



# PLAN STRATEGIQUE DE DEPLACEMENT SUR LE TERRITOIRE DU PARC NATUREL REGIONAL DE CAMARGUE

Diagnostic

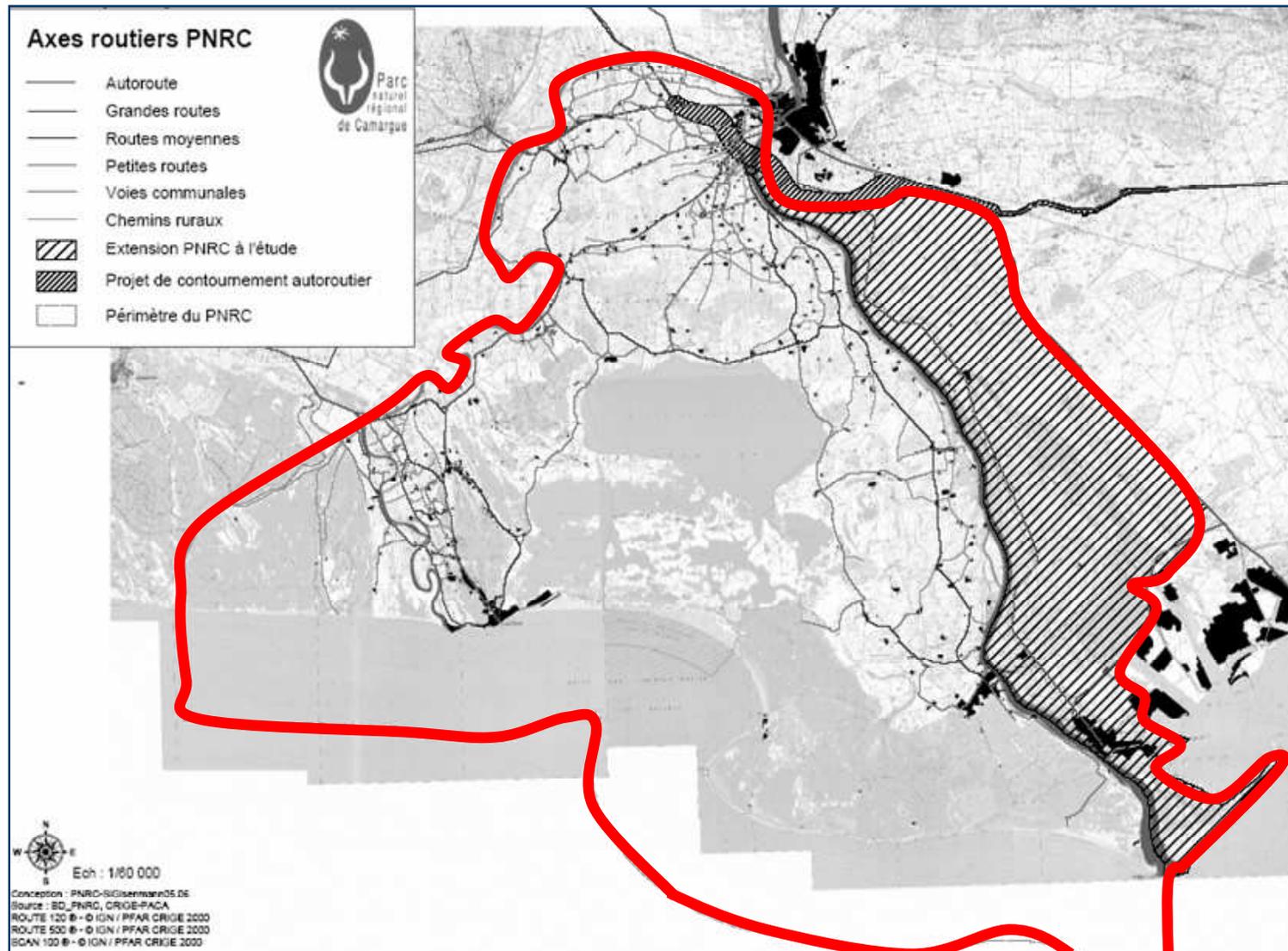
Avril 2007



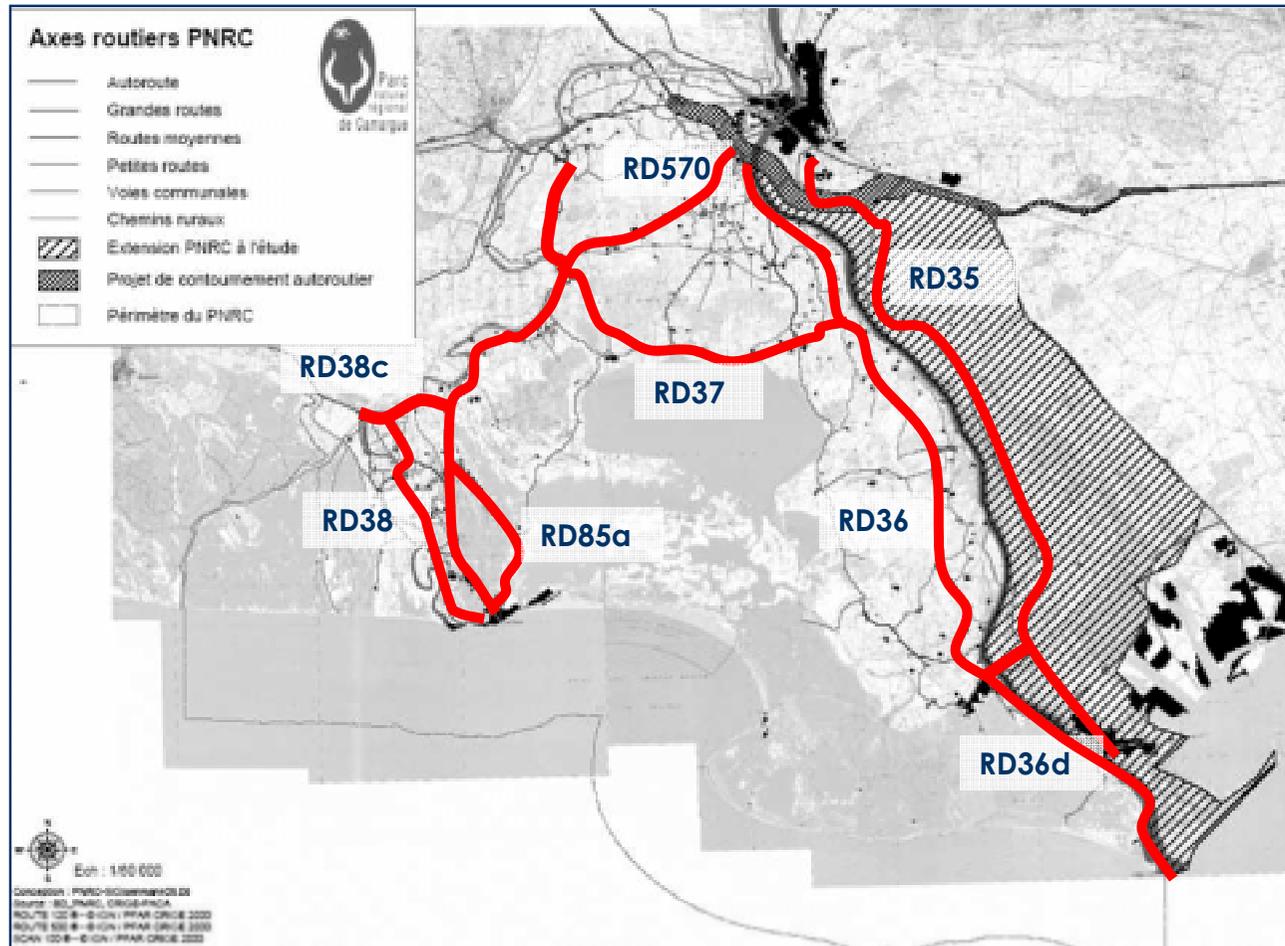


# UN DIAGNOSTIC PAR PORTE D'ENTREE ET PAR AXE

# Périmètre d'étude



# Le réseau routier Armature



RD 570

RD 35 / RD35b

RD 38c

RD 36

RD 37

RD 38

RD 85a ou  
Route de Cacharel

RD 36d

# Les 3 portes d'entrée de l'île de Camargue



Entrée Nord : RD 570 (et RD36)



