

Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail thématique « échangeurs autoroutiers » séance n°2 - 20 mars 2012

Synthèse

1. Liste des participants	2
2. Présentation générale	3
3. Synthèse des échanges	3
3.1. Problématiques de desserte de la rive droite du Rhône et de traitement des flux Nord-Sud	3
3.2. Configuration des échangeurs prévus sur le contournement	5
3.3. Rétablissements de voiries	8
4. Relevés de décisions et prochaines échéances	8

1. LISTE DES PARTICIPANTS

Noms des participants	Organisme(s)/fonction(s)
SCHIAVETTI Hervé	Ville d'Arles
MASSON Jean-Luc	Ville d'Arles
LAUGIER Arielle (excusée)	Ville d'Arles
MARTIN Aline	Ville d'Arles
VULPIAN Claude (excusé)	Ville de Saint-Martin-de-Crau
PETITJEAN Daniel (excusé)	Ville de Saint-Martin-de-Crau
QUIGNARD Jacqueline	Ville de Saint-Martin-de-Crau
HILLE Jean-Charles	CCI du Pays d'Arles
BAYOL Jean-Louis	CCI du Pays d'Arles
MACHELART Fabrice	CCI du Pays d'Arles
BOMPART Paul	CIV de Raphèle
QUAIX Gérard	CIV de Raphèle
PONDESSERRE Françoise	CIQ de Trinquetaille
BREYSSE Jean-Claude	CIQ de Pont de Crau
LEMEUR Michel	CIQ de la Roquette
LAUGIER Albert	Sud Semestre Plan du Bourg
DOURGIAN Gilbert	Sud Semestre Plan du Bourg
DOURGIAN Pierrette	Sud Semestre Plan du Bourg
LOICHOT Pierre	Association des Habitants du Plan du Bourg
RAMON Vincent	CCC de Saint-Martin-de-Crau
BERNARD Serge	Conseil Général 13
BLANC Philippe	DREAL PACA
FABRE Nadia	DREAL PACA
VERQUERRE Arnaud	CETE Méditerranée
PATTE Lionel	CETE Méditerranée
HADDJERI Mejid	CETE Méditerranée
BREYSSE Chrystel	Nicaya Conseil
KANTE Eloïse	Nicaya Conseil

2. PRESENTATION GENERALE

En introduction au travail du groupe, la DREAL rappelle que le compte-rendu de la précédente séance du 30 janvier 2012 a été diffusé par NICAYA Conseil le 06 mars 2012. Aucune observation n'étant formulée sur ce document, celui-ci est par conséquent approuvé.

Une présentation, dont le support est joint au présent compte-rendu, est ensuite faite par la DREAL et le CETE Méditerranée. Les points suivants sont ainsi abordés :

- Synthèse des échanges de la 1^{ère} séance
- Investigations complémentaires
 - Trafic
 - Dispositifs d'échanges
- Rétablissements de voiries
- Suites du processus de travail

3. SYNTHESE DES ECHANGES

Dans le cadre de cette présentation, les échanges ont eu lieu avec les participants. Il en ressort les points suivants.

3.1. Problématiques de desserte de la rive droite du Rhône et de traitement des flux Nord-Sud

- En réponse à une observation formulée le 30 janvier, il est collégialement convenu que, compte-tenu de son éloignement et de sa connexion aux autoroutes A7 et A9, la zone d'activités de l'Ardoise ne justifie pas que de nouveaux mouvements soient ajoutés à l'échangeur d'Eyminy, et ce, quels que soient les développements possibles sur cette zone.
- La prise en compte des développements possibles en rive droite du Rhône entre Arles et Beaucaire est traduite, dans l'étude de trafic réalisée par le CETE, par un accroissement de 20% du trafic poids lourds généré par ce secteur. Cette hypothèse, à ce stade théorique en l'absence de projets concrets, reste à être consolidée, notamment en tenant compte du fait que, en raison des contraintes liées au risque inondation, la rive droite du Rhône présente un potentiel de développement bien plus important que celui de la rive gauche.

