend la liste de tous les invités à ce groupe de travail)

<b><u>Organismes</u></b>	<b><u>NOM Prénom</u></b>
DDTM 13 STA	BONNIER Loïc
Saint-Martin-de-Crau	BERTON Christian
JA Canton Camargue	LAJOUX Clément
Mas Capelle	CLAVIER Rémy
ACCM	BERNIS Florent
ASSPB	LAUGIER Albert
CIV Raphèle	QUAIX Gérard
CD13	GUILLOT Emmanuelle
CIQ La Roquette	LE MEUR Michel
CEREMA	TLIBA Saoud
EGIS	METRAL Boris
DREAL PACA	PATTE Lionel
Nicaya Conseil	SAINT-PIERE Stéphane RIBARDIERE Elise