Entrée Est : Bac de Barcarin – RD35/RD35b



Entrée Ouest : RD 38c

# La RD 570 - la porte d'entrée Nord - LA voie principale de desserte du P.N.R. de Camargue



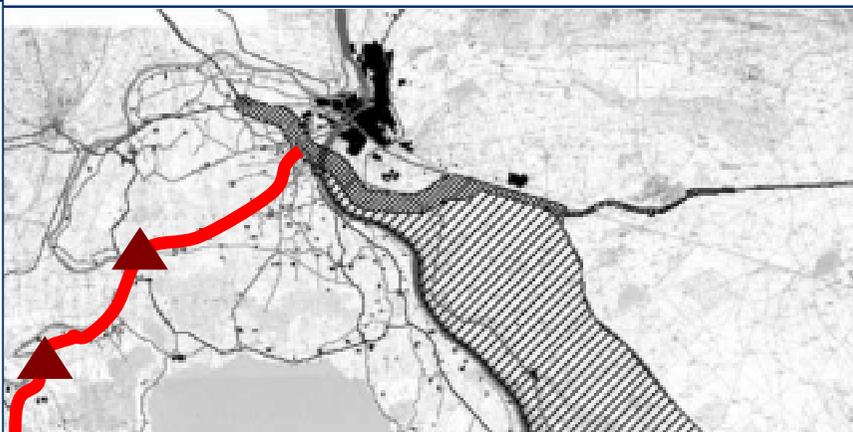
- Une voie large et confortable, globalement rectiligne
- Des accotements correctement revêtus
- Des carrefours aux caractéristiques géométriques amples
- Des éléments routiers favorisant ponctuellement des vitesses élevées
- Présence d'une bande multifonctionnelle de part et d'autre de la voie sur la section CC128/RD37 - Saintes Maries de la Mer

Entrée du PNR de Camargue signalée par un panneau mais une porte d'entrée peu mise en valeur

# La RD 570 - la porte d'entrée Nord - LA voie principale de desserte du P.N.R. de Camargue

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Communes d'Arles et des Saintes Maries de la Mer et leurs équipements touristiques
- Parc Ornithologique / Maison du Parc
- Château d'Avignon
- Musée Camarguais et Mas du Pont de Rousty
- Hameaux Pioch Badet et d'Albaron, les Salicornes, Boumian, Fourquejado, Brouzetière
- Promenades à cheval et structures d'hébergement



## **Enjeux :**

- Sécurisation de l'itinéraire et maîtrise des vitesses.
- Réaménagement du carrefour RD570/RD37 : réduction des caractéristiques géométriques.
- Prolongement des bandes multifonctionnelles par une piste cyclable le long du canal St Laurent

## **En liaison avec le PNR :**

- Jalonnement des pôles touristiques depuis Arles et les Saintes Maries de la Mer
- Amélioration de la lisibilité du carrefour d'accès au château d'Avignon et au parc ornithologique pour une meilleure prise en compte de l'accessibilité aux équipements touristiques.



# La RD 35 / RD 35b – la porte d'entrée Est - Voie d'accès à Port Saint Louis du Rhône, Salin de Giraud



Une voie large, rectiligne, correctement revêtu

Des accotements ponctuellement stabilisés

Une voirie aux caractéristiques routières favorisant des prises de vitesses ponctuellement élevées

Une absence d'aménagements spécifiques des arrêts de bus (trottoirs, aire d'attente, abris...) sur la section Arles - Mas Thibert → Une sécurisation des arrêts de bus à développer



Accès aménagé et sécurisé du hameau de Mas Thibert depuis la RD 35 permettant de maîtriser les vitesses



# RD 35b : Une porte d'entrée du PNR de Camargue



*Bac de Barcarin côté RD 35b*

**Un panneau d'information touristique installé au niveau du bac de Barcarin mais une absence d'espace de stationnement pour une lecture de ce panneau**

**Une porte d'entrée du PNR signalé par un panneau mais à mettre en valeur**



*Bac de Barcarin côté RD 36*

# La RD 35 / RD 35b – la porte d'entrée Est - Voie d'accès à Port Saint Louis du Rhône, Salin de Giraud

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Salin de Giraud
- Port Saint Louis du Rhône
- Zone industrielle de Fos sur Mer
- Hameaux de Mas Thibert et de Grand Boisviel

