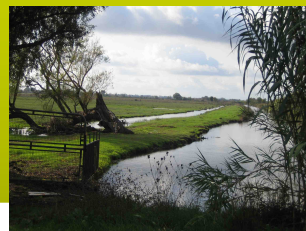




Groupe de travail « échangeurs »

Séance n°2



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

1^{ère} séance

Synthèse des échanges

- **Données de trafic : actuelles et prospectives**
- **7 principes d'échanges étudiés**
 - 4 déjà existants
 - St Hippolyte,
 - St Martin de Crau Ouest, Centre et Est
 - 1 reconfiguré
 - Eyminy Arles Ouest
 - 2 créés
 - Arles Sud
 - Arles Est Balarin
- **Grands principes des rétablissements de voiries**

▪ **Échangeurs existants**

- **St Martin de Crau Est**
- **St Martin de Crau centre**
 - Sécurisation carrefour nécessaire
 - Trafic PL venant d'Arles
- **St Martin de Crau Ouest**
 - Accès ZA en expansion,
 - Entrée directe à envisager depuis la RN 568,
 - Signalisation temps réel
- **St Hippolyte**
 - Carrefour la Chapelette au Sud à considérer

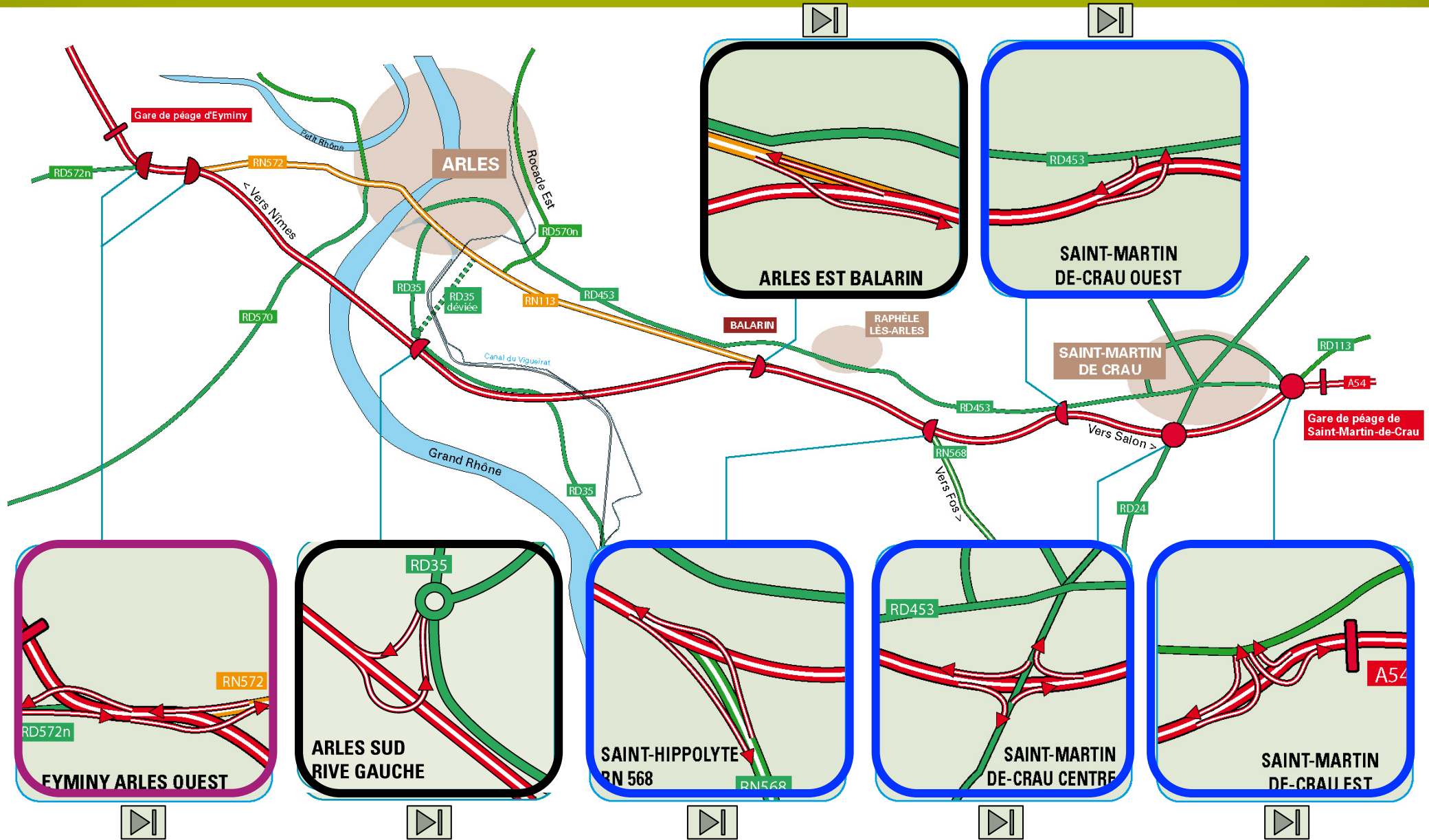
▪ **Échangeurs créés**

- **Arles Est Balarin**
 - Assurer l'accès à Arles depuis Salon
 - Desserte de Raphèle satisfaisante
- **Arles Sud**
 - Être attentif au patrimoine du site

▪ **Échangeur reconfiguré**

- **Eyminy Arles Ouest**
 - Adéquation avec les évolutions du niveau de trafic rive droite

Le dispositif d'échanges étudié



réaménagé

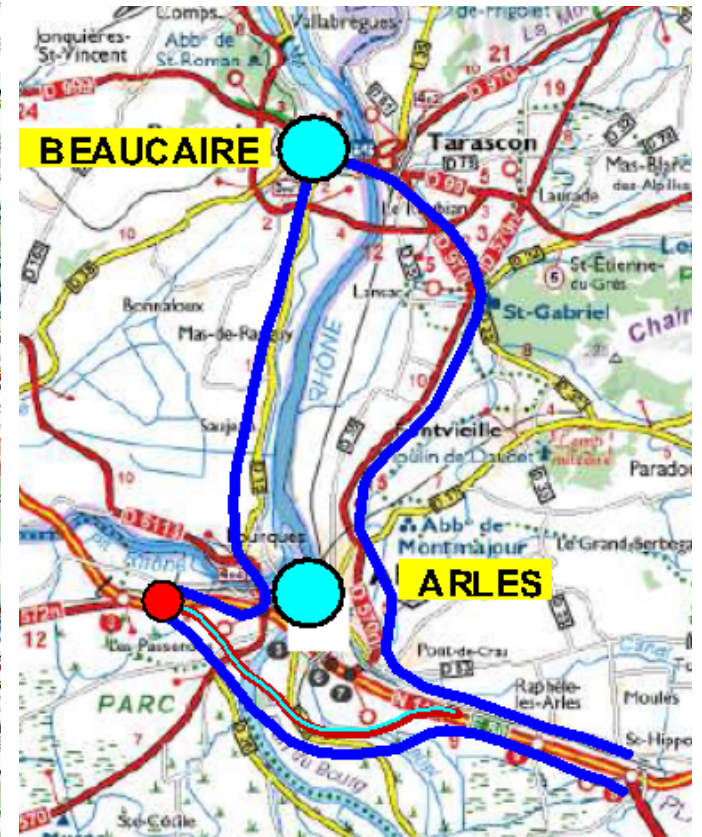
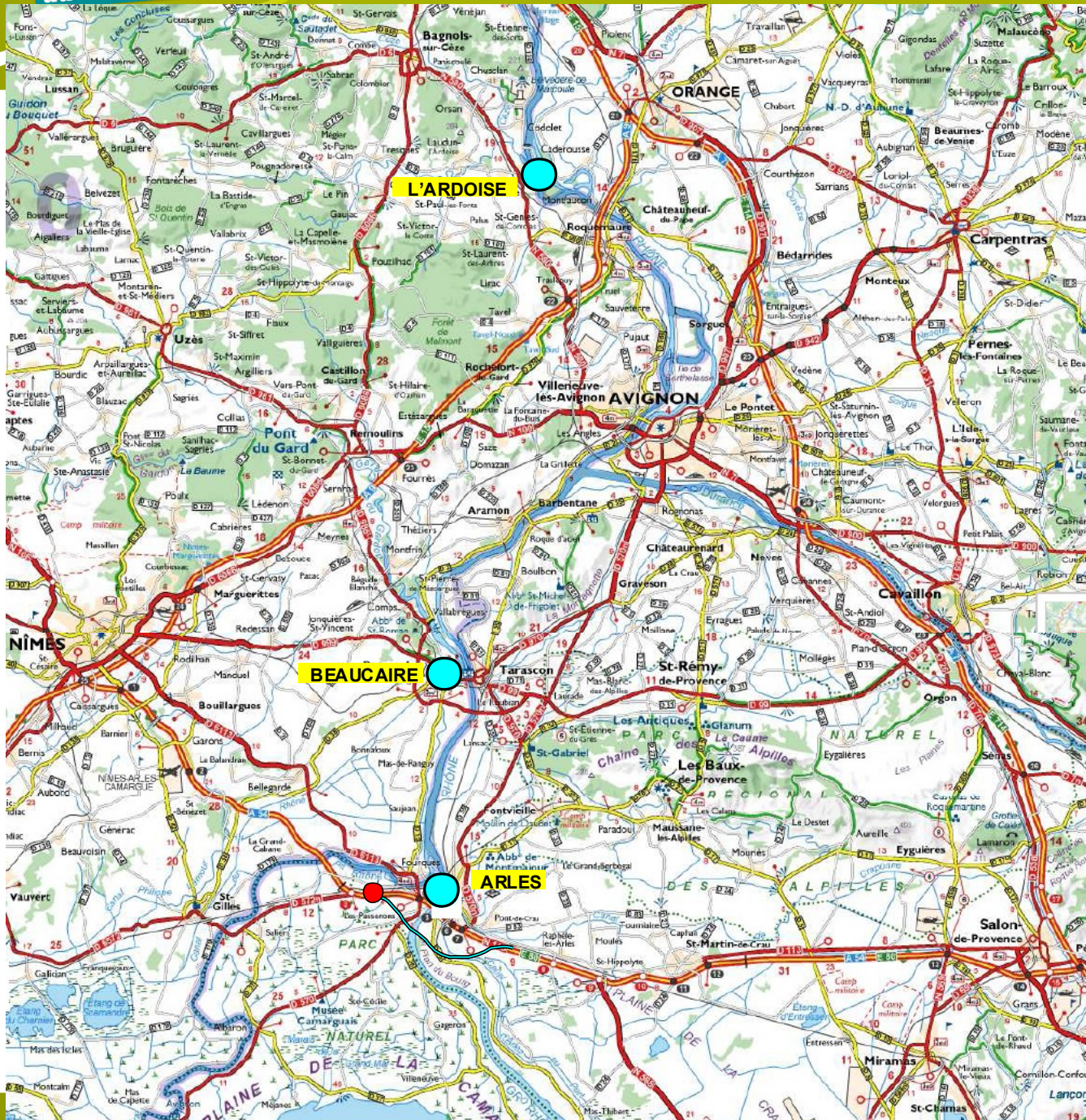
Demi-échangeur créé

