Elargissement A57
Direction Régionale de l'Equipement Provence - Alpes - Côte d'Azur

Novembre 2007
n°2

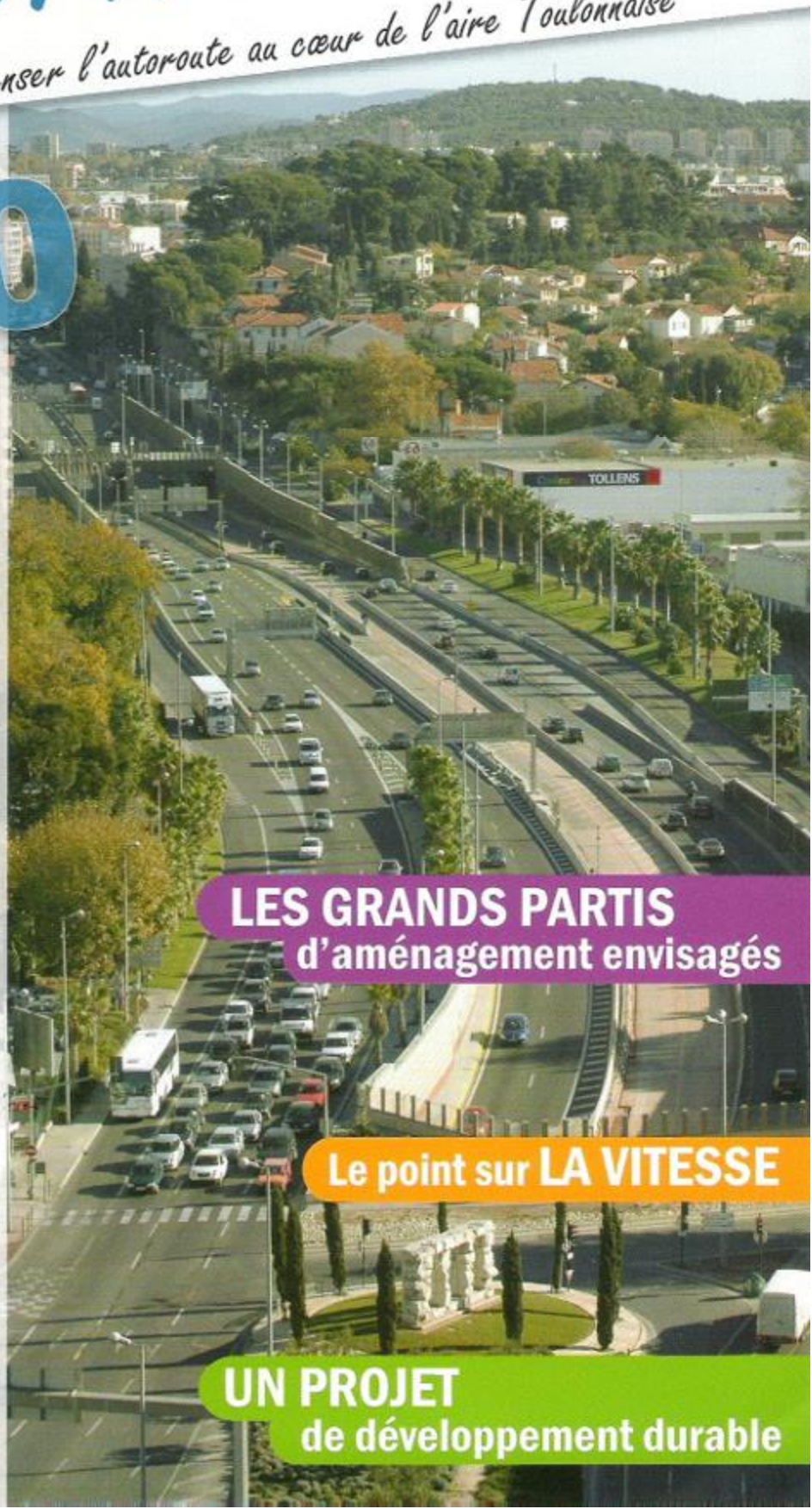
Lettre d'information

Repenser l'autoroute au cœur de l'aire Toulonnaise

Edito

Alain BUDILLON - Directeur régional de l'Equipement

C'est un grand plaisir pour moi de signer l'éditorial du deuxième numéro de la lettre d'information dédiée à l'élargissement de l'A57 et de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des partenaires et riverains. Depuis le 1er janvier 2007, la décentralisation d'une partie du réseau et la réorganisation des services routiers a conduit l'Etat à renforcer le rôle de la maîtrise d'ouvrage en le séparant clairement de la maîtrise d'œuvre. Ainsi, c'est la direction régionale de l'Equipement qui est maintenant en charge du projet d'élargissement de l'A57 entre l'extrémité Est du tunnel de Toulon et l'échangeur de Pierre-Ronde. L'année 2007 a été consacrée à la poursuite des études préalables conformément aux orientations fixées par le préfet au comité de pilotage du 22 mars. Le stade actuel d'avancement des études permet de présenter dans ce numéro les deux partis d'aménagement qui consistent, dans le premier cas, à séparer le trafic de transit du trafic d'échange et dans le second cas, à ne pas les distinguer. Ces solutions seront déclinées en variantes intégrant les différents modes de transports complémentaires à la route tels que les transports collectifs et les modes doux (vélo). La combinaison de ces différents modes de déplacement et l'évolution des habitudes des usagers de la route devraient permettre d'apporter une réponse durable aux problèmes de