- Compte tenu des caractéristiques des réseaux existants, notamment des RD 15 et 570N, l'essentiel de ce trafic entre Beaucaire et la future autoroute empruntera la rocade Est d'Arles et ne générerait qu'un flux de 300 à 400 véhicules/jours pour le mouvement de l'autoroute en provenance de l'Est vers la RD 15 au niveau de l'échangeur d'Eyminy. Un tel flux, ne justifie pas, en l'état, qu'une bretelle soit aménagée à cet effet.
- Une partie des poids-lourds en provenance de la ZIP de Fos-sur-Mer empruntent l'itinéraire RN568-RN113-Beaucaire-Rémoulins pour rejoindre la vallée du Rhône sans devoir acquitter de péage. Ce flux ne justifie cependant pas d'ajouter un mouvement supplémentaire au niveau de l'échangeur d'Eyminy, d'une part parce qu'il empruntera la RD 570N et, d'autre part, il est amené à disparaître avec la mise en place de l'Eco-taxi et la mise en service de la liaison autoroutière Fos-Salon.
- Dans la perspective où le projet de territoire vise à accentuer le développement touristique et conduira à l'accroissement du trafic saisonnier, la question de l'accès à la Camargue (notamment aux Saintes-Maries-de-la Mer par la RD 570 et aux Salins-de-Giraud par la RD36) depuis la future autoroute en provenance de l'Est est posée. Dans la configuration actuelle de l'échangeur d'Eyminy, cet accès est prévu à partir de l'échangeur Arles Est-Balarin et la traversée d'Arles par la RN113 requalifiée jusqu'au carrefour du Vittier.
- Pour la ville d'Arles, compléter l'échangeur d'Eyminy offrirait plusieurs possibilités d'itinéraires ainsi que de meilleures conditions de sécurité (possibilité de déviation en cas d'urgence).
- La DREAL et le CETE Méditerranée considèrent que la création d'une bretelle supplémentaire sur l'échangeur d'Eyminy est susceptible d'affecter la fonction principale de l'autoroute (écoulement du trafic de transit) en créant les conditions pour que cette infrastructure soit utilisée pour des déplacements internes à la ville d'Arles (d'Est en Ouest ou réciproquement).
- Les principes d'aménagements à ce jour arrêtés reposent sur l'hypothèse que les principaux échanges Nord-Sud au niveau d'Arles (notamment ceux entre la future autoroute et la zone d'activités du Nord de la ville ou le secteur de Beaucaire) se feront via la RD 570 N, prochainement prolongées jusqu'au port d'Arles et à terme prévues d'être réaménagées en 2 x 2 voies. Sur cet axe, le trafic futur est estimé à environ 18 000 véhicules/jour.
- Sans que ce principe ne soit remis en cause, une vive inquiétude est exprimée quant au fonctionnement du giratoire de Pont-de-Crau sur la RD 570N : déjà aujourd'hui celui-ci est très perturbé aux heures de pointe et les évolutions attendues vont inmanquablement aggraver cette situation. La DREAL répond que les difficultés rencontrées pourraient être traitées au moment du passage à 2 x 2 voies de la

rocade, aménagement qui nécessitera de reprendre le carrefour. Dans cette attente, il est demandé que le fonctionnement de ce point d'échanges soit envisagé aux heures de pointe et non sur la base d'un trafic moyen journalier et qu'une réflexion soit sans délai engagées avec le Conseil Général pour envisager des solutions d'amélioration.

- Le groupe de travail thématique portant sur la « requalification de la RN113 » traitera également la problématique de ce giratoire.
- La ville d'Arles annonce enfin que des études ont été menées sur les secteurs de Pont-de-Crau et Fourchon avec tous les rétablissements à faire. Des solutions sont déjà proposées dans le journal du CIQ de Pont-de-Crau à paraître le 21 mars 2012. Une discussion avec la direction des routes est également à prévoir.