existant

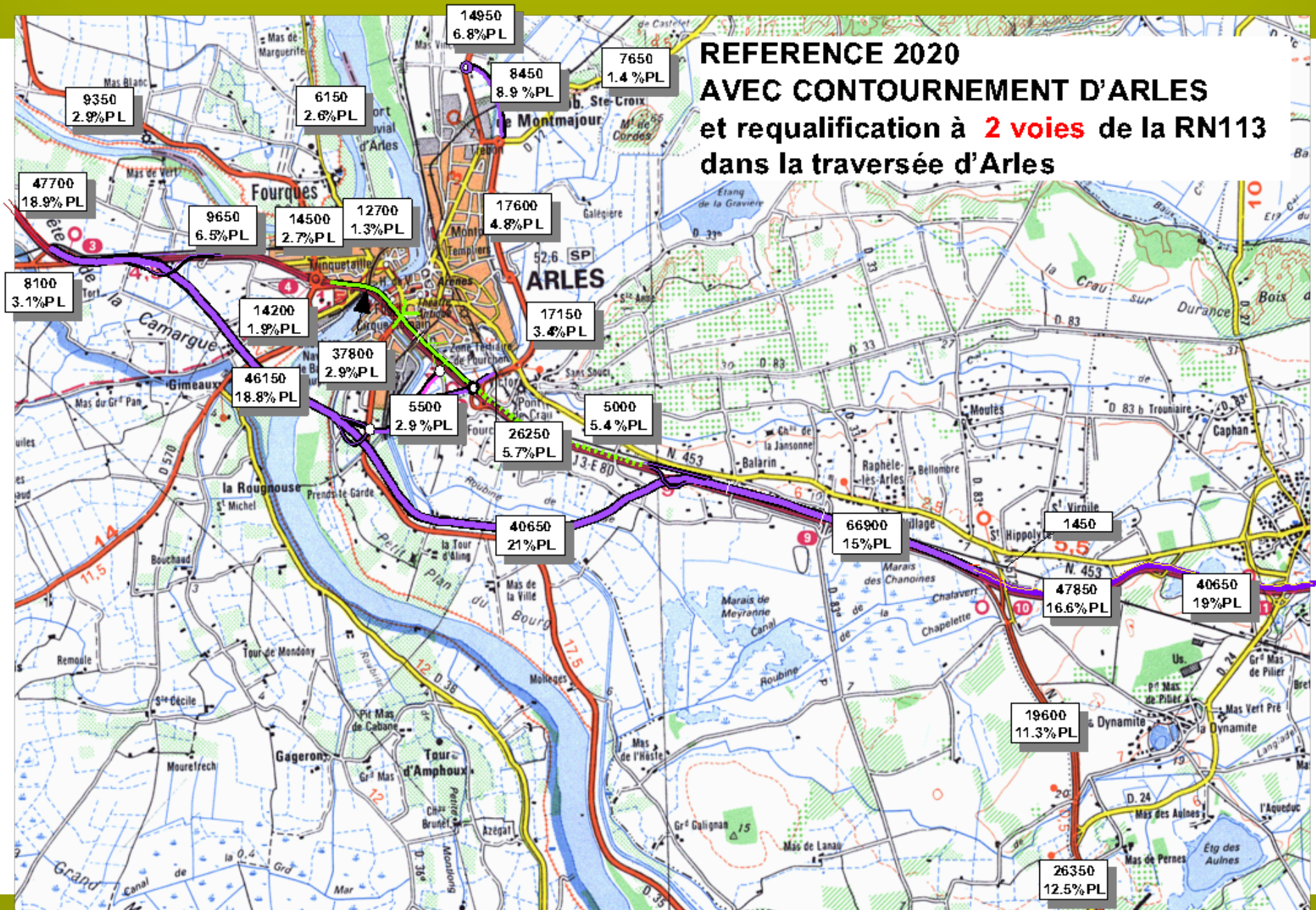
- **Données de trafic**
 - Perspectives d'évolution à affiner notamment en rive droite du Rhône
- **7 principes d'échanges**
 - Approfondissement et investigations complémentaires de différents points évoqués
- **Rétablissements de voiries : grands principes**
 - Poursuite des échanges
 - Approfondissement