circulation de l'agglomération toulonnaise. Cette opération est essentielle pour la mise en service du deuxième tube du tunnel. Elle fera l'objet d'un phasage en plusieurs étapes dont la première doit garantir la sécurité et la fluidité de circulation en sortie de la traversée souterraine. 2008 sera l'année de la concertation avec le public et les élus, les partenaires économiques et associatifs, en vue de préparer le dossier préalable à l'enquête publique. Ce sera l'occasion pour chacun d'exprimer son point de vue.



LES GRANDS PARTIS d'aménagement envisagés

Le point sur LA VITESSE

UN PROJET de développement durable

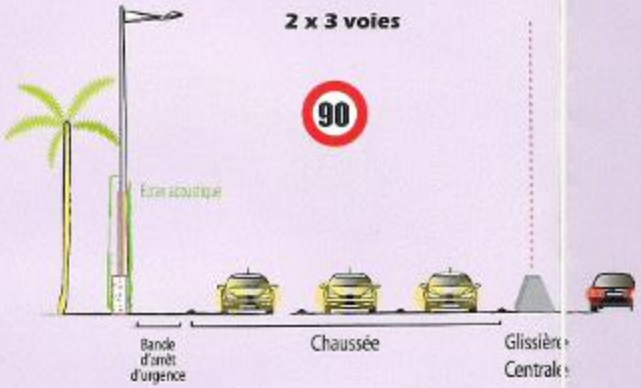
LES GRANDS PARTIS d'aménagement envisagés

Le projet d'élargissement de l'A57 a pour objectif prioritaire de permettre la mise en service du tunnel sud de Toulon dans de bonnes conditions de sécurité. Il est donc impératif d'assurer la fluidité de la circulation en sortie de tunnel. La Direction Régionale de l'Equipement (DRE) Provence-Alpes-Côte d'Azur a retenu parmi différentes hypothèses envisagées deux principes d'aménagement permettant de répondre à cet objectif :

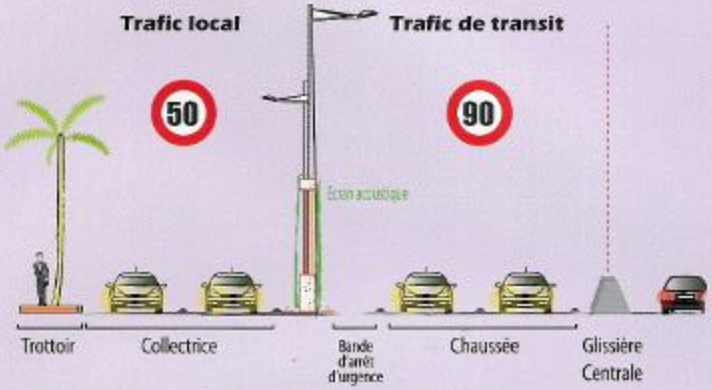
- une gestion confondue du trafic local et du trafic de transit : il s'agit d'élargir l'autoroute à 2x3 voies en conservant son principe de fonctionnement actuel,
- la séparation des trafics de transit et local : ce principe nécessite la création d'une chaussée spécifique, appelée « collectrice », qui est utilisée pour les trajets de proximité.

Ces solutions restent des hypothèses et seront soumises à l'avis de tous les acteurs concernés à travers la concertation publique.