Compte-tenu des points de vue exprimés, il est convenu :

1. Qu'une réflexion spécifique sur le fonctionnement du giratoire de Pont-de-Crau sera menée en collaboration avec le Conseil Général.
2. Que la DREAL et le CETE envisageront la possibilité géométrique de permettre un mouvement supplémentaire au niveau de l'échangeur d'Eyminy, soit par le rajout d'une bretelle supplémentaire, soit par l'aménagement d'un giratoire de retournement sur la RN 572 (Il est paru intéressant de pouvoir relier cette réflexion avec celle actuellement en cours sur les aires de services - hypothèse d'implantation d'une aire de services en Tête de Camargue).
3. Que les collectivités locales et la CCITPA apporteront des éléments de projets (en termes de développement ou d'infrastructures) qui pourraient justifier l'ajout de fonctionnalités à l'échangeur d'Eyminy.

3.2. Configuration des échangeurs prévus sur le contournement

- **7 dispositifs d'échanges** sont prévus dans le projet. Le CETE Méditerranée en présente des plans qui permettent de mieux en cerner le fonctionnement et l'impact sur l'environnement (cf. présentation jointe au présent compte-rendu). Il est précisé que ces documents ne restent, à ce stade, que des plans de principe, susceptibles d'évoluer dans la suite des études.
 - **L'échangeur de Saint-Martin-de-Crau Est**
 - conservera ses fonctions d'échanges existantes
 - **L'échangeur de Saint-Martin-de-Crau Centre**

- conservera ses fonctions d'échanges existantes
 - sera mis aux normes avec une amélioration des conditions de sécurité à l'intersection avec la RD24 où les carrefours en T seront remplacés par des voies d'insertion. Le passage supérieur actuel sera doublé.
 - L'aménagement de cet échangeur devra prendre en considération les modes doux (piétons, vélos...) pour les déplacements entre la ville de Saint-Martin-de-Crau et la zone d'activités.
- **Le demi-échangeur de Saint-Martin-de-Crau Ouest**
- gardera les mêmes fonctions d'échanges avec la création d'un giratoire pour rendre le mouvement Nord/Sud plus fonctionnel et faciliter l'accès de la ZA au Sud.
 - la ville de Saint-Martin-de-Crau rappelle qu'elle aurait souhaité qu'une sortie soit prévue sur l'échangeur Ouest pour que les véhicules en provenance de Fos-sur-Mer puissent prendre le périphérique de Saint-Martin-de-Crau pour aller vers Maussane plutôt que de passer en ville.
 - La DREAL répond que cette solution ne cadrerait pas avec l'objectif de séparation des trafics et qu'elle risquerait de compromettre l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.
- **Le demi-échangeur de Saint-Hippolyte**
- conservera ses fonctions d'échanges actuelles. La voie d'insertion sur l'autoroute depuis la RN 568 se prolongera en troisième voie entre Saint-Hippolyte et Balarin. La réflexion devra également porter sur le carrefour entre la RN 568 et la RD 573 (au niveau du mas de la Chapelette) aujourd'hui très accidentogène et dont les fonctions pourraient évoluer avec la réalisation de l'autoroute. Il est rappelé que ce secteur présente des enjeux environnementaux très forts (Natura 2000).
- **Le demi-échangeur d'Arles Est Balarin**
- permettra d'accéder à Arles depuis l'autoroute en provenance de l'Est et d'accéder à l'autoroute en direction de l'Est depuis Arles.
 - la création du demi-échangeur d'Arles Est-Balarin et le réaménagement aux normes autoroutières de la RN 113 entre Balarin et le demi-échangeur de Saint-Hippolyte, nécessitent de supprimer les actuelles bretelles de raccordement de la RD

Groupe thématique « échangeurs autoroutiers »

83d sur la RN 113 qui assurent une desserte de Raphèle (obligation de respecter des interdistances de sécurité entre entrées et sorties sur la future autoroute).