2^{ème} séance – Investigations complémentaires

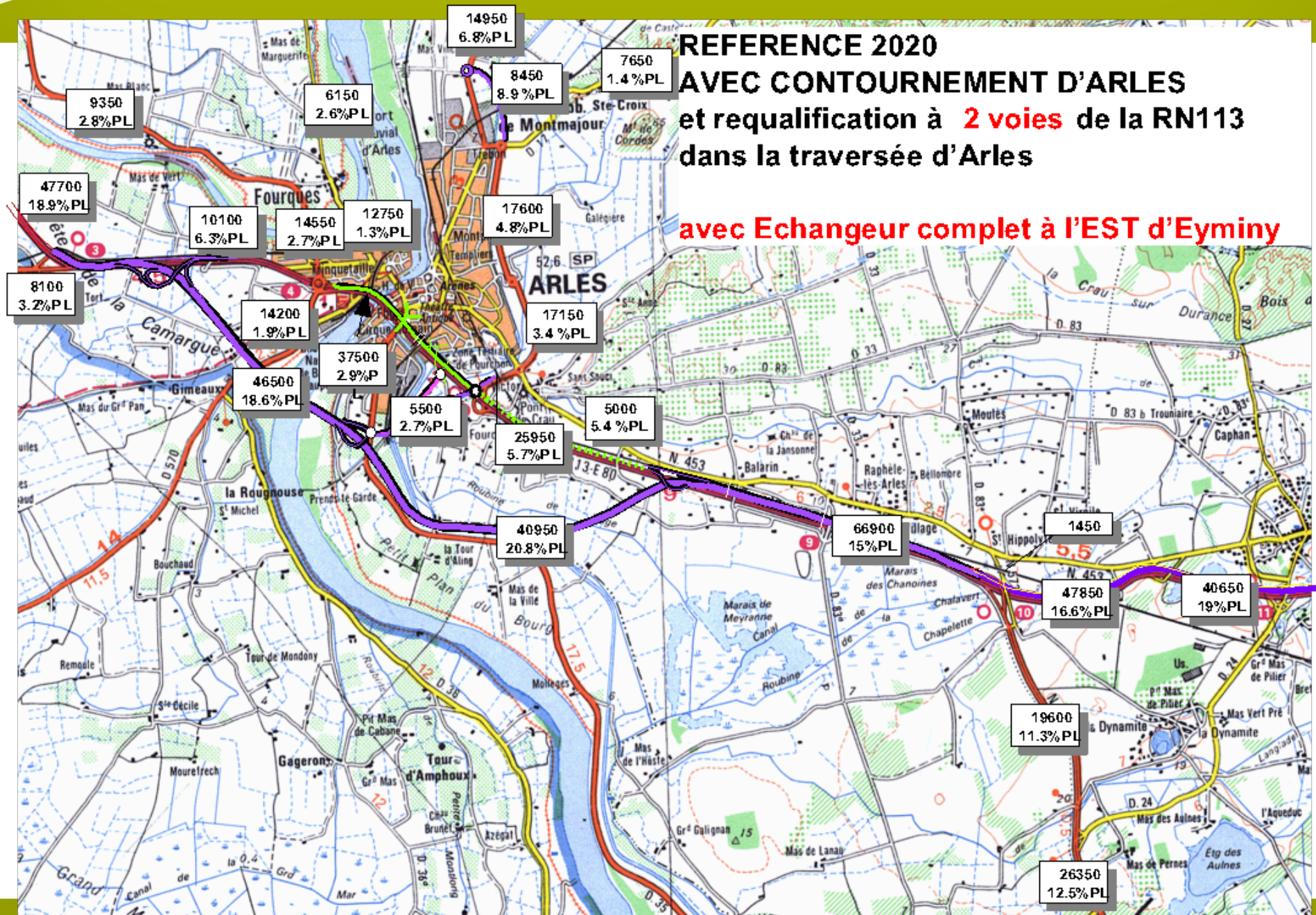
Trafic dispositifs d'échanges



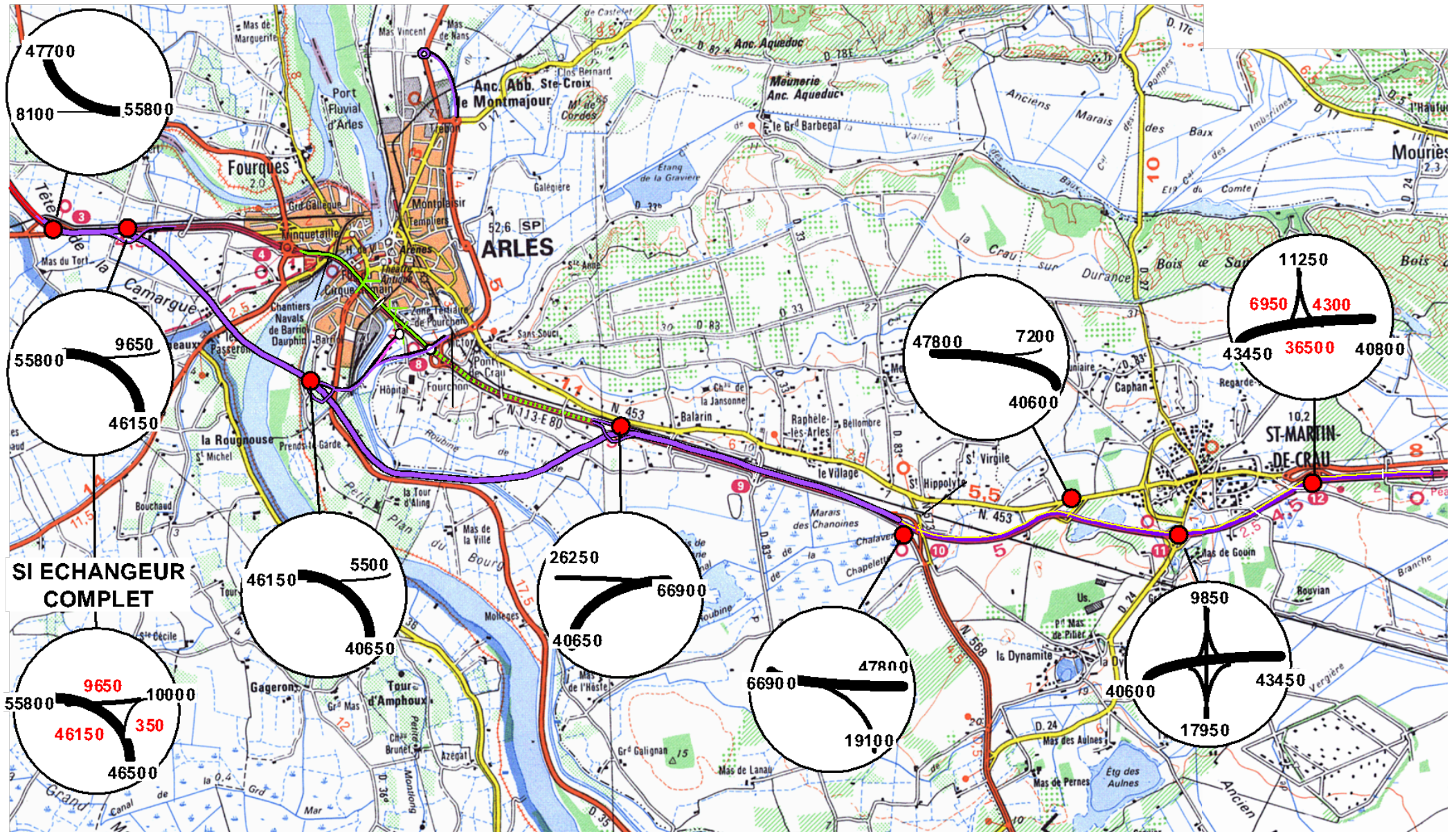
Simulations en TMJA 2020



Simulations en TMJA 2020



Mouvements aux échangeurs en TMJA 2020

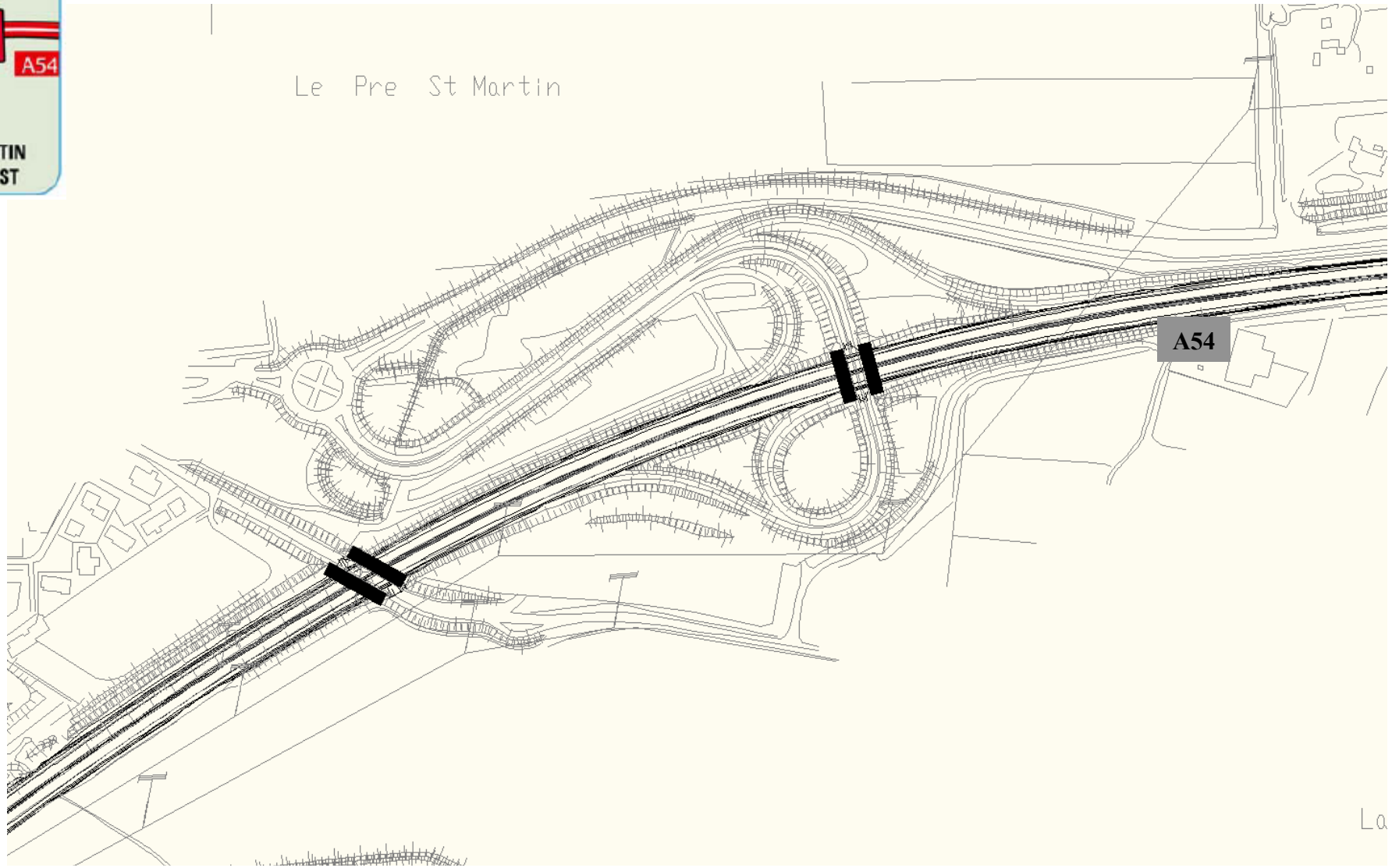


7 dispositifs d'échanges

4 existants, 1 reconfiguré, 2 créés

St Martin de Crau Est échangeur complet existant

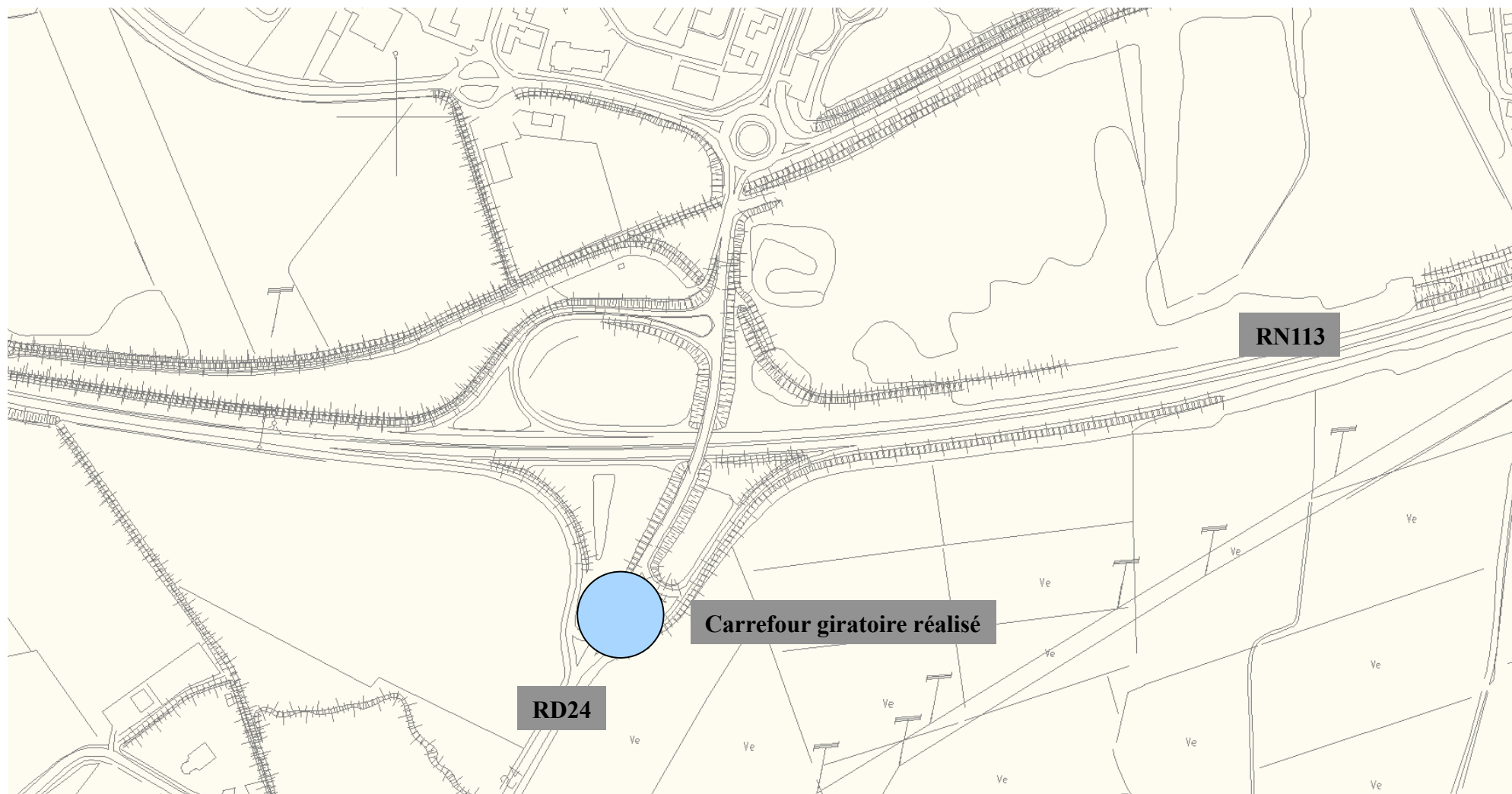
- Fonctions d'échanges conservées



St Martin de Crau Centre

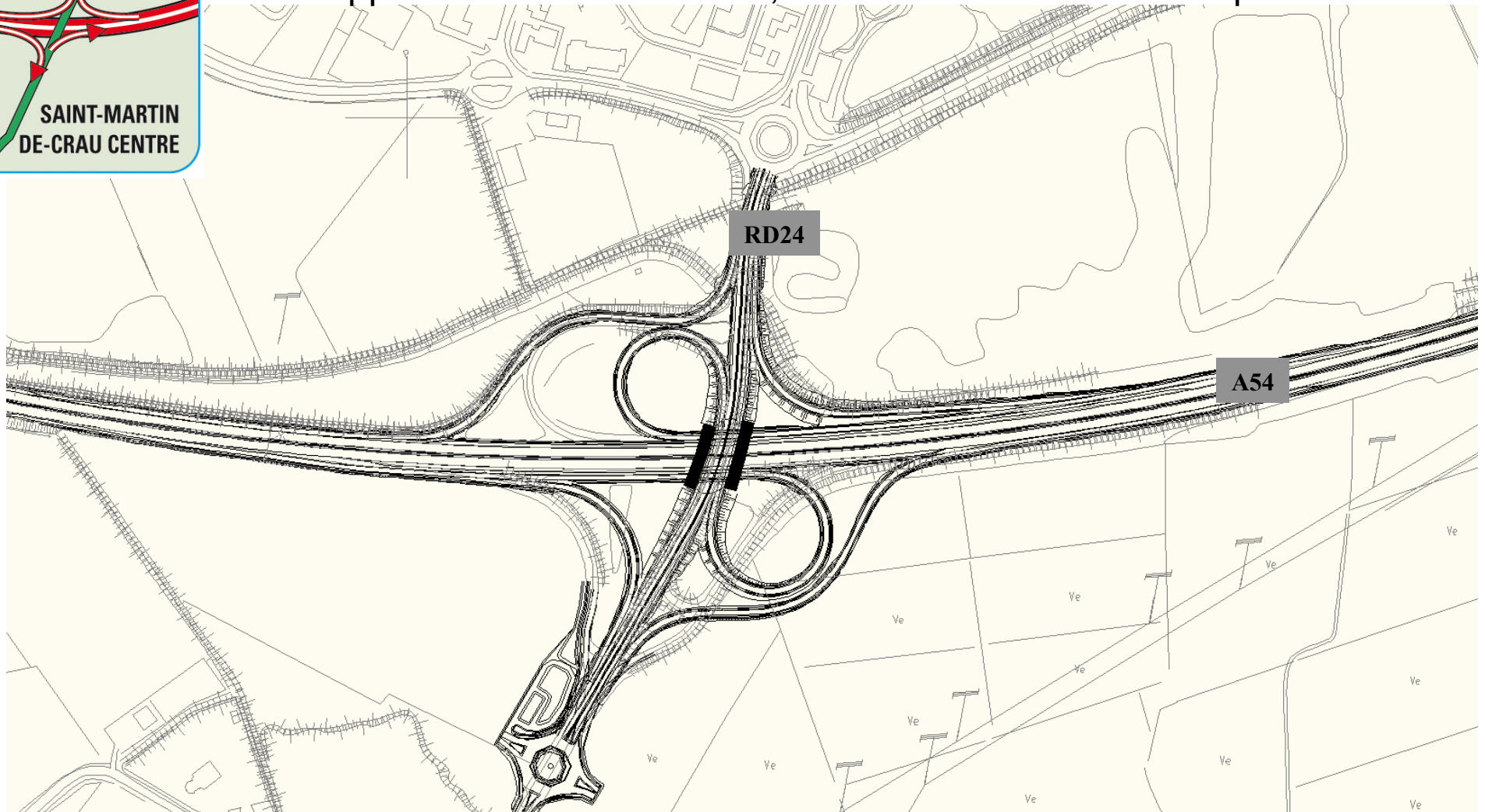
échangeur complet existant

- Diffuseur complet + giratoire sur la D 24
- Amélioration des conditions de desserte de la ZA