## **Enjeux :**

- Sécurisation de l'itinéraire en raison des vitesses pratiquées
- Sécurisation des arrêts de bus

## **En liaison avec le PNR :**

- Jalonnement du PNR depuis l'entrée Est vers le bac de Barcarin et la rive droite



**RD 35 à hauteur de Mas Thibert**



**Bac de Barcarin**



**RD 35**

## RD 38c – la porte d'entrée Ouest



Une voie de 8 m de large correctement revêtu

Un axe rectiligne aux caractéristiques routières induisant des vitesses élevées

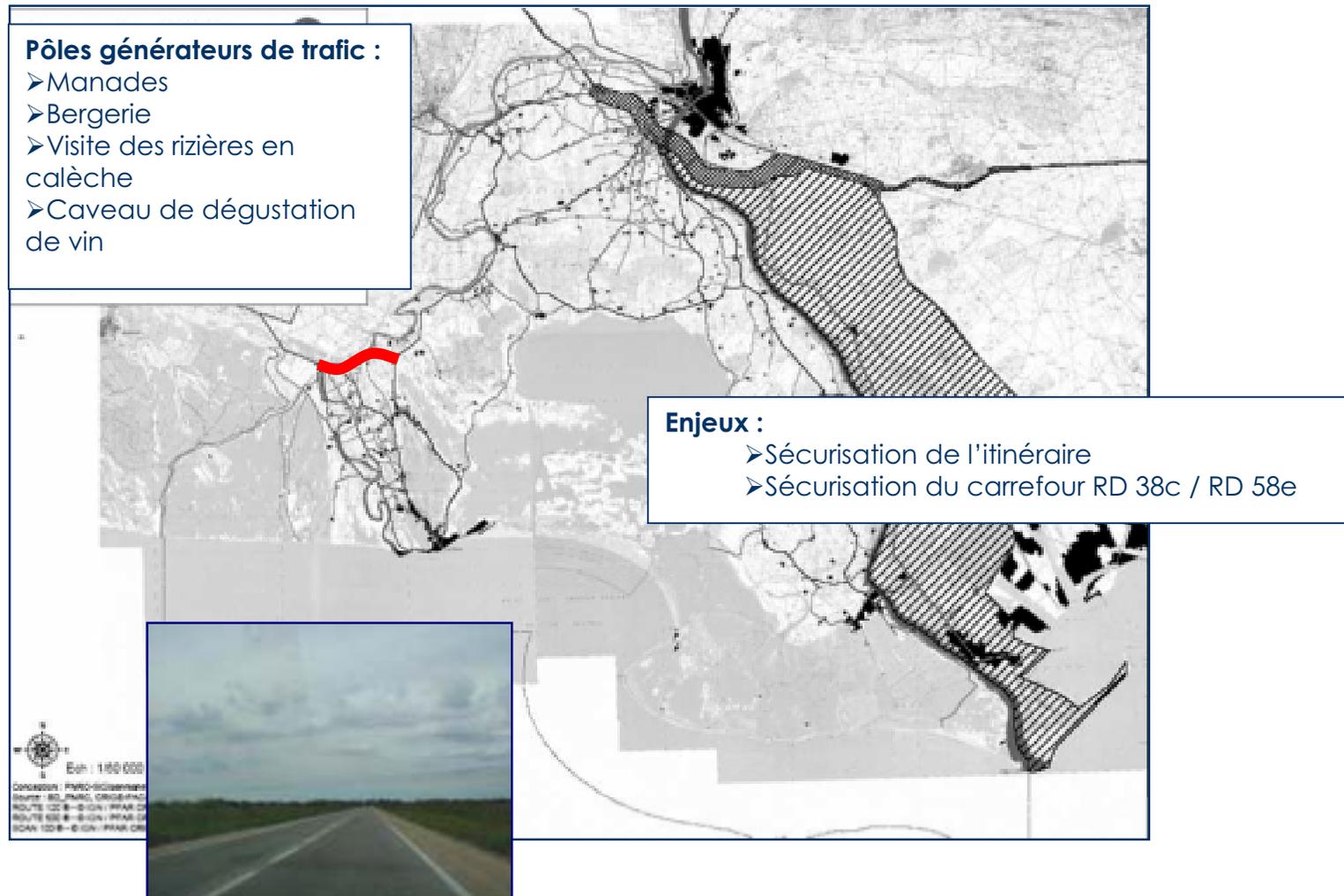
Une voie circulée

Présence d'une piste cyclable de part et d'autre de la voie

Une entrée du PNR signalée à hauteur du pont de Sylvéreal mais peu mise en valeur



