

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Groupe de travail Echangeurs et Aires de Services
séance 1

Date de réunion : 08/10/19

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, 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. Rappels et situation actuelle (aires de services / échangeurs)
4. Travail en ateliers
5. Suites

RELEVÉ DES ECHANGES :

Axe 1 : Réorganisation du fonctionnement des groupes de travail

Voir support de présentation, parties 1 et 2

Stéphane Saint-Pierre introduit la séance et reçoit l'assentiment des participants quant au respect des règles de travail du groupe qu'il propose. Il précise que le travail sur la thématique « Echangeurs et aires de service » présente des modifications dans les modalités de travail par rapport aux séances de travail « Milieu naturel » et « Agriculture ».

Lionel Patte, chef de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL PACA, expose le déroulé du groupe de travail « Echangeurs et Aires de service ». Cette première réunion a pour objectif de traiter deux thématiques qui peuvent être distinctes mais dont le rapprochement avait été historiquement fait car des éléments de connaissance s'avéraient être communs. Il précise également que des premières séances de travail ont eu lieu : trafics, milieu naturel et agriculture. Ces séances ont fait prendre conscience à la DREAL de l'opportunité d'ajuster les modalités de travail collectives afin de mieux valoriser les connaissances et apports des participants dans une logique de co-construction. Une organisation adaptée de la séance de travail est donc proposée pour cette séance.

Stéphane Saint-Pierre demande le point de vue des participants sur ces adaptations, notamment aux personnes qui ont participé au groupe de travail Agriculture :

- La logique de présentation directe de propositions par la DREAL et EGIS a conduit les participants à formuler des remarques sur ces éléments (réactions) et la DREAL/EGIS à justifier les propositions (postures peu propices à l'échange et la co-construction) :
 - Stéphane Saint-Pierre confirme que cette perception a été partagée par la DREAL, d'où l'orientation consistant à partir des réflexions des participants.
 - Lionel Patte confirme l'importance d'une approche co-construite avec les participants.

- Un participant précise qu'il est venu en 2011 lors des concertations et explique qu'il souhaite qu'une mise au point soit réalisée afin qu'il puisse se situer par rapport aux groupes de travail actuels. Il souhaite apprécier ce qui a évolué et ce qui demeure par rapport à 2011 :
 - Lionel Patte explique que le projet a dû faire face à des évolutions réglementaires ou territoriales. Il précise que le nouveau projet doit s'adapter aux nouvelles conditions réglementaires. La concertation va permettre d'actualiser les connaissances et enjeux.

Lionel Patte précise la demande exprimée lors des séances préparatoires et par les participants au Comité des élus du 26 juillet 2019 d'inscrire le projet dans son siècle, c'est-à-dire se projeter et associer au mieux les enjeux de territoire, les enjeux du 21^e siècle et les besoins du projet. Il rappelle l'objectif de la DREAL d'arriver au meilleur projet possible, c'est-à-dire celui qui répondra aux besoins actuels et qui saura anticiper les besoins futurs. En particulier, de nouveaux éléments depuis la dernière concertation ont pu apparaître et d'autres ont davantage à être vérifiés. L'objectif est également de conserver la faisabilité réglementaire et économique du projet :

- Julien Menotti, responsable d'opérations pour la DREAL, précise que la concertation de 2019 porte sur le fuseau de 1 000 m de large et non sur le tracé préférentiel qui avait été retenu en 2013.
- Une participante remarque l'évolution de la communication autour du dispositif de concertation entre 2013 et aujourd'hui, permettant une plus grande intégration des « citoyens ».

Axe 2 : Rappels et situation actuelle sur les aires de services et échangeurs

Voir support de présentation, partie 3

EGIS présente des données concernant la thématique du jour.

- Un participant demande des précisions sur la surface type nécessaire pour une aire de services ou de repos et s'il y a des possibilités de réaliser des aires compactes.
 - EGIS précise que la surface sera définie selon les besoins et les services qui seront proposés.
 - La DREAL précise que la surface de 14 hectares annoncée en 2013 avait été définie par rapport aux besoins de base et également aux services proposés qui intégraient les services aux usagers (VL et PL), le stationnement, l'agrément. Pour le stationnement, par exemple, la surface dépend des capacités d'accueil choisies, notamment pour les poids lourds et des normes de sécurité. L'ensemble de ces données a vocation à être actualisé.
- Une participante demande si l'aire des *Cantarelles* sera supprimée.
 - La DREAL répond qu'elle ne sera pas située sur le contournement. Elle pourrait exister encore, mais n'aura plus de flux de clients actuels, ce qui pose la question de sa pérennité
- Un participant est étonné par les études de trafics qui montrent un passage encore important de camions par jour à proximité du centre-ville d'Arles (env 730 dans la situation projetée à 2028).
 - Ces camions sont a priori liés à l'activité même de la ville d'Arles.
 - EGIS précise que cela fait néanmoins 9 fois moins environ que dans la situation actuelle « modélisée à l'horizon 2017 » (selon les études de trafic 2019, le trafic PL sur le viaduc existant sur le Rhône passe de 6 800 PL/j dans la situation 2017 à 730 PL/j dans la situation 2028 avec contournement).
- Un participant demande la signification d'un demi-échangeur.
 - EGIS indique que pour un demi-échangeur tous les mouvements ne sont pas permis mais seulement la moitié des échanges (par exemple vers et depuis l'ouest, mais pas vers l'est).
 - La DREAL précise qu'un demi-échangeur a moins d'impacts et que le choix de

l'échangeur doit se faire en fonction des besoins et de l'utilité des échanges.