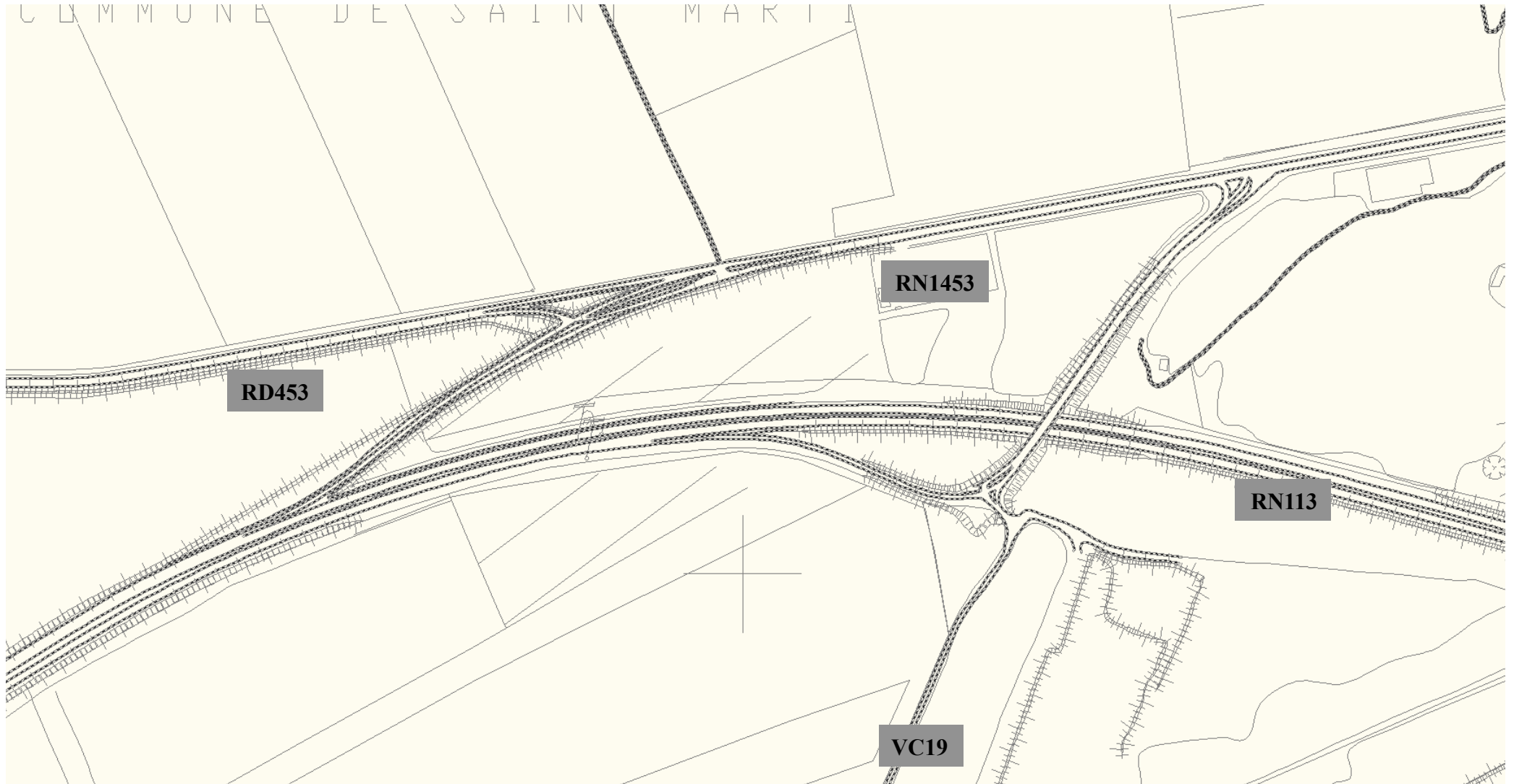
St Martin de Crau Centre

- Reprise : géométrie existante et PS actuel qui devra être doublé
- Principes d'échanges conservés et améliorés
 - Suppression carrefours en T, création voiries d'insertion plus sécuritaires



St Martin de Crau Ouest

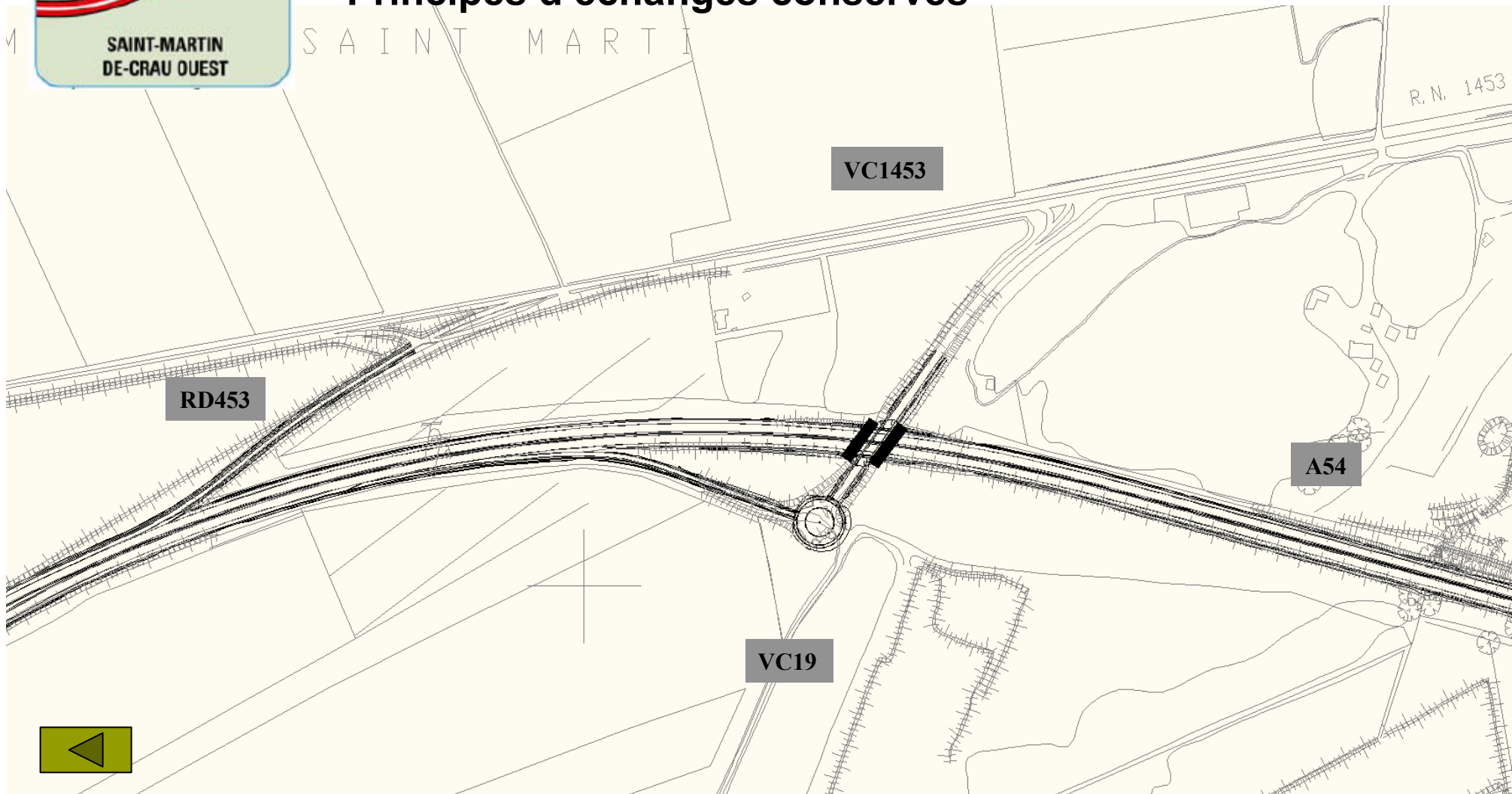
demi-échangeur existant



St Martin de Crau Ouest

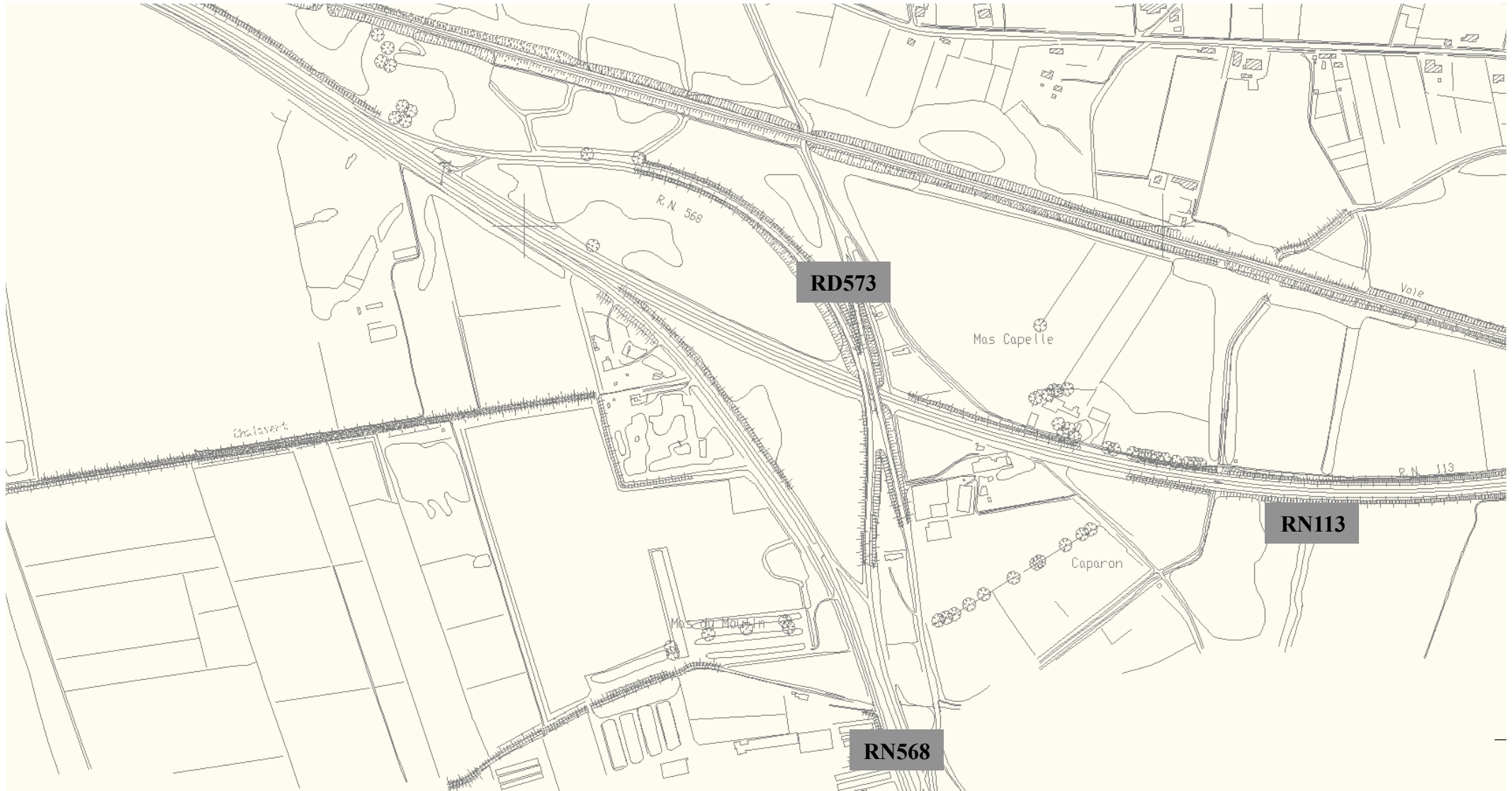


- Création d'un giratoire
 - fonctionnalité de liaison Nord/Sud plus sûre et fonctionnelle entre VC 1453 (ex RN 568) et les ZA au Sud de St Martin
- Principes d'échanges conservés



