contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail « aires de services »

Séance n°1

Arles – mardi 31 janvier 9h30

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
Provence-Alpes Côte d'Azur

Ordre du jour

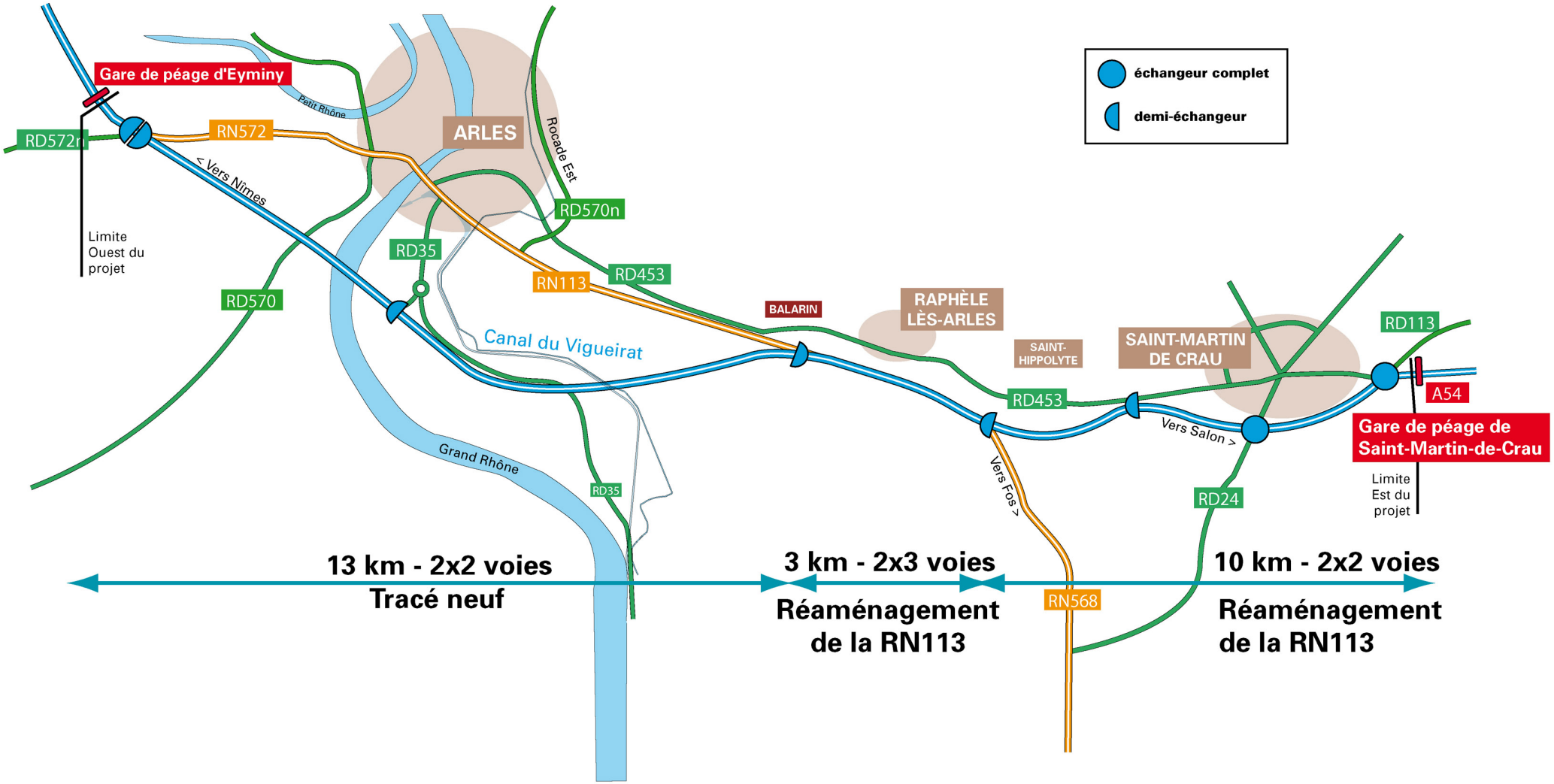
- Rappels
- Bilan de la concertation
- Décision du Comité de Pilotage
- Démarche « aires de services »
- Suites du processus de travail

