

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Groupe de travail trafics
Séance 3

Date de réunion : 04/02/20

Lieu : CCI Pays d'Arles – Arles Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants + invités

Ministère
de la transition
écologique et
solidaire

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

-
Provence-Alpes-
Côte d'Azur
Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

Blandine Périchon, du cabinet Nicaya Conseil, remercie les participants pour leur présence, présente l'ordre du jour de la séance ainsi que l'organisation du groupe de travail (règles de travail).

1. Présentation et rappels de l'avancement du groupe de travail
2. Déroulement des groupes de travail
3. Rappel des attentes exprimées par le groupe en séance 2
4. Précisions suite aux différentes interrogations
5. Travail en ateliers
6. Suites

RELEVÉ DES ÉCHANGES :

Présentation et rappels de l'avancement du groupe de travail

Voir support de présentation, partie 1

Après présentation des participants, Blandine Périchon précise que cette troisième séance vient apporter des éclairages suite aux interrogations partagées lors de la deuxième séance du groupe de travail et alimenter des pistes de réflexion en vue de créer des synergies entre le projet et le développement du territoire.

Rappel des attentes exprimées par le groupe en séance 2

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 15 novembre 2019.

- Un participant demande s'il est possible de partager les comptes-rendus des comités des élus sur le site internet.
 - La DREAL indique que les futurs comptes-rendus pourront être partagés sur le site internet, sous-réserve de l'accord de ces membres.
- Un participant demande si la répartition des poids-lourds va augmenter car le nombre de camions provenant de Fos-sur-Mer va également augmenter.
 - Marlène Bourgeois du CEREMA précise que cette augmentation a été prise en compte dans les modélisations.
- Un participant demande si les modélisations prennent les nouveaux projets urbains comme le développement de nouvelles bases logistiques.

16, rue Zattara
13332 Marseille
Cédex 3
téléphone :
04 91 28 40 94

- Marlène Bourgeois indique qu'en effet, les nouveaux projets urbains connus ou prévus ont été pris en compte dans les modélisations.
- Un participant demande si le nouveau projet de hangar logistique envisagé au nord d'Arles a été pris en compte (ce projet est prévu au niveau du port fluvial) :
 - La DREAL indique qu'elle a pris en compte tous les projets connus à ce jour.
- Un participant demande si le trafic issu des zones logistiques de Saint-Martin-de-Crau a été pris en compte.
 - La DREAL confirme que ce trafic a été pris en compte dans le projet comme tout l'existant et ce qui est en projet.
- Un participant s'interroge sur le chiffre de 10 % de poids lourds prévus sur la RN113, niveau qui lui paraît faible.
 - Marlène Bourgeois indique que ce sont des comptages par systèmes automatiques aux péages mais également des enquêtes qui ont été menées et ont permis d'aboutir à ce chiffre en moyenne annuelle.
 - Un participant demande à voir ce chiffre sans le dimanche.
 - Marlène Bourgeois montre l'histogramme diffusé lors de la précédente séance qui indique le comptage jour par jour.
 - Lionel Patte explique que la part relative du trafic PL peut sembler modérée au niveau du franchissement du Rhône, parce que le trafic de véhicules particuliers est très élevé, au trafic de transit s'ajoutant du trafic plus local. Mais en valeur absolue, le trafic PL est effectivement élevé (supérieur à 7 000 PL /jours moyens).

Précisions sur les différentes interrogations

Voir support de présentation, partie 3

Le CEREMA présente la stratégie de requalification de la RN113 en boulevard urbain à 2x2 voies et en voie apaisée à 2x1 voie à 70 km/h.