St Hippolyte *demi-échangeur existant*

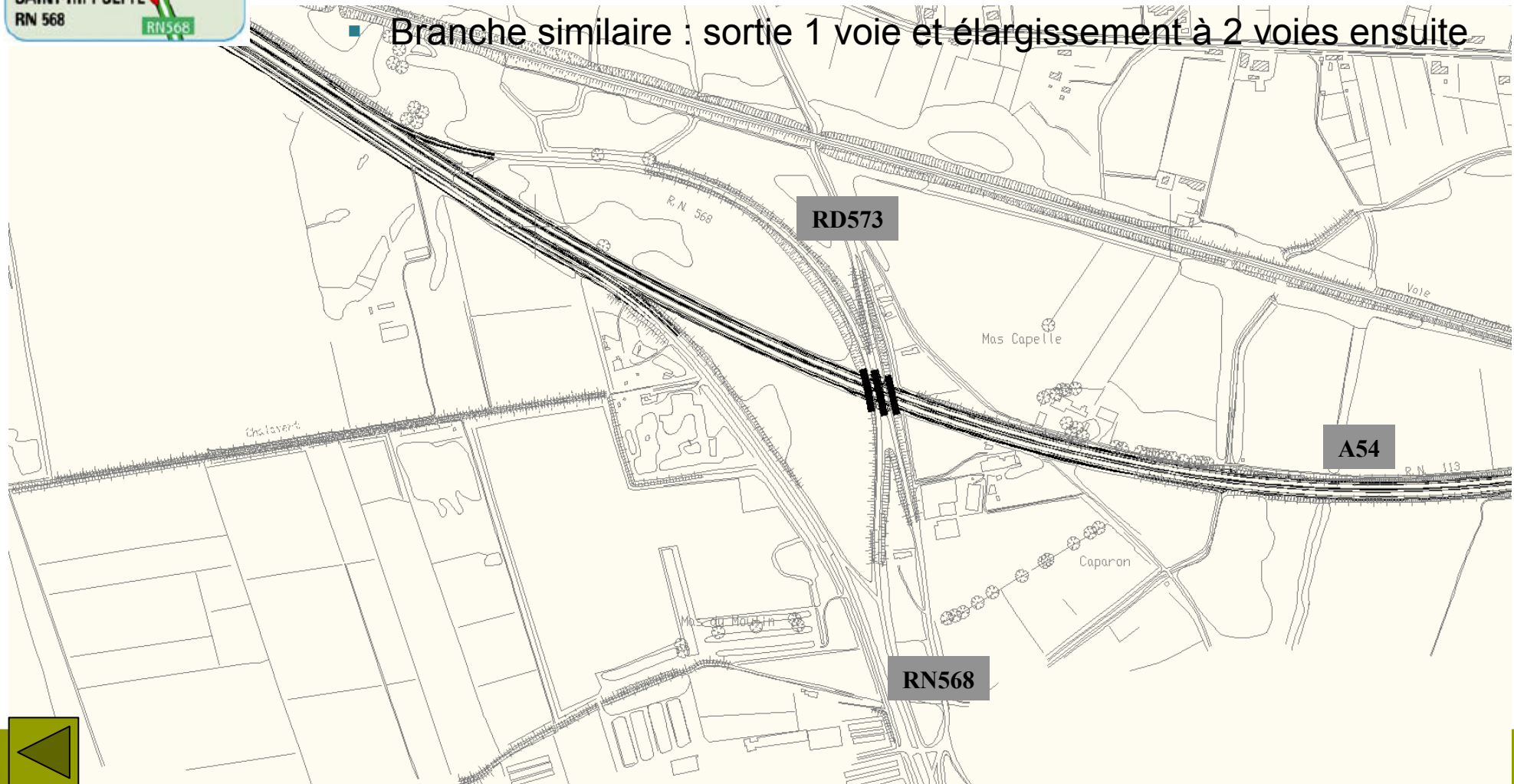
- Configuration de bifurcation sur la RN 113 (éch.n°9)



principes d'échanges conservés



- **RN 568 > A 54**
 - branche sera similaire à l'existante : 2 voies avec rabattement à 1 voie
 - Dispositif de raccordement sur l'A54 : 2 + 1 voie
- **A 54 > RN 568**
 - Branche similaire : sortie 1 voie et élargissement à 2 voies ensuite

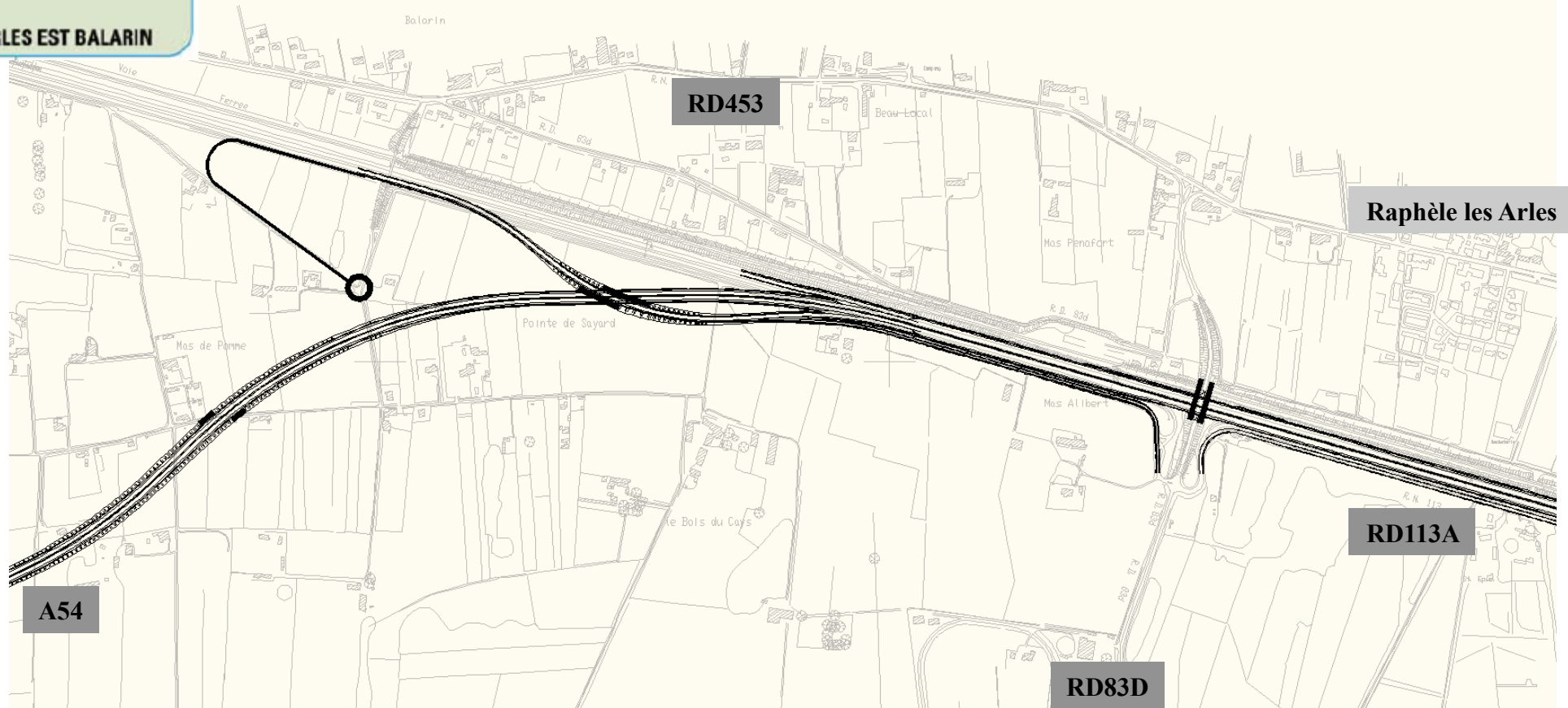


Arles Est Balarin

Création demi-échangeur

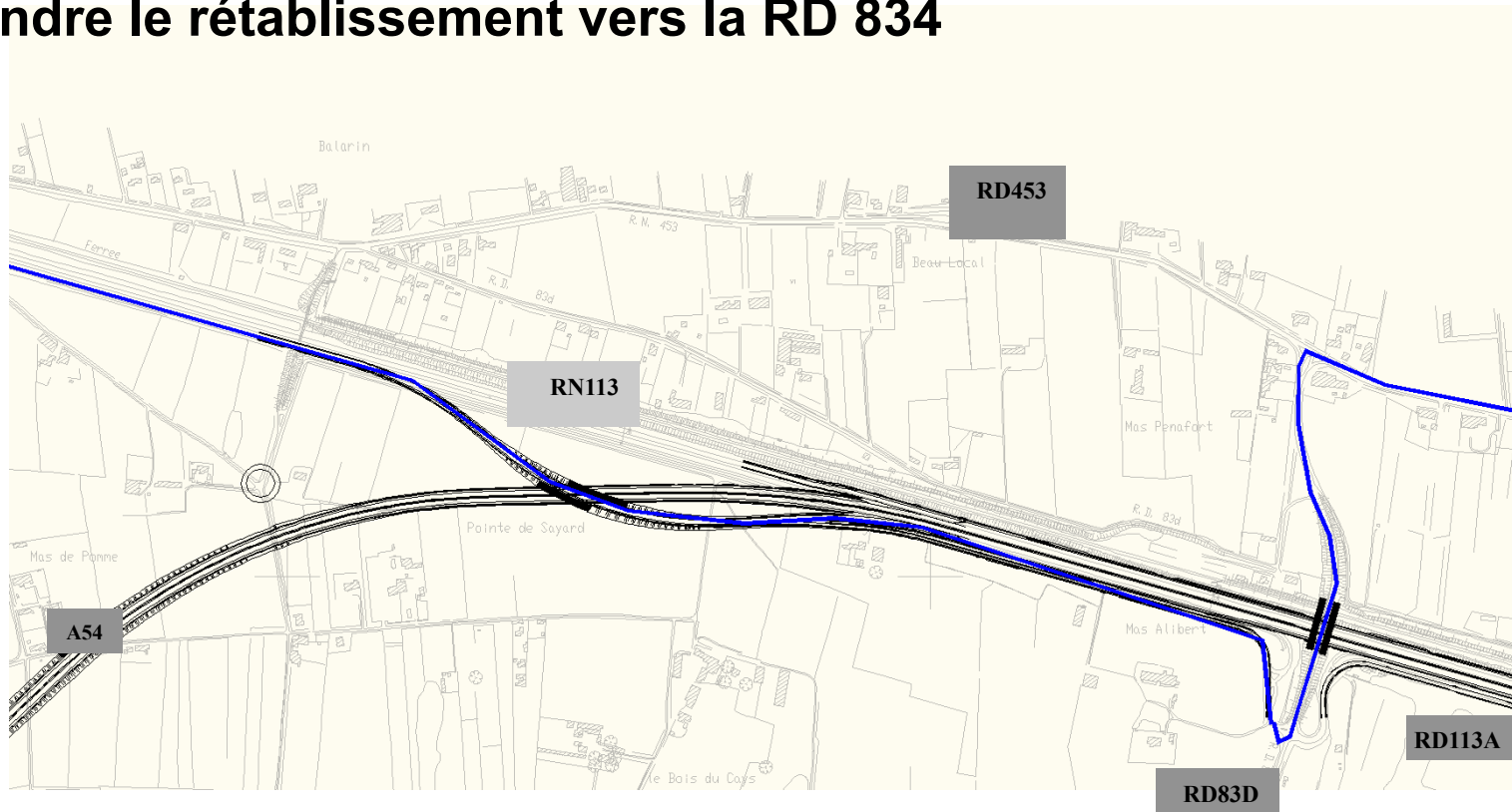


- **Échanges Salon/Fos >Arles** : sortie vers la RN 113
- **Arles > Fos** : création d'une bretelle venant de la RN 113 et passant sur l'A54
- **Desserte de Raphèle les Arles** : nécessité d'un traitement spécifique



Arles Est Balarin De Arles vers Raphèle

- Depuis la RN 113, emprunter la bretelle d'accès à l'A 54, prendre le rétablissement vers la RD 834