RAPPELS

Objectifs du contournement autoroutier d'Arles

- **Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN 113**
  - Requalification de la RN 113
  - Réduction des nuisances
  - Réappropriation de l'espace urbain
- **Améliorer la sécurité routière**
- **Garantir la continuité autoroutière A8-A7-A54-A9**
- **Contribuer au développement socio-économique local**
  - Développement du transport multimodal : rail, route, fluvial
  - Desserte des pôles urbains et économiques
  - Favoriser la réalisation de projets d'aménagement urbain

Principales caractéristiques



BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Différentes contributions

- **Réunions publiques**
  - **Saint-Martin-de-Crau (28 juin) : 55 personnes environ**
  - **Arles (30 juin) : 160 personnes environ**
- **Site internet**
  - **1088 visiteurs**
  - **158 contributions sur le forum**
- **Expositions publiques**
  - **Arles**
    - **668 visiteurs - 6 permanences - 81 contributions au registre**
  - **Saint-Martin-de-Crau**
    - **48 visiteurs - 3 permanences - 11 contributions au registre**

Principales thématiques évoquées

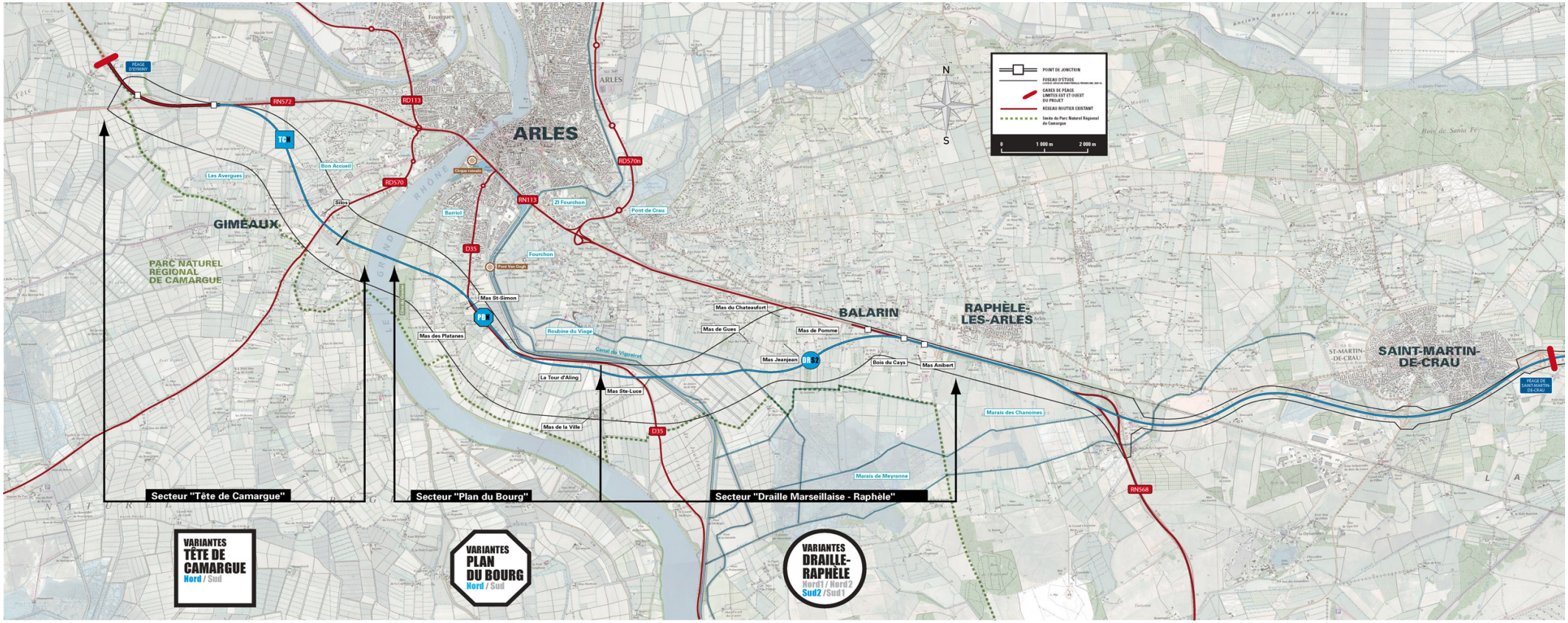
- **Environnement humain et naturel**
  - Hydraulique et hydrogéologie
  - Milieu naturel
  - Paysage, patrimoine, cadre de vie,
  - Loisirs, tourisme et usages locaux
  - Agriculture
  - Nuisances sonores, atmosphériques
  - Urbanisation, développement
- **Évaluation économique et sociale**
  - Socio-économie
  - Coûts
- **Technique**
  - Réseaux
  - Hydraulique fluviale
  - Géologie, géotechnique
- **Fonctionnalités**
  - Sécurité routière
  - Exploitation et entretien
  - Niveau de service, confort de circulation