Tous trafics confondus



Séparation des trafics



Les collectrices réalisées le long de l'A57 entre les échangeurs de Tombadou, des Fourches et de la Bigue permettront les communications locales sans affecter le trafic de transit. Au delà, le trafic local et le trafic de transit sont confondus.

Une variante à l'étude : Faciliter la circulation des autocars sur l'A57

Pourquoi ?

Un aménagement seul ne permettra pas de résoudre définitivement le problème de trafic. Les prévisions à l'horizon 2015 présagent une nouvelle saturation du réseau. Seul un vrai changement des habitudes de déplacement des usagers peut apporter une réponse durable.

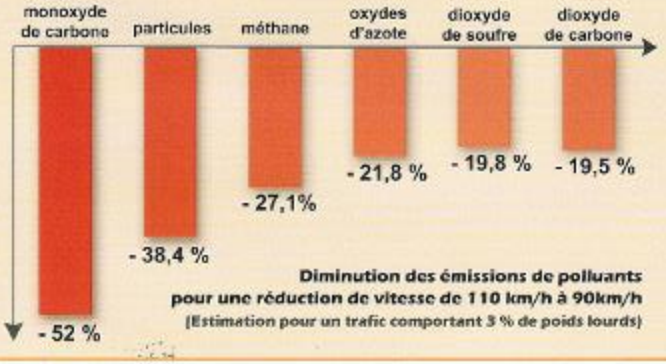
La DRE et les autorités organisatrices des transports que sont le Conseil Général du Var pour les transports interurbains et Toulon Provence Méditerranée pour les transports urbains, souhaitent favoriser ce changement en proposant des alternatives aux usagers. La DRE étudie pour chaque parti d'aménagement des solutions permettant d'offrir aux autocars de bonnes conditions de circulation, ce qui renforcera l'attractivité des déplacements collectifs.

Dans le cas de cette variante, lorsque le trafic est dense, les autocars pourraient emprunter une voie réservée qui se substituerait à l'habituelle bande d'arrêt d'urgence (voir dessin), ce qui leur permettrait de franchir rapidement les embouteillages. Cependant, dans des conditions normales de fluidité, les autocars emprunteraient les 3 voies de la chaussée.

Le point sur... LA VITESSE

La DRE étudie une réduction de la vitesse autorisée à 90 km/h entre le tunnel et l'échangeur de Pierre-Ronde. En effet, sur des infrastructures qui supportent des trafics très denses, cela permet :

- une circulation plus sûre (moins d'accidents),
- une réduction de la largeur des voies et donc de l'impact foncier de l'autoroute,
- une diminution des nuisances sonores et de la pollution de l'air.



Un projet de DEVELOPPEMENT DURABLE

Le projet d'élargissement de l'A57 a été conçu pour participer à un développement durable de l'aire toulonnaise.
Pour cela, il comprend plusieurs propositions qui concourront à faire de l'autoroute un élément d'une meilleure qualité de vie :

- une meilleure desserte des équipements collectifs (hôpital Sainte Musse, complexe sportif Léo Lagrange, université...) ;
- l'amélioration des conditions de circulation des transports en commun qui permettra de limiter l'usage de la voiture particulière et d'offrir des alternatives attractives par des services d'autocars rapides ;
- la création d'itinéraires adaptés aux « modes doux » (marche, vélo...) par des passerelles ou passages souterrains aménagés ;
- la limitation des nuisances liées au bruit et à la pollution : murs anti-bruit, limitation des vitesses...

La parole à...

Monsieur Beneventi

M. Robert Beneventi est Président de l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise (AU[dat]).

Quelles sont les principales fonctionnalités de l'A57 au cœur de l'aire toulonnaise, et quels dysfonctionnements se présentent ?

A l'est, l'A 57 permet notamment la desserte des zones d'activités de l'agglomération ; elle a aussi un rôle de porte d'entrée de la ville. Mais les problèmes sont nombreux : une coupure urbaine qui se voit très bien lorsque l'on regarde une photo aérienne, une saturation qui fait que la moindre panne est synonyme de queues et des nuisances que les habitants proches ne connaissent que trop bien.

Quel est le point de vue de l'AU[dat] sur la traversée souterraine et l'élargissement de l'A 57?