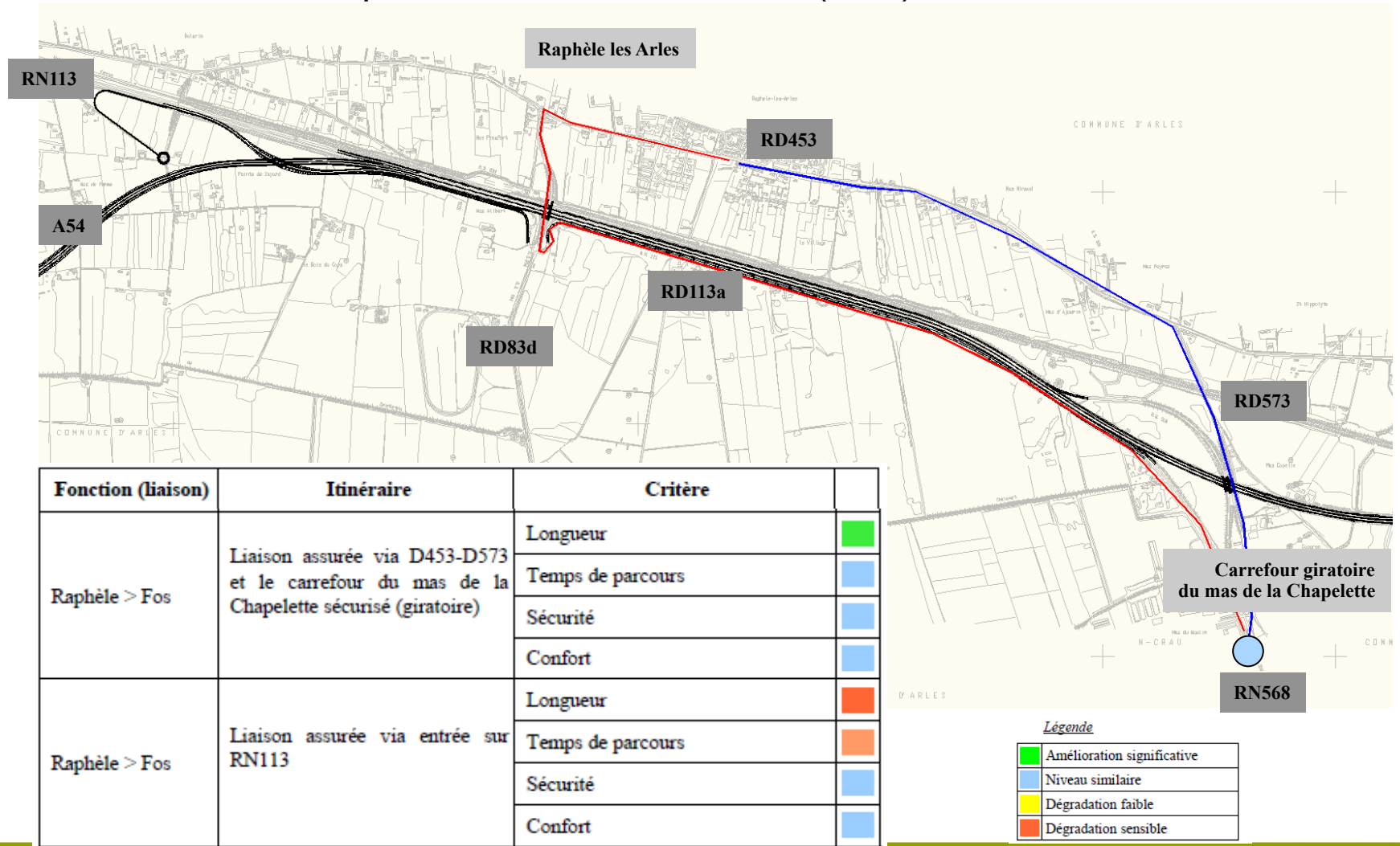
Fonction (liaison)	Itinéraire	Critère	
Arles Centre / Arles Ouest > Raphèle	Liaison par RN113, avec sortie au niveau de Balarin et raccordement à la D83d	Longueur	■
		Temps de parcours	■
		Sécurité	■
		Confort	■

Légende

■	Amélioration significative
■	Niveau similaire
■	Dégradation faible
■	Dégradation sensible

Raphèle vers Fos : 2 itinéraires possibles

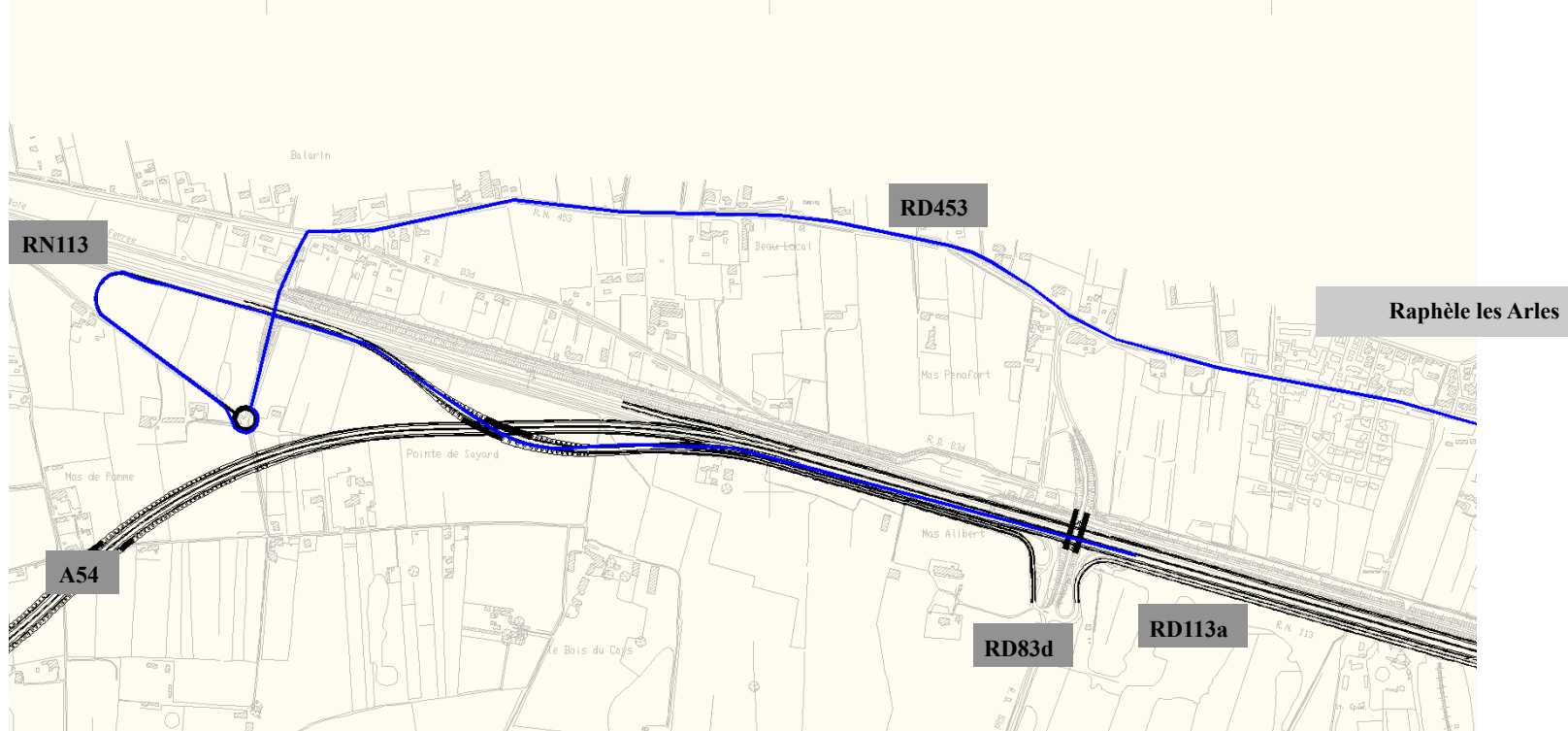
- RD83d puis rétablissement vers RN 568 où un giratoire pourra être aménagé pour une sécurisation des échanges (rouge)
- Prendre le réseau local assuré par la RD453 et la RD573 (bleu)



Arles Est Balarin

Raphèle vers Salon

- Prendre la RD453 et la RD573, puis grâce à l'aménagement d'un carrefour giratoire et d'un rétablissement, accéder à la bretelle d'entrée de la RN 113 vers l' A54



Fonction (liaison)	Itinéraire	Critère	
Raphèle > Salon		Longueur	■
		Temps de parcours	■
		Sécurité	■
		Confort	■

Légende

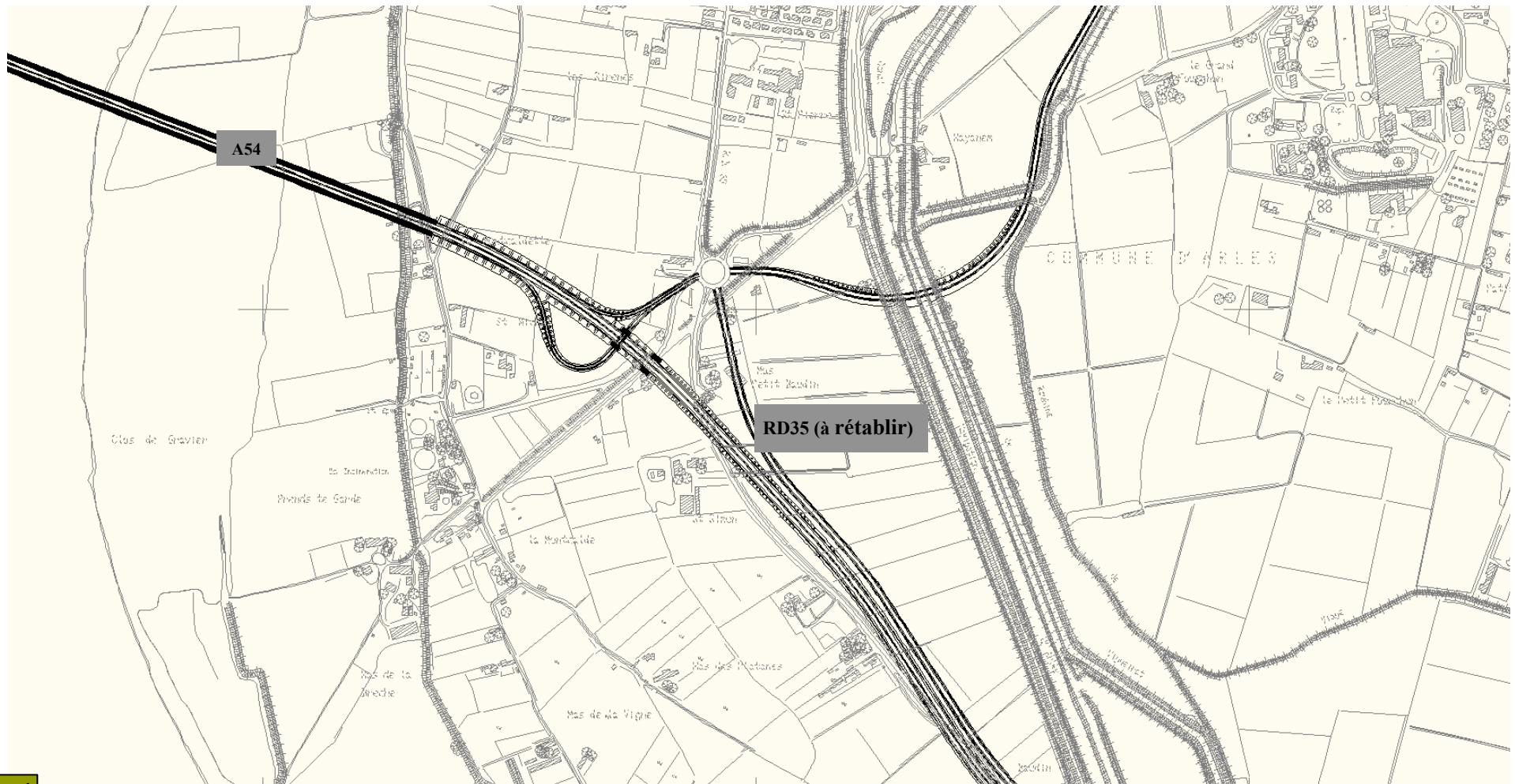
■	Amélioration significative
■	Niveau similaire
■	Dégradation faible
■	Dégradation sensible



Arles Sud rive gauche

Demi échangeur à créer

- Demi-échangeur à créer, permettant les échanges Nîmes > Arles et Arles > Nîmes



Eyminy Arles Ouest

(A54 / N572 / D572N)

Deux demi-échangeurs, raccordés par une voie d'entrecroisement.