- Un participant trouve non pertinent de requalifier la RN113 et de la limiter à 70 km/h.
 - La DREAL indique qu'il est prévu de requalifier cette route. A ce stade cela constitue une hypothèse de travail. La question de l'aménagement de cette route et des modes actifs se pose également. Pour l'instant, l'hypothèse d'une requalification assez prononcée a été choisie et c'est la raison pour laquelle la vitesse est abaissée à 70 km/h.
 - La DREAL indique qu'il reviendra aux collectivités concernées de préciser le projet de requalification de la RN113 au droit de la traversée d'Arles notamment
- Un participant demande pourquoi la vitesse ne peut pas être dès maintenant abaissée à 50 km/h.
 - La DREAL indique que c'est une décision qui doit être prise par le préfet de Région en accord avec l'exploitant de la voie. Cette route nationale assure aujourd'hui une fonction de continuité du réseau autoroutier.
- Un participant demande si le contournement autoroutier induit une décharge du trafic vers la route des Saintes-Maries de la Mer.
 - Marlène Bourgeois indique qu'il peut y avoir un léger report. Il a été également identifié que certains usagers qui arrivent de Montpellier peuvent prendre la route de Saint-Gilles pour rejoindre le contournement autoroutier.
- Un participant demande si la zone nord du port d'Arles sera interdite aux poids-lourds car le trafic dévié va se concentrer sur cette zone. Il indique également qu'il existe un espace vert sur ce secteur avec des aménagements résidentiels proches du canal.

- La DREAL indique que la vocation du contournement est d'assurer une bonne desserte des zones économiques du territoire. En venant de l'est, un demi-échangeur à Balarin permet d'accéder au nord d'Arles, via la RN113 requalifiée, puis la rocade (RD570N) ; le trafic reste sur les mêmes voiries qu'aujourd'hui. En venant de l'ouest, l'accès à la zone nord se fait par le demi-échangeur en rive gauche, le nouveau barreau porté par le Département, puis la rocade. Le trafic PL concerné, au demeurant limité (environ 200 PL), ne traverse pas de zones urbanisées et évite notamment la traversée d'Arles.
 - Le projet de barreau entre la RD35 et la RN113/RD570N (au Sud-Est d'Arles) est porté par le Conseil Départemental et a fait l'objet d'une enquête publique en juin 2018 avec un avis favorable rendu par le commissaire enquêteur.
- Un participant demande si les poids-lourds vont passer par la zone de Fourchon.
- La DREAL indique que l'aménagement comprendra une amélioration de la signalisation dans cette zone.
- Un participant demande s'il y aura un groupe de travail sur la requalification de la RN113. avec la Communauté d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette comme cela était envisagé
- La DREAL indique que c'est ce qui est prévu et que cela dépendra bien sûr de la volonté des nouveaux exécutifs communaux et intercommunaux qui résulteront des élections prochaines.
 - La DREAL précise que pour le dossier de concertation de la prochaine concertation réglementaire, elle s'appuiera sur les études à sa disposition en précisant que la compatibilité entre la requalification et le contournement sera assurée.

Le CEREMA présente une modélisation du système de péage prévu pour le contournement autoroutier ainsi que la nature des flux des poids-lourds.

- Un participant demande où seront situées les entrées sur la section autoroutière.
- La DREAL indique qu'il y a 3 échangeurs à Saint-Martin-de-Crau, un demi-échangeur à Balarin, un demi-échangeur au sud d'Arles avec la RD35 et un échangeur à l'ouest pour connecter la RN113/RN572.
- Un participant demande de quelle manière le trafic PL en desserte locale ou en transit peut être différencié (et contrôlé).
- La DREAL indique que différents moyens de contrôle existent. Les chauffeurs ont des feuilles de route qu'ils doivent pouvoir présenter lors d'un contrôle, permettant de vérifier notamment s'ils ont le droit de circuler dans un périmètre donné. Par exemple, avec la mise en service de la déviation Poids Lourds par les voies portuaires sur la commune de Fos-sur-Mer, des contrôles sont réalisés très régulièrement.
 - Sur Arles, le principe serait surtout d'interdire le trafic Ouest-Est. Les poids lourds n'auraient aucun intérêt à ne pas emprunter le contournement (rapport coût/distance parcouru). Ce sont les poids lourds qui veulent desservir le nord d'Arles qui évitent le contournement en venant de l'Est.
- Un participant demande si le futur projet de pont aux salins de Giraud est pris en compte.
- La DREAL indique que ce projet n'a que très peu d'effet sur le contournement autoroutier, mais qu'elle a des échanges avec le maître d'ouvrage de ce projet (Conseil départemental)
- Un participant demande si l'augmentation du coût du péage (ndlr : appliqué au niveau des barrières existantes) comme présentée lors de la séance précédente ne va pas dissuader les usagers de prendre le contournement. Des stratégies d'évitement pourraient être pratiquées.
- La DREAL indique qu'en les voyageurs en transit pratiquent peu ces techniques d'évitement, ce sont plutôt les locaux qui connaissent bien le réseau local. Quoi qu'il en soit, ce phénomène est pris en compte dans la modélisation, et il convient de le réduire / ne pas le favoriser.