# RD 38c – la porte d'entrée Ouest





## La RD 36 : La voie de desserte de Salin de Giraud – la 2<sup>nd</sup>e voie d'accès au P.N.R.

- Une voie large aux accotements non aménagés
- Un axe circulé aux caractéristiques routières



- Une quasi absence de signalisation des sites touristiques
- Au droit du Sambuc, un Point d'Information ancien et dégradé



**Nécessité de renforcer le jalonnement**

# La RD 36 : La voie de desserte de Salin de Giraud – la 2<sup>nd</sup>e voie d'accès au P.N.R.

## **Pôles générateurs de trafic :**

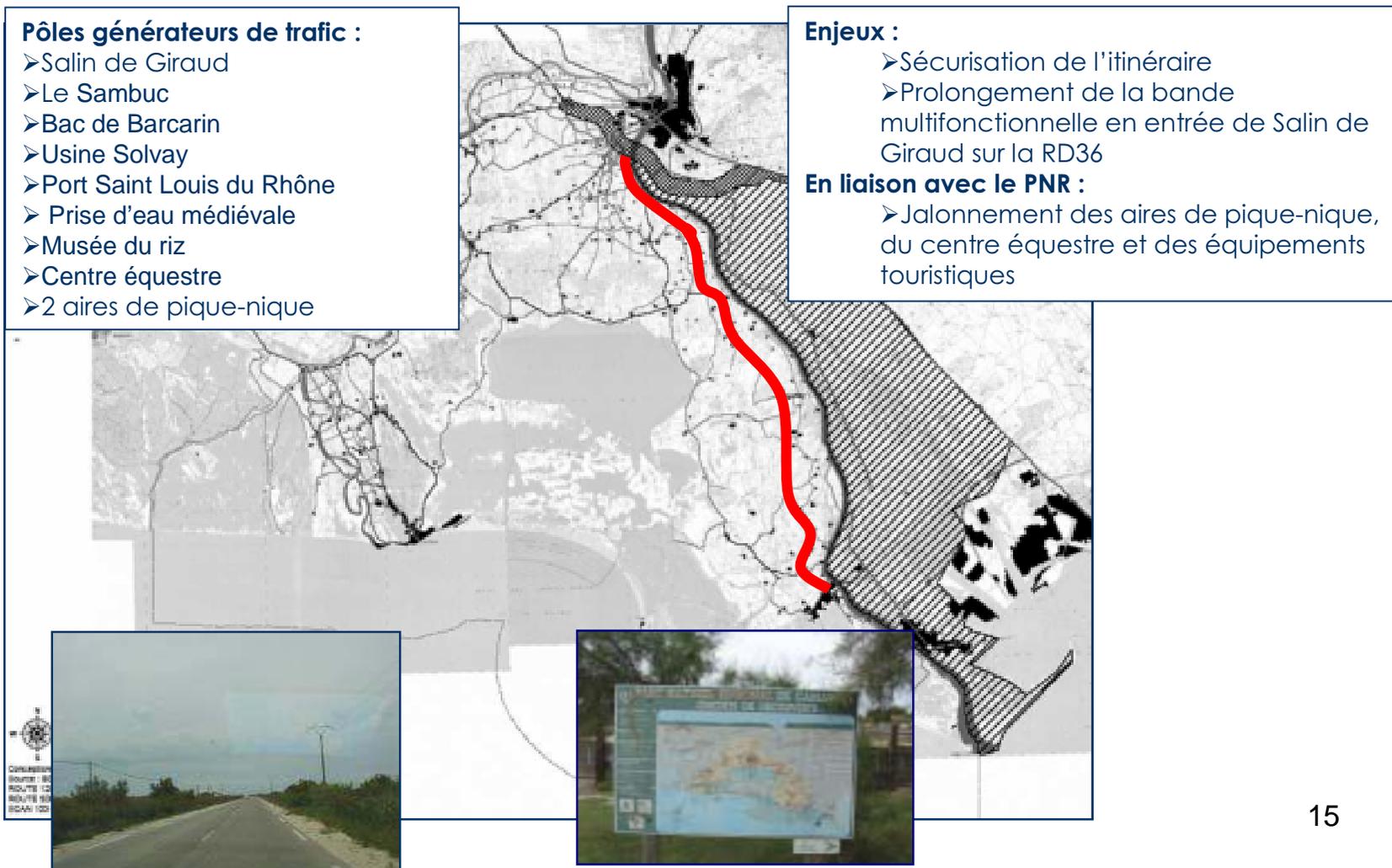
- Salin de Giraud
- Le Sambuc
- Bac de Barcarin
- Usine Solvay
- Port Saint Louis du Rhône
- Prise d'eau médiévale
- Musée du riz
- Centre équestre
- 2 aires de pique-nique