Demi échangeur Est :

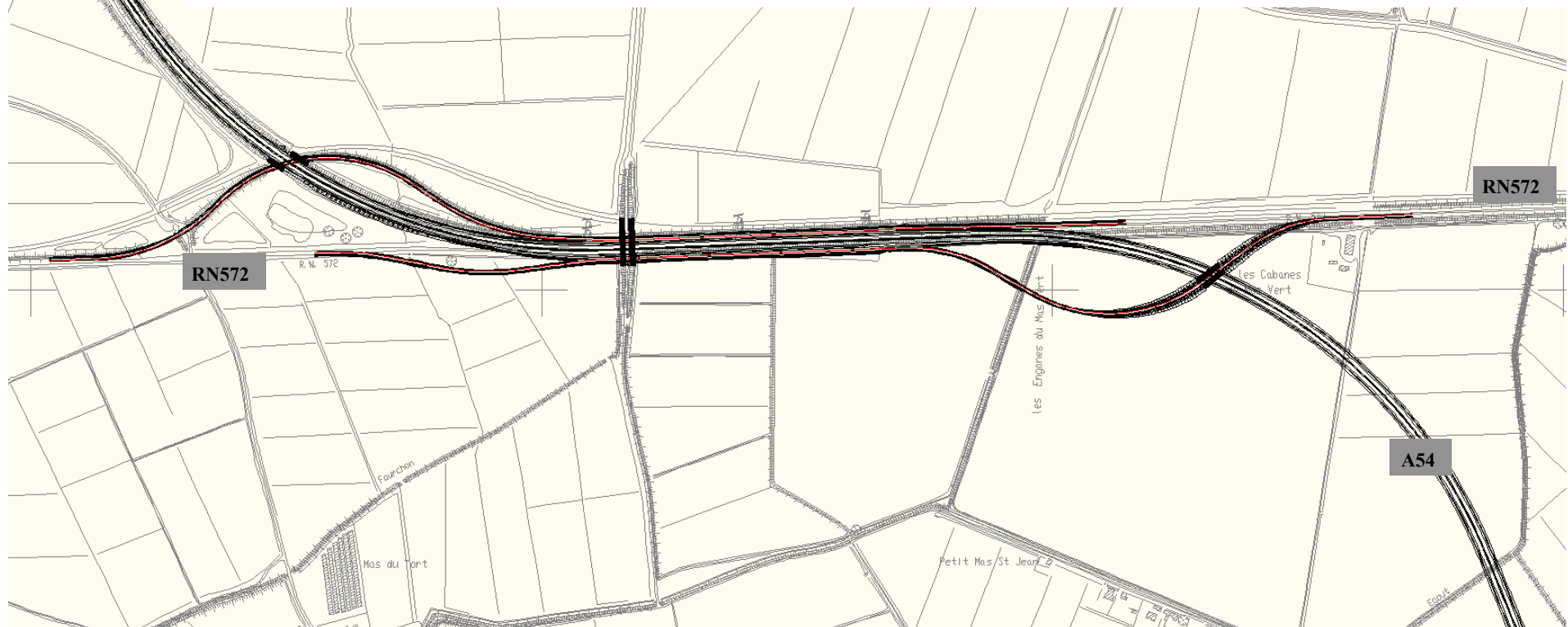
Venant de la gare de péage, permet de sortir de l'A54 vers le RN572 (Arles).
Venant de la RN572 (Arles), permet de s'insérer sur l'A54 (vers A9).

Demi échangeur Ouest :

Venant de l'A54 (Salon), permet de sortir vers la RN572 (St Gilles).
Venant de la RN572 (St Gilles), permet de s'insérer sur l'A54 (vers Salon).

Voies d'entrecroisements:

Venant de la RN572 (St Gilles), permet de rester sur la voie d'entrecroisement rétablissant la continuité de la RN572 (Arles).
Venant de la RN572 (Arles), permet de rester sur la voie d'entrecroisement rétablissant la continuité de la RN572 (St Gilles).

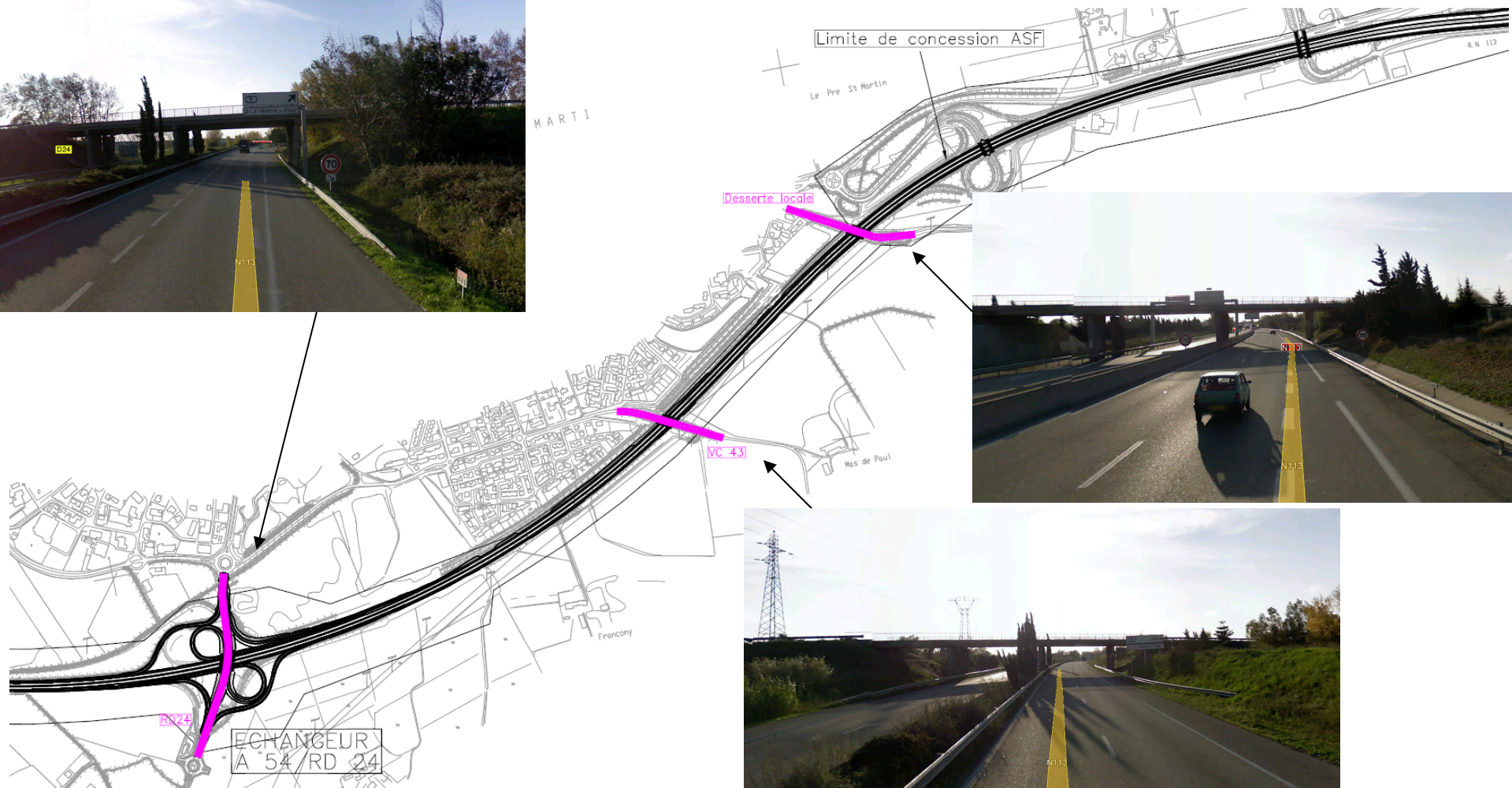




Rétablissements de voiries

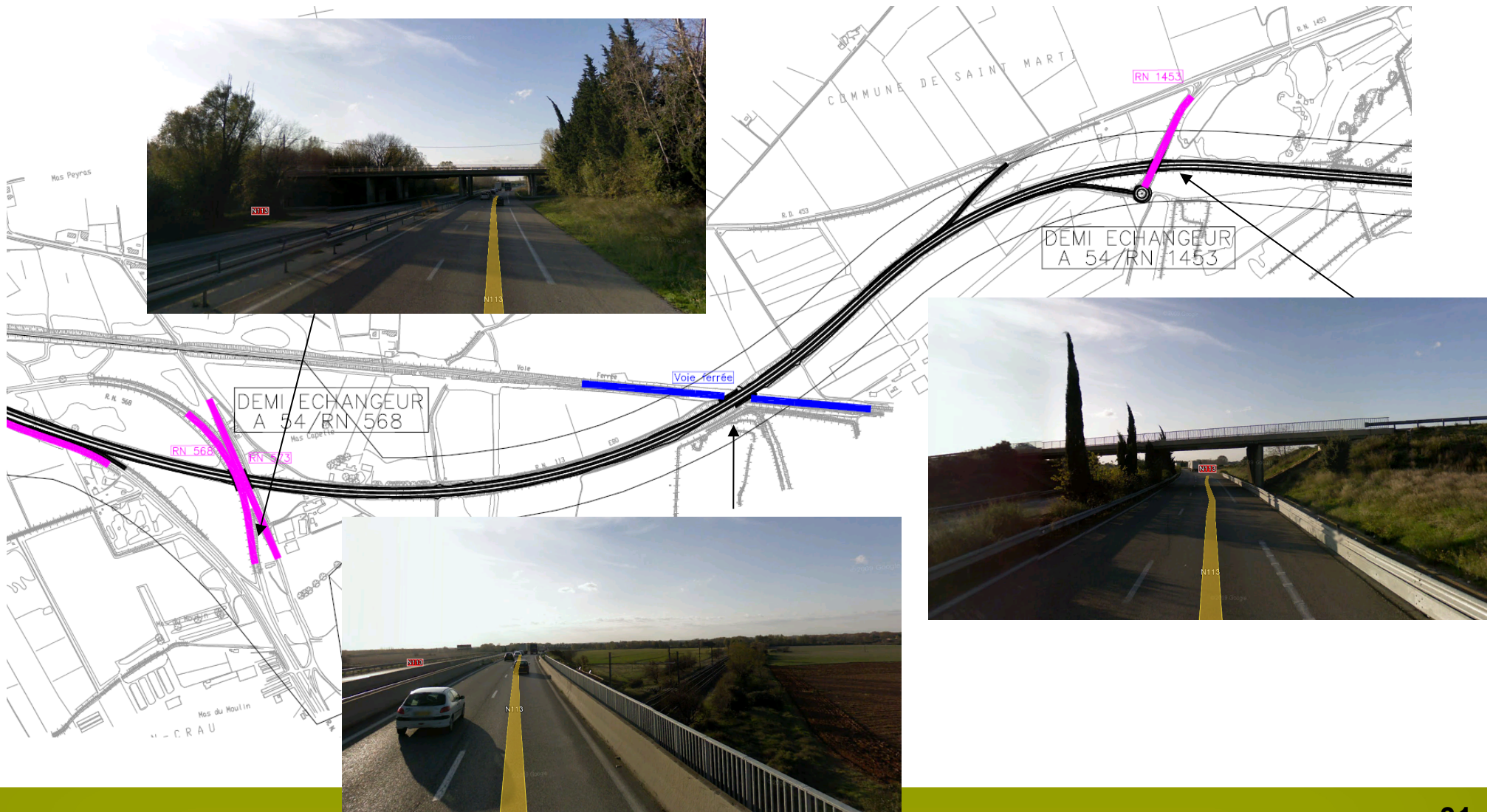
Principes des rétablissements

- **Rétablissement des voiries importantes**
 - Continuité du tracé actuel, sauf impossibilité technique (cas de la RD35)
 - Gabarit routier de 4,40 m + Profil en travers à l'identique au minimum
- **Transparence « fonctionnelle » de l'A 54**
 - Maintien d'un niveau de service correct
 - Détours limités
- **Réalisation de chemins ou voies de rabattements longitudinaux**
 - Assurant un maillage suffisant de la voirie locale
- **Rétablissement privilégié en passage inférieur**
 - Autoroute située en remblai
 - Insertion paysagère plus aisée (/ passage supérieur)