- Un participant demande si le fait d'être en 2x2 voies (et non 2x3 voies) n'incitera pas les poids-lourds à éviter l'autoroute.
 - La DREAL rappelle que la section la plus chargée (entre les échangeurs de St-Hippolyte et de Balarin) est prévue à 2x3 voies pour assurer un niveau de service suffisant sur la liaison. Sur le contournement, le nombre de voies (2x2) est bien en rapport avec le niveau de trafic attendu à moyen et long termes. Par ailleurs, l'autoroute aura un niveau de sécurité supérieur, de meilleures caractéristiques que la RN113, et évite la mixité des trafics, réduisant les risques de perturbation.
- Un participant indique que le flux des poids-lourds qui sortent à Salon-en-Provence, prennent la RN113 et ensuite reprennent à Saint-Martin-de-Crau est important. Cela peut inciter certains poids-lourds à faire le tour de Saint-Martin-de-Crau afin d'éviter le péage.
 - La DREAL indique que ce phénomène est pris en compte (dans le calage du modèle, comme dans les projections). Le principe est de parvenir à faire payer le péage au plus grand nombre afin que son prix diminue pour tout le monde. Elle indique qu'il va peut-être également être envisagé d'interdire le trafic de poids lourds en transit à Saint-Martin-de-Crau afin de réguler ces phénomènes de tentatives d'évitement du péage du contournement.
- Un participant demande si le péage à l'est de Saint-Martin-de-Crau sera augmenté, car cela va pénaliser les habitants de ce secteur.
 - La DREAL indique que le financement de l'autoroute implique de faire payer le transit et le trafic d'échange, par un péage supplémentaire au niveau des barrières existantes. Dans le schéma proposé, le trafic d'échange entre Saint-Martin et Salon (par exemple) verrait son péage augmenter. Pour aller vers Salon, il reste la possibilité d'emprunter un itinéraire gratuit (D113), certes moins rapide.
- Un participant demande si les nuisances vont augmenter pour les riverains étant donné que le trafic va augmenter.
 - La DREAL indique que l'évolution des flux à Saint-Martin-de-Crau est prise en compte. Pour cette raison, des enquêtes supplémentaires sont prévues aux trois échangeurs afin de quantifier plus précisément les impacts potentiels.
 - Les éléments présentés lors des séances permettent de distinguer de ce qui relève des évolutions de trafic dans le temps (évolution de la demande), et celles qui sont générées par le projet, avec notamment des reports.
- Un participant demande s'il est possible d'avoir les chiffres 2019 pour la nature des transits poids-lourds.
 - Marlène Bourgeois indique que les chiffres présentés sont issus d'une enquête récente qui a été menée antérieurement.
- Un participant demande s'il y a une volonté de dévier les poids-lourds de transit de l'A54 vers l'A7-A9.
 - La DREAL indique que cette question mérite d'être appréhendée sous plusieurs angles : faisabilité juridique, acceptabilité (populations et entreprises concernées par le détour important) et l'intérêt général. A ce dernier titre, si une telle solution peut sembler bénéfique pour les Arlésiens, elle a des incidences sur les populations habitant à proximité de l'itinéraire, comme celles d'Orange par exemple.
- Un participant demande si le choix effectué entre construire un échangeur complet ou un demi-échangeur dépend uniquement du coût.
 - La DREAL indique pour définir les fonctionnalités et le dimensionnement d'un échangeur il faut prendre en considération l'ensemble des implications. Il faut par exemple assurer la transparence hydraulique des ouvrages en particulier pour l'échangeur au sud d'Arles. Il y a une recherche de compromis entre ce qui est réellement utile et ce qui ne l'est pas, avec le souci de limiter les impacts du projet.
- Un participant demande si la desserte de Raphèle changera avec le projet et s'il est possible de l'améliorer.