- afin d'assurer la desserte de Raphèle depuis l'ex RN 113 en traversée d'Arles, une voie est prévue le long de la future autoroute entre la bretelle de sortie d'Arles sur le demi-échangeur de Balarin et la RD 83d.
 - afin de rétablir le mouvement entre Raphèle et Salon-de-Provence, il est proposé d'emprunter la RD 453 vers l'Ouest (en direction d'Arles) jusqu'à Balarin, de traverser alors la RN 113 au niveau du pont existant pour accéder à la bretelle d'accès à l'autoroute en direction de l'Est au niveau du demi-échangeur d'Arles Est Balarin.
 - Afin de rétablir le mouvement entre Raphèle et Fos-sur-Mer, deux itinéraires sont possibles :
 - soit accéder à l'autoroute au niveau du demi-échangeur d'Arles Est Balarin comme précédemment en passant par Balarin
 - soit emprunter l'itinéraire RD453/RD573 jusqu'au carrefour du mas de la Chapelette pour rejoindre la RN 568.
- **Le demi-échangeur Arles Sud rive gauche**
- assurera les échanges entre Nîmes et Arles dans les deux sens de circulation. Un rétablissement de la RD35 sera nécessaire à cet endroit.
- **L'échangeur Eyminy d'Arles Ouest**
- sera composé de deux demi-échangeurs ; un orienté à l'Est qui permettra de sortir de l'A54 vers la RN572 en direction d'Arles et de sortir de la RN572 en provenance d'Arles vers l'A54 en direction de l'A9 ; l'autre orienté vers l'Ouest qui permettra de sortir de l'A54 (Salon) vers la RN572 en direction de Saint-Gilles et d'effectuer le mouvement inverse.
 - Des voies d'entrecroisements seront aménagées pour rétablir la continuité entre Arles et Saint-Gilles dans les deux sens de circulation.
 - S'agissant des fonctionnalités et de la configuration de l'échangeur cf. les points évoqués au § 3.1 ci-avant.

3.3. Rétablissements de voiries

L'objectif de ces aménagements est d'assurer la continuité des voies existantes qui seront interceptées par la future autoroute et de maintenir un niveau de service correct pour la desserte locale.

Le CETE présente les principes de rétablissement pour les principales routes concernées (cf. présentation jointe au présent compte-rendu).

La ville d'Arles s'interroge sur l'identité des futurs gestionnaires des ouvrages de franchissement de l'autoroute qui seront nécessaires à ces rétablissements et indique que la commune n'a pas les moyens, ni matériels ni humains, pour assumer une telle charge. La DREAL répond que la règle est que la gestion et l'entretien de l'ouvrage reviennent au gestionnaire de la voie supportée. Dans ce contexte, il est important de déterminer ces responsabilités dans les meilleurs délais.

4. RELEVES DE DECISIONS ET PROCHAINES ECHEANCES

Suite à cette deuxième séance du groupe de travail et à partir des avis et positions qui ont été exprimés, il est décidé de poursuivre les investigations selon les orientations suivantes :

- ❑ La DREAL et le CETE Méditerranée approfondiront les différents points évoqués ce jour pour la prochaine séance de travail (notamment l'étude des solutions techniques pour l'échangeur d'Eyminy, parallèlement au travail mené sur les aires de services).
- ❑ Les collectivités locales et la CCITPA sont invitées à communiquer à la DREAL toutes les informations complémentaires notamment sur leur projets de développement susceptibles de légitimer la réalisation d'un échangeur complet à Eyminy (au regard notamment des projets d'infrastructures qui pourraient avoir une influence sur le trafic).
- ❑ Les membres du groupe de travail sont invités, après réception, lecture et analyse du présent compte-rendu et de la présentation qui l'accompagne, à faire connaître à NICAYA Conseil leurs éventuelles interrogations, observations ou propositions, de façon à ce que ces points puissent être abordés dès la prochaine réunion qui sera programmée entre le 18 juin et le 13 juillet 2012.