** Opportunité du projet – Contournement par le Nord*

10 novembre 2011

DÉCISIONS DU COPIL

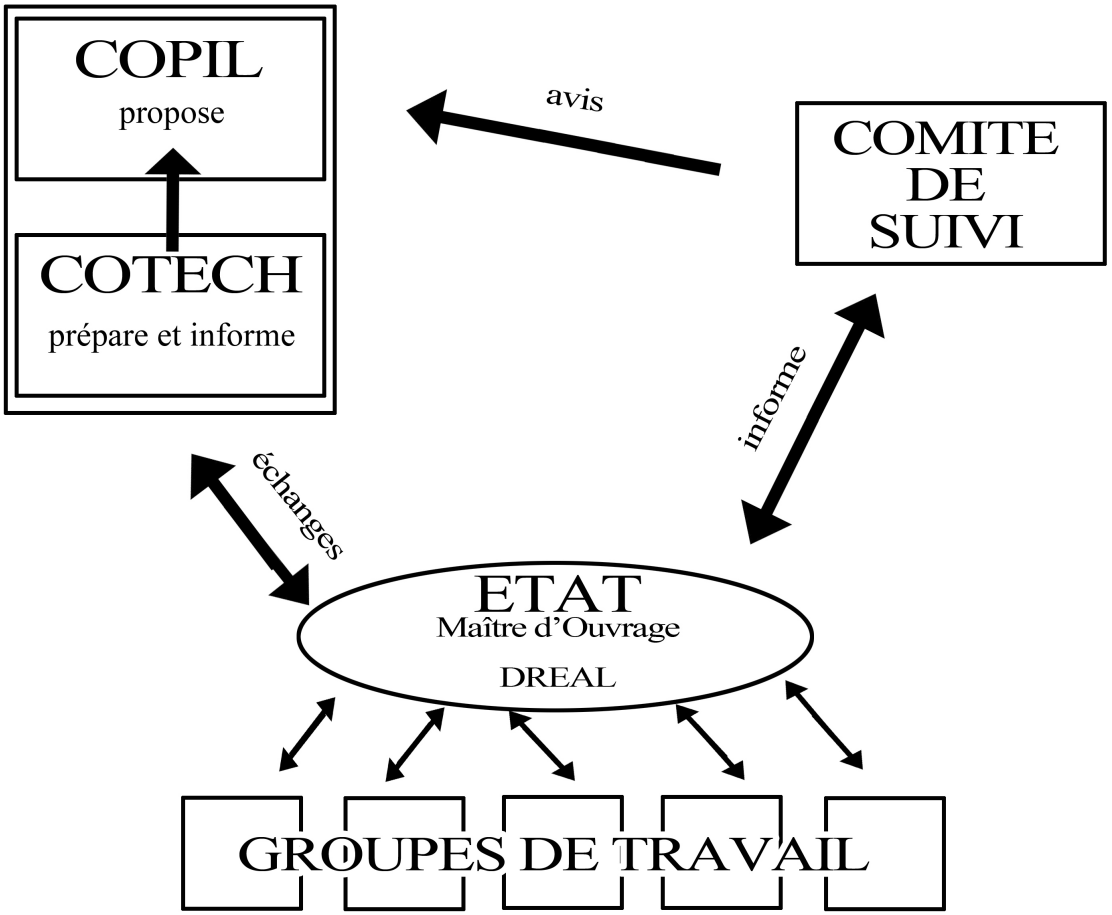
Bande de 300 m retenue pour la suite des études



Tête de Camargue Nord + **Plan du Bourg Nord** + **Draille Marseillaise Raphèle S2**

Processus de définition de l'opération

- Mettre en place les instances de gouvernance et de pilotage
- Finaliser les études techniques dans la bande de 300 m
- Poursuivre la concertation en parallèle
- Préparer l'Enquête d'Utilité Publique préalable à la DUP



7 groupes de travail thématiques

Thème	Instance de travail
Aires de services	Groupe de travail
Échangeurs	Groupe de travail
Nuisances sonores	Groupe de travail
Agriculture et foncier agricole	Groupe de travail
Hydraulique	Groupe de travail
Milieu naturel	Comité de suivi écologique
Requalification de la RN113	*Ville d'Arles ⇔ partenaires + CIQ*