Rétablissement en Passage Supérieur



-  Rétablissement en Passage Supérieur
-  Rétablissement Voie Ferrée

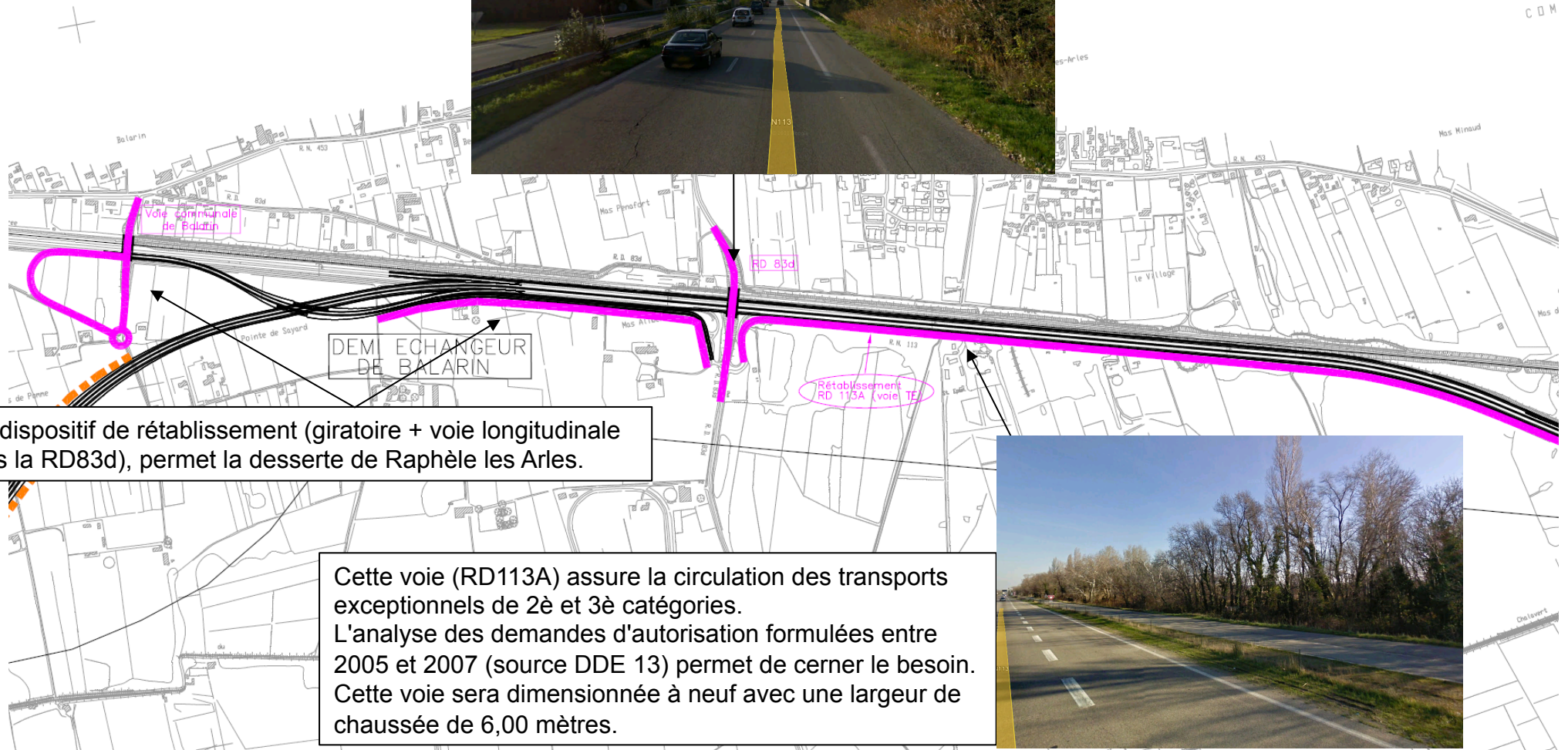


Top-left photograph: Road view showing a bridge structure over a road.

Top-right photograph: Road view showing a bridge structure over a road, with trees in the foreground.

Bottom photograph: Road view showing a bridge structure over a road, with a car driving on the road.

■ Rétablissement en Passage Supérieur



Ce dispositif de rétablissement (giratoire + voie longitudinale vers la RD83d), permet la desserte de Raphèle les Arles.

Cette voie (RD113A) assure la circulation des transports exceptionnels de 2^e et 3^e catégories.
L'analyse des demandes d'autorisation formulées entre 2005 et 2007 (source DDE 13) permet de cerner le besoin.
Cette voie sera dimensionnée à neuf avec une largeur de chaussée de 6,00 mètres.



— Rétablissement en Passage Inférieur



- **Superposition du tracé de l'autoroute et de la RD35 sur environ 1 km**
- **Rétablissement de la RD 35 sur environ 1,6 km, avec 2 possibilités : rétablir au Nord ou au Sud**
 - Au Nord :
 - Meilleure utilisation du délaissé entre l'autoroute et le canal de Navigation
 - Evitement d'un franchissement très biais
 - Nécessité de rehausser sensiblement le profil en long de l'autoroute dans le secteur de la Tour d'Aling.
 - Au Sud :
 - Le rétablissement Sud ne permettrait pas de reprendre le tronçon de RD35 entre le pont d'Aling et le lieu dit Ste Luce (Mas de la Ville), nécessitant un rétablissement de 1,6 km supplémentaire

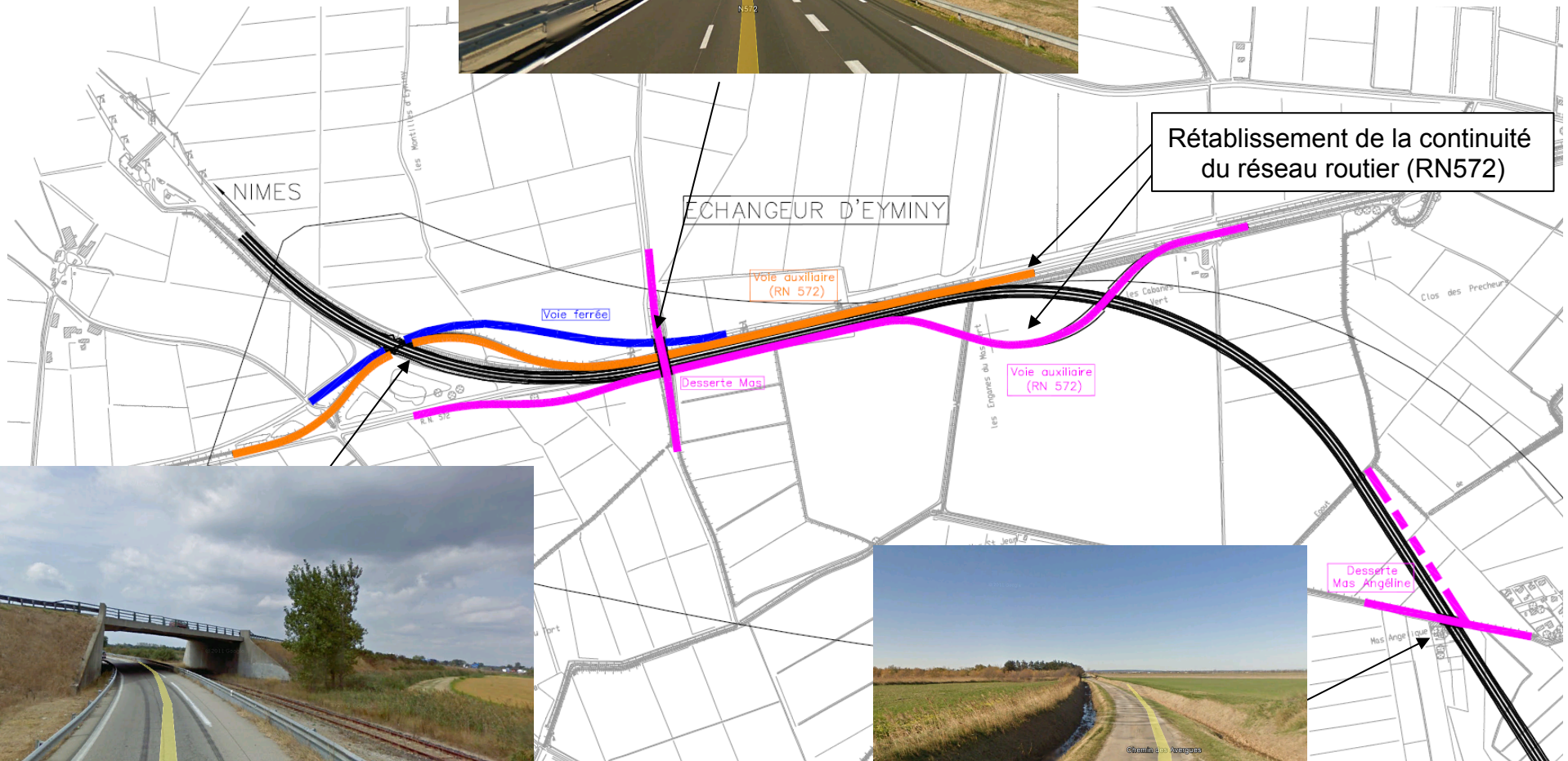
- **Le tracé en plan de la section de D35 rétablie**
 - selon les règles de l'ARP* (catégorie R80)
 - **Le profil en travers**
 - respect des règles de l'ARP pour une route neuve
 - largeur roulable de 11 m (chaussée de 7,00 m et BDD de 2,00 m)
 - **Ce profil en travers est sensiblement plus large que celui de la voie existante**
 - chaussée de 6,50 m environ sans accotement revêtu
 - **Un profil en travers plus homogène est sans doute souhaitable si le Conseil général n'envisage pas de recalibrer cette voie à court ou moyen terme.**
- => Prendre en compte le profil ARP seulement au droit du passage inférieur (PI)**

— Rétablissement en Passage Inférieur



Ouvrage d'Art Non Courant
(Rhône + Traficabilité sur digues)

- Rétablissement en Passage Inférieur
- Rétablissement en Passage Supérieur
- Rétablissement Voie Ferrée



SUITES DU PROCESSUS DE TRAVAIL

- **Séance n°2**
 - Synthèse de la séance d'aujourd'hui
 - Investigations complémentaires suite aux échanges
- **Séance n°3**
 - Approfondissement des solutions
- **Séance n°4**
 - Ajustements de solutions (variantes)

Merci de votre participation