- Un participant réagit en précisant que Arles est une ville qui a vocation à devenir touristique, plus qu'elle ne l'est déjà actuellement. Il considère donc qu'un échangeur complet est un enjeu pour pouvoir accéder facilement à la ville.
- Un participant précise que la sortie de Raphèle n'existera plus.
 - La DREAL précise que sur la carte, seuls les échangeurs sur l'autoroute sont représentés. Une fonction de rétablissement apparaît entre Raphèle et la RN 113.
 - Egis précise que lors des études antérieures, les échanges existants au droit de Raphèle avaient été sortis de l'autoroute car ce point d'échange ne peut pas être maintenu dans la section prévue à 2x3 voies entre Balarin et la RN568. Aussi, des solutions de rétablissement de certains mouvements en dehors de l'autoroute avaient alors été étudiées (notamment le raccordement sur la RN113 requalifiée).
- Egis précise que les 3 échangeurs sur Saint-Martin-de-Crau seraient conservés dans leurs fonctions actuelles.

Axe 3 : Travail en Ateliers

Voir support de présentation, partie 4

Les objectifs des ateliers proposés aux participants :

- Premier temps :
 - Caractériser la situation actuelle
 - Fonctionnement des points d'échange et l'offre actuelle de services à l'utilisateur
- Deuxième temps :
 - Identifier les attentes et besoins sur les futurs échangeurs et la ou les aire(s) de services envisagés

Trois espaces de travail sont organisés : l'un concerne les échangeurs d'Arles, l'autre les échangeurs de Saint-Martin-de-Crau et le troisième, les aires et services.

Deux tours ont été organisés au sein de chaque temps de travail afin que les participants puissent traiter deux des trois thématiques de travail.

Le travail *in extenso* des participants se trouve restitué en annexe du présent document.

A la fin des ateliers, Stéphane Saint-Pierre a demandé aux participants un mot pour décrire la séance de travail ainsi menée. « Construction » « Dans le vif du sujet » « Participation de tous » sont les termes exprimés par les participants. Cette appréciation semble confirmer la pertinence d'adapter l'animation des groupes de travail.

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.
- La prochaine séance de travail sur la thématique permettra un retour sur la façon dont les contributions ont pu être traitées et sur les suites données par le maître d'ouvrage.
- Certaines contributions et suites pourront être abordées dans le cadre d'autres groupes de travail directement concernés, comme le GT « Trafics ».

Annexe : Verbatim des Ateliers

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

Echangeurs Saint-Martin	
Situation actuelle	
Points forts	
L'échangeur Est fonctionne bien Le ½ échangeur ouest est ok également	
Points faibles	
Echangeur central	Difficultés Problème de camions qui arrivent sur un stop pour aller sur la D24 : zone industrielle Ceux qui veulent rentrer sur l'échangeur pour aller direction Arles → obligatoire d'aller sur petit rond point avant de reprendre l'échangeur
Quid de la RN 113 actuelle ?	Echangeur Est = déporté par rapport au raccordement à la RN 113 → Augmentation des distances parcourues pour usagers prenant la RD 119 vers l'est

Echangeurs Saint-Martin	
Projet Futur	
Echangeur central	Amélioration de la situation / Sortie Salon Saint-Martin → Suppression de stop Simplification des bretelles Objectif = amélioration confort piéton / cycle pour faciliter lien Saint-Martin / zone industrielle
+ Boulevard de la libération	Objectif : création sortie / entrée RN 113 sur Route de Baussenq. → Faciliter accès pour Delta recyclage
Echangeur Est	ok. (sur le schéma de principe. Réduction des distances pour usagers prenant RN113)

Échangeurs Arles	
Situation actuelle	
Points forts	
Beaucoup de points de desserte <ul style="list-style-type: none"> • Desserte Raphèle <ul style="list-style-type: none"> ◦ Et Pont de Crau ◦ Et port fluvial d'Arles 	
Points faibles	
Beaucoup d'accès dangereux (Clémenceau 5 : dangereux) – Vittier Sortie Nimes 4	
Congestions fréquentes qui remontent sur RN 113	
Enclavement des quartiers sud	
Entre échangeurs 6 et 5 : sortie Arles centre	Inter-distance courte + zone « arrêt » dangereuse / stockage
Giratoire Vittier : giratoire peu fluide par rapport au trafic	Congestions
Le sens Salon - Arles est le plus chargé	
Problème du nombre de ponts insuffisant	Difficultés de franchissement. Il manque un pont au nord d'Arles