Calendrier prévisionnel

2012	Définition concertée de l'opération et préparation du dossier d'Enquête Publique
2013	Enquête d'Utilité Publique
2014	DUP
2014	Mise en concession
	Avant projet routier
	Procédures complémentaires
	Projet d'exécution
	Consultation des entreprises
2017	Démarrage des travaux
2020	Mise en Service

Démarche « Aires de services »

Objectif de la démarche

- **Suite à la concertation publique réglementaire**
- **À partir des investigations conduites au préalable**
- **Affiner et préciser les fonctions des aires de service à prévoir**
  - Partager la connaissance des besoins en aires de services sur le territoire
  - Partager les principales fonctionnalités à satisfaire
  - Formuler des propositions en aires de services appropriées à la situation

Groupe de travail « aires de services »

- Ville d'Arles
- Ville de Saint-Martin-de-Crau
- CA ACCM
- CCIT du Pays d'Arles
- Comité communal de Concertation de Saint-Martin-de-Crau
- DREAL PACA
- DDTM 13
- CIQ de la Roquette
- CIQ de Trinquetaille
- CIQ de Pont de Crau
- CIQ de Tête de Camargue
- Association des habitants du Plan du Bourg
- Association Sud Semestre Plan du Bourg
- CIV de Raphèle

Démarche de travail

Réflexions techniques engagées

- **Le besoin en aires de services (réglementation)**
- **Implantations (données de trafic, socio-économie,…)**
- **Dispositifs des aires de services**
- **Sécurité**
- **…**

Séances de travail du groupe

- **Séance n°1**
  - Installation du groupe
  - Programme de travail
  - Connaissances partagées
- **Séance n°2**
  - Enjeux
  - Exploration des orientations
- **Séance n°3**
  - Orientations
  - Exploration des solutions
- **Séance n°4**
  - Variantes de solutions

Principes d'une aire de service

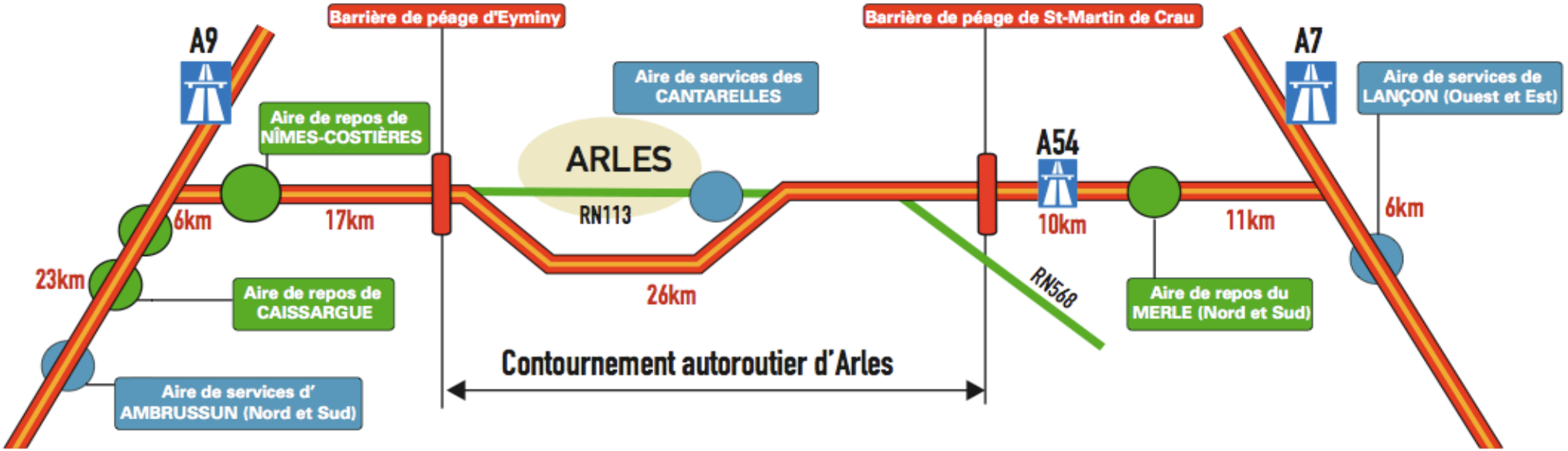
- **Aire de services**
  - *« aire située en bordure immédiate de la route observée, accessible directement depuis cette dernière, ou associée à un diffuseur, et sur laquelle est implantée au moins une station-service »*