- La DREAL précise que le projet ne modifiera pas les conditions actuelles de desserte et de circulation pour Raphèle, même si il n’aura pas un échangeur autoroutier spécifique pour desservir Raphèle.
 - En revanche, la DREAL indique que suite aux échanges du précédent groupe de travail, elle envisage une solution consistant à ajouter un barreau entre la RD453 et la RN113. Pour cela, il existe plusieurs possibilités : soit utiliser une voie communale déjà existante en améliorant ses caractéristiques au niveau des Cantarelles ou plus près du Pont de Crau. Cela permettrait de délester du trafic de la RD453 vers la RN113. Cette option illustre l’intérêt de requalifier la RN113, avec un vitesse modérée à 70km/h, en proposant une évolution de sa fonction. Elle deviendrait une voie d’échanges avec le réseau local, collectrice plus adaptée que la RD453. Cela offre notamment l’opportunité de délester Pont-de-Crau de plusieurs milliers de véhicules par jour alors qu’aujourd’hui il y a 13 000 véhicules par jour.
- Un participant demande si cela implique de franchir la voie ferrée.
- La DREAL indique que effectivement, ce barreau doit franchir la voie ferrée, mais l’idée est de chercher à reprendre un ouvrage, une emprise et une infrastructure déjà existante, qu’il faudrait réaménager.

Travail en ateliers

Voir support de présentation, partie 4

La DREAL a questionné les participants sur la possibilité de créer un barreau sur le secteur de Raphèle Pont de Crau entre la RD453 et la RN113.

Les participants se sont prononcés favorablement au principe de création d'un tel barreau.

Les questionnements ont porté sur un positionnement géographique pertinent de ce barreau afin de drainer le plus de flux sans déplacer ou aggraver des situations existantes

• Connexion sur Pont de Crau : récupère tout le trafic
• Connexion intermédiaire entre Raphèle et Pont de Crau : moins attractive
• Limiter les impacts en utilisant au maximum les infrastructures existantes, distinguer les connexions existantes
• Question de l’accessibilité des zones commerciales
• Eviter le trafic du rond point de la Rose des vents
• Proposition de faire deux accès à la fin de la voie rapide : au-dessus voie ferrée / échangeur
• Attirer le flux Raphèle et Pont de Crau

Il ressort principalement des échanges que le maillage local doit être analysé finement. Les connexions « naturelles réalistes » sont à étudier et évaluer celles qui capteraient le plus de trafic.

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.
- La concertation publique réglementaire sur les variantes de tracés est prévue pour le milieu du second trimestre 2020 (après les élections municipales).

ANNEXE – LISTE DES PRESENTS

DREAL

Lionel Patte

EGIS

Boris Métral

CEREMA

Marlène Bourgeois

NICAYA

Blandine Périchon

Pauline Sabouraud

Région Sud Provence Alpes Côte-d'Azur

Rémi Dorne

Association Cité du logement

Roland Pastor

Pour le contournement autoroutier maintenant

Odile Crombé

Olivier Robles

ACEN

Marie-Hélène Bousquet-Fabre

Corinne Dub

ACCM

Florent Bernis

CIQ La Roquette

Michel Le Meur

Saint-Martin-de-Crau

Christian Berton

Agricultrice

Patricia Clavier

CCI Pays d'Arles

Christelle Castell

CIV Raphèle

Christian Matéoli

Gérard Quaix

Collectif des riverains de Pont de Crau

Michel Magub

Monique Chiesa

Collectif des riverains du Pont Van Gogh

Mourad Amara

CD13

Emmanuelle Guillot

CIQ de l'Hauture

Agap Besson

Ville d'Arles

Aline Martin

DDTM 13

Loïc Bonnier