Echangeurs Arles	
Projet Futur	
Besoin d'accès aire au centre d'Arles (2 sens)	
Faire une simulation de trafic avec deux échangeurs complets Arles	Déterminer trafic résiduel RN 113 / charges – décharges par rapport à la solution précédente
Desserte Raphèle – Pont de Crau	Impact sur RD 453 et pont de Crau Pont de Crau « effet suppression éch 8 » + (quid enquête O/D ? 60% Saint-Martin de Crau ?
Simulations trafic sans liaison SE (RD35 + RN113) ?	Crainte : effet quartier sud ?
Fonctionnement échangeur Balarin, seule sortie pour Arles depuis Fos/Salon (risque remontée file)	
Proposition 2013 → Pas de possibilité de rejoindre Arles depuis Est si on rate Balarin ?	
Saintes-Maries, les oubliées ?	
Traitement carrefours sur RN113 requalifiée	
Quel effet du projet du département « RD35 » ? Pris en compte ?	
Comment relier Port St Louis depuis Est ? Sortie Saint Martin ?	
Quel intérêt depuis Nîmes à prendre le contournement pour rejoindre Arles ? (centre). Temps de parcours ?	
Vitesse limitée sur contournement ? (sécurité, pollution, etc)	
Vitesse sur 113 requalifiée ? → limite vs réelle ?	

Aires et services	
Situation actuelle	
Où sont les aires ? Comment ça fonctionne	<p>Sens St-martin → Nîmes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lançon de Provence : trop loin d'Arles • Fourchon • Nîmes (rien avant) <p>Sens Nîmes → Saint-Martin</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cantarelles <ul style="list-style-type: none"> ◦ est après Arles ◦ On ne peut pas revenir à Arles
Points faibles	
Lançon : Trop loin d'Arles. Il faut sortir (Fourchon) et il y aura une perte d'activité → Hôtels, restaurants, station essence	
Cantarelles : Après Arles. Va perdre 90% de son activité (→ indemnisation ?). Friche à dépolluer si ça disparaît. (si projet) Pas assez de stationnements PL.	
Points forts	
Lançon : Tous les services. Développer offre touristique ? Pour réfléchir à un passage à Arles	
Fourchon : Tous les services (mais il faut sortir)	
Cantarelles : Sens Nîmes → Salon, a un fonctionnement de type aires de services	

Aires et Services
Projet futur
Faire des aires de service une vraie halte multimodale avec covoiturage / stationnement vélo sécurisé / quais TC. Connexion avec navettes urbaines (réseau TC) et pistes cyclables / bornes électriques / GNC – GNV → propres
Pas de concurrence des services / hébergements avec locaux. Oui aux toilettes, non aux hôtels !
Surface réduite
Service minimum habituel
Tarif limité pour usagers ?
Point d'info touristique pour halte historique / Camargue – Crau - Alpilles
Panneaux info sur site exception
Brumisateur

Perméabilité avec le territoire : - Mise en valeur des produits locaux et de la Camargue y compris solutions innovantes - Connexion avec le territoire local
Utilisation des énergies renouvelables
Mettre en valeur le pays d'Arles : Architecture, traditions, patrimoine naturel (MAB) et bâti (patrimoine mondial)
Mutualisation : Une aire pour les deux sens et optimisation de l'utilisation de l'espace : limiter la consommation.
Réorienter la fréquentation de passage naturelle sur Fourchon pour les acteurs économiques (service, hôtel, restaurant) qui estiment que l'éloignement du contournement entraînera une baisse de leur activité → Crainte effet de « déviation » et perte de fréquentation touristique
Aire en dehors des zones à péage : Perméabilité / territoire ?
Exemplarité / signalétique
Donner envie de venir visiter la ville et le territoire
Comment lier l'aire avec l'échangeur ?
Magnifique vitrine : Camargue, parc, Arles

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Atelier n°1 Echangeurs et Aires de Services du 8 octobre 2019
ANNEXE – LISTE DES PRESENTS

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

Organismes	NOM Prénom
CCI Territorial du Pays d'Arles	CASTELL Christelle
CDP PA	ROCCHI Jean-Marc
DDTM 13 STA	BONNIER Loïc
ASSAB	LAUGIER Albert
CIV Raphaële	QUAIX Gérard
ACCM	VULPIAN Claude
	BERNIS Florent
Ville d'Arles	MARTIN Maline
CD13	GUILLOT Emmanuelle
PAT	BONFILS Elizabeth
Saint-Martin-de-Crau	PETITJEAN Daniel
DIR Infra Région Sud	DORNE Rémi
Chambre d'Agriculture 13	BERTRAND Jean-Marc
CIQ La Roquette	LE MEUR Michel
CIQ Cavalerie – Saint-Julien - Réattu	SALTIEL Aviva
	KUNARCH Anne-Marie
EGIS	METRAL Boris
DREAL PACA	PATTE Lionel
	MENOTTI Julien
Nicaya Conseil	SAINT-PIERE Stéphane
	RIBARDIERE Elise