- **Aire de repos**
  - *« aire située en bordure immédiate de la route considérée, accessible directement depuis cette dernière, ou associée à un diffuseur, mais sur laquelle aucune station service n'est implantée, mais pouvant offrir un autre service (restauration, hôtellerie, etc.) »*

Principes d'une aire de services

- **Objectifs ou contraintes concernant les aires**
  - **Circulaire 1987**
    - nombre d'aires proposées,
    - localisation approximative, en rapport avec les aires existantes,
    - typologies
  - **Respect des inter-distances sur l'itinéraire de transit**
    - recommandations techniques relatives aux autoroutes (ICTAAL)
    - un maximum de 30 km entre aires de repos et 60 km entre aires de services
  - **Niveau de services**
    - services, capacité, équipements, accessibilité PMR,…
  - **Sécurité**
    - accès, lisibilité système, gestion des flux,….
  - **Valorisation**
    - du patrimoine naturel, culturel, architectural local

Schéma de Principe : les aires de services



Application au contournement d'Arles

- Il est nécessaire de disposer
  - **D'une aire de services** réalisée sur un tronçon s'étendant de 5 km à l'ouest de la barrière de péage d'Eyminy à la RN568 ;
  - **D'une aire de repos** réalisée sur le contournement autoroutier entre le Grand Rhône et le raccordement à la N113, c'est-à-dire dans les secteurs Plan de bourg ou Draille Marseillaise

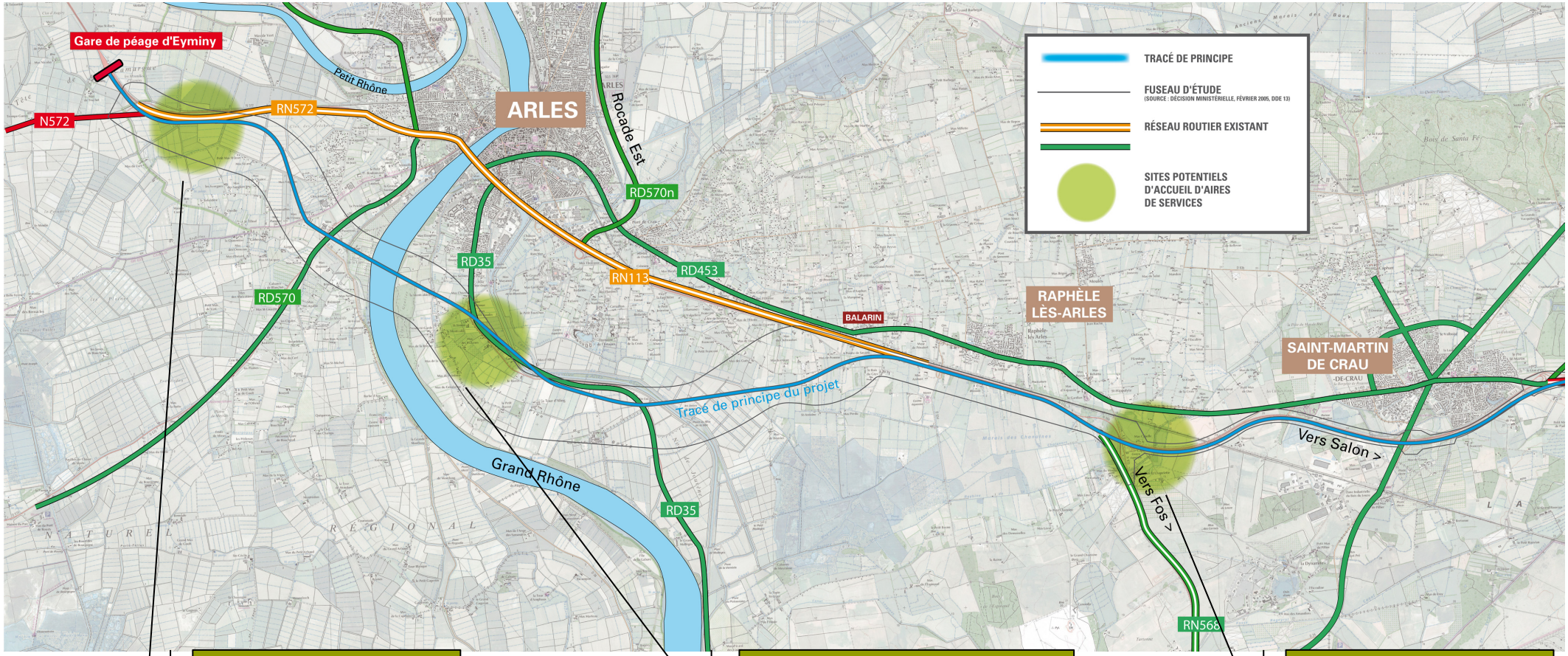
- …qui répondent au mieux aux objectifs de l'opération
  - Groupe projet de territoire APS (2005-2006)