Les deux projets sont liés par une cohérence de programmation ; il faut que l'autoroute ait été élargie à 2x3 voies le jour où le tunnel sera réalisé. Le tunnel existant a constitué une expérience positive et les deux tunnels permettront à Toulon de montrer pleinement sa dimension de capitale du Var.

A l'AU[dat], nous souhaitons aussi porter la réflexion sur une échelle plus large que le seul tronçon d'autoroute en travaillant avec toutes les collectivités, proches de Toulon mais aussi plus éloignées, comme La Farlède. L'élargissement de l'A 57 doit permettre un meilleur développement du pôle Est, irrigué par l'A 57. Dans la même optique, nous souhaitons que des voies pour les cars soient aménagées sur l'autoroute pour de meilleures liaisons en transports en commun entre l'autoroute, la gare routière, les cœurs de villes et les zones d'activités économiques. Ce dispositif est une innovation qui devrait d'ailleurs nous permettre de bénéficier de financements européens. Le désengorgement de la ville permettrait de requalifier, d'aménager de nouvelles zones et de changer l'image de la ville.

Comment l'AU[dat] participe-t-elle aux modalités de travail mises en place par la DRE, notamment à travers les ateliers de concertation ?

Dans le cadre de l'élargissement, l'AU[dat] joue un rôle d'assistant au maître d'ouvrage auprès de la DRE, qui nous a demandé d'accompagner la réalisation des scénarios d'aménagement en analysant les études techniques. Nous avons notamment travaillé sur le rôle des échangeurs, particulièrement ceux de La Bigue, Les Fourches et Le Tombadou.

Nous prenons part aux ateliers de concertation qui sont une bonne méthode et qui nécessitent des participants une bonne compréhension mutuelle. Après les premiers ateliers qui constituaient un rodage, les réunions se sont déroulées de façon très satisfaisante.

LE PLANNING du projet

LES PHASES DU PROJET	LES PHASES DE CONCERTATION
Juin 2004 **Décision ministérielle** sur l'élargissement de l'A57	
2004-2005 **Etudes préliminaires :** → Identification de l'état initial et contraintes liées à l'environnement → Etude des enjeux du projet pour l'environnement urbain et routier	
2005-2007 **Etudes d'avant-projet sommaire (APS) :** → Définition de variantes du projet → Evaluation de leurs impacts urbains, routiers et environnementaux → Première évaluation des coûts de réalisation	
Août 2007 **Décision ministérielle sur les étapes de l'aménagement (tranches fonctionnelles) :** → Tranche 1 : de la sortie du tunnel sud à l'échangeur de Tombadou dans le sens Marseille - Nice → Tranche 2 : de Tombadou à Pierre-Ronde dans le sens Marseille - Nice → Tranche 3 : de Pierre-Ronde à l'entrée du tunnel Nord dans le sens Nice - Marseille	**2006-2007** → Concertation interadministrative (administrations et collectivités) → Ateliers de concertation avec les techniciens, les associations, les acteurs socio-professionnels, les riverains sur leurs attentes et leur perception des variantes envisagées
	Printemps 2008 → Concertation publique sur les trois tranches fonctionnelles ouverte à tous : présentation des variantes envisagées, recueil des observations et des questions du public → Bilan de la concertation
2008 → Choix de la solution retenue → Constitution du dossier APS de la tranche 1	
2009 → Constitution du dossier APS des tranches 2 et 3 → Etude de projet de la tranche 1	**2009** → Enquête publique : consultation du public sur la solution retenue (tranche 1)
2010 → **Arrêté de déclaration d'Utilité Publique sur la tranche 1 par le Préfet du Var**	**2010** → Enquête publique : cvonsultation du public sur la solution retenue (tranches 2 et 3)
2010 Démarrage des travaux de la tranche 1 pour une mise en service lors de l'ouverture du tunnel Sud	

AVANCEMENT DU PROJET

Direction Régionale de l'Equipement PACA

Région Provence -Alpes-Côte d'Azur

Var Conseil Général

Toulon Provence Méditerranée

Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables
Direction Régionale de l'Equipement PACA
Service Maitrise d'Ouvrage
9, avenue du Général Leclerc - 13332 - Marseille Cedex 3

Directeur de la publication : Alain Budillon - **Coordination éditoriale :** Sylviane Schaeffer
Rédaction : DRE PACA, Egis Conseil - **Maquette/conception :** Carmaquitaine
Photo : J.M. Mourand - **Impression :** 55 000 exemplaires - **Novembre 2007**