- …qui respectent les objectifs ou contraintes des aires :
  - Un nombre de places nécessaires pour 2025 estimé à
    - 157 places VL
    - 99 places PL
  - Une surface nécessaire estimée à **14 ha** pour un couple d'aires

Application au contournement d'Arles

- Critères d'évaluation des opportunités d'implantation
  - **Critères environnementaux**
    - *zone inondable, bruit, vulnérabilité des eaux, valeur agricole,*
    - *proximité de l'urbanisation, enjeux écologiques, paysage.*
  - **Critères techniques et fonctionnels**
    - *sécurité routière, niveau de service (interdistances entre aires, allongement de parcours éventuel, ...,),*
    - *lisibilité et attractivité, accessibilité aux seuls usagers de l'A54, difficultés techniques particulières de conception*
  - **Critères socio-économiques**
    - *sur-coûts particuliers /localisation (par rapport à une aire réalisée dans des conditions standard),*
    - *aménagement du territoire (cohérence avec le développement urbain et économique, prise en compte de l'impact foncier, ...),*
    - *effet porte d'entrée sur le territoire, promotion du territoire,*
    - *lien avec les projets locaux, séparation des trafics, cadre de vie.*
- Appréciation globale et qualitative (avantages et risques de chaque scénario)

Aires de services à l'étude



Tête de Camargue

Plan du Bourg / Tour Aling

La Crau Mas Capelle

La Crau Mas Capelle

Atouts

- Valorisations d'un délaissé
- Pas de difficultés techniques
- Pas de surcoût
- Implantation dans le sens Est ➔Ouest : un + pour la desserte d'Arles

Difficultés/attention

- Problème de respect d'interdistance
- Nombreux accès dans le secteur
- Problème de lisibilité
- Enjeux écologiques forts

Plan du Bourg Tour Aling

Atouts

- Interdistances respectées
- Contiguïté à l'autoroute
- Valorisations possibles du territoire

Difficultés/attention

- Peu d'espace
- Bâti dense
- Proximité de mas d'intérêts
- Compatibilité difficile avec rétablissement avec RD 35
- Contraintes fonctionnelles fortes
- Effet « porte d'entrée du territoire » peu présent
- Coûts de construction élevés

Tête de Camargue

Atouts

- Effet porte d'entrée
- Desserte sites touristiques
- Pas de coupure de l'unité Camargue
- Espaces disponibles suffisants (40 ha)
- Contiguïté à l'autoroute
- Respect inter distance
- Capte le trafic de transit
- Vitesses modérées avec proximité péage
- Peu de contraintes environnementales
- Pas de contraintes de bruit
- Hors zone inondable (2003)

Difficultés/attention

- Besoin d'un travail de
  - conception architecturale
  - et paysagère
- Accessibilité aux aires depuis le réseau local
- Couplage diffuseur avec aire

➔mixité trafic Arles – St Gilles

Une aire de service sur le Pays d'Arles

- **Quelles potentialités patrimoniales, touristiques au delà des dimensions fonctionnelles réglementaires ?**
  - Camargue ?
  - Romanité ?
  - Alpilles ?
  - Productions locales ?
  - ……
- **Quelles implications en termes de**
  - Localisation
  - Superficie nécessaire
  - Paysagement,
  - …

SUITES DU PROCESSUS DE TRAVAIL

Prochaines étapes

- **Séance n°2**
  - Date proposée : 13 mars 2012 – 9h30 – CCI TPA
  - Enjeux
  - Exploration des orientations
- **Séance n°3**
  - Orientations
  - Exploration des solutions
- **Séance n°4**
  - Variantes de solutions

contournement autoroutier d'Arles

Merci de votre attention

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
Provence-Alpes Côte d'Azur

Arles – mardi 31 janvier 9h30