## **Enjeux :**

- Sécurisation de l'itinéraire
- Prolongement de la bande multifonctionnelle en entrée de Salin de Giraud sur la RD36

## **En liaison avec le PNR :**

- Jalonnement des aires de pique-nique, du centre équestre et des équipements touristiques



# RD 37 : L'unique axe Est-Ouest du PNR



Des caractéristiques géométriques confortables entre la RD 570 et le domaine de Méjanes....



...plus limitées vers la RD36c/RD 36



Des vitesses parfois élevées, peu cohérentes avec le statut de « voie partagée »

## Un observatoire à valoriser ?



Un site touristique fréquenté à l'accès véhicules et piétons peu confortable et peu sécurisé.

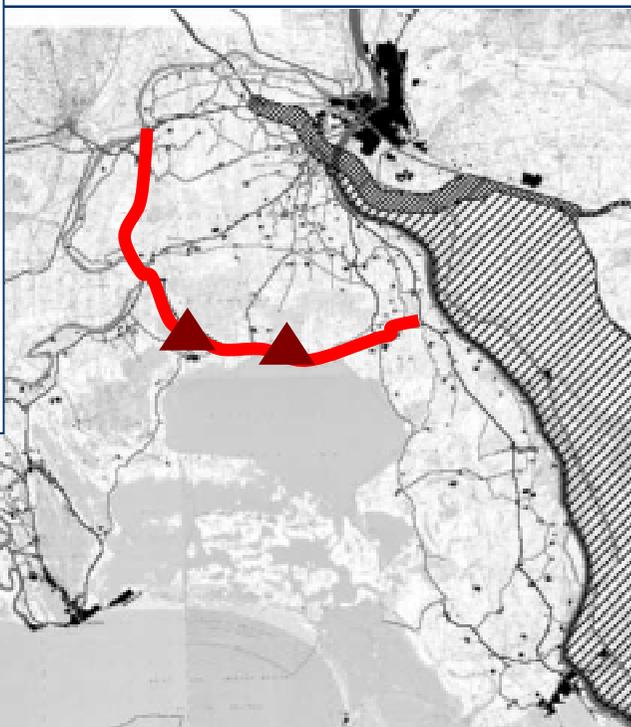


Un stationnement et des cheminements piétons à organiser ? Pour une population d' « usagers touristes avertis » ?

# La RD 37 : L'unique axe Est-Ouest du P.N.R.

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Domaine de Méjanes : musée, arène, ballades à cheval
- Hameau de Villeneuve
- Hameau d'Albaron
- Hameau de Saliers : centre équestre et camping
- Observatoire



## **Enjeux :**

- Sécurisation de l'itinéraire et du carrefour d'accès au Domaine de Méjanes

## **En liaison avec le PNR :**

- Jalonnement des pôles touristiques à développer notamment celui du domaine Méjanes depuis les voiries principales
- Sécurisation des conditions d'accès et de stationnement au droit de l'observatoire
- Réaménagement du carrefour d'accès au domaine de Méjanes
- Aménagement d'une piste cyclable entre le domaine de Méjanes et l'Observatoire



# La RD 38 : un accès secondaire au P.N.R. principalement aux Saintes Maries de la Mer

## **Pôles générateurs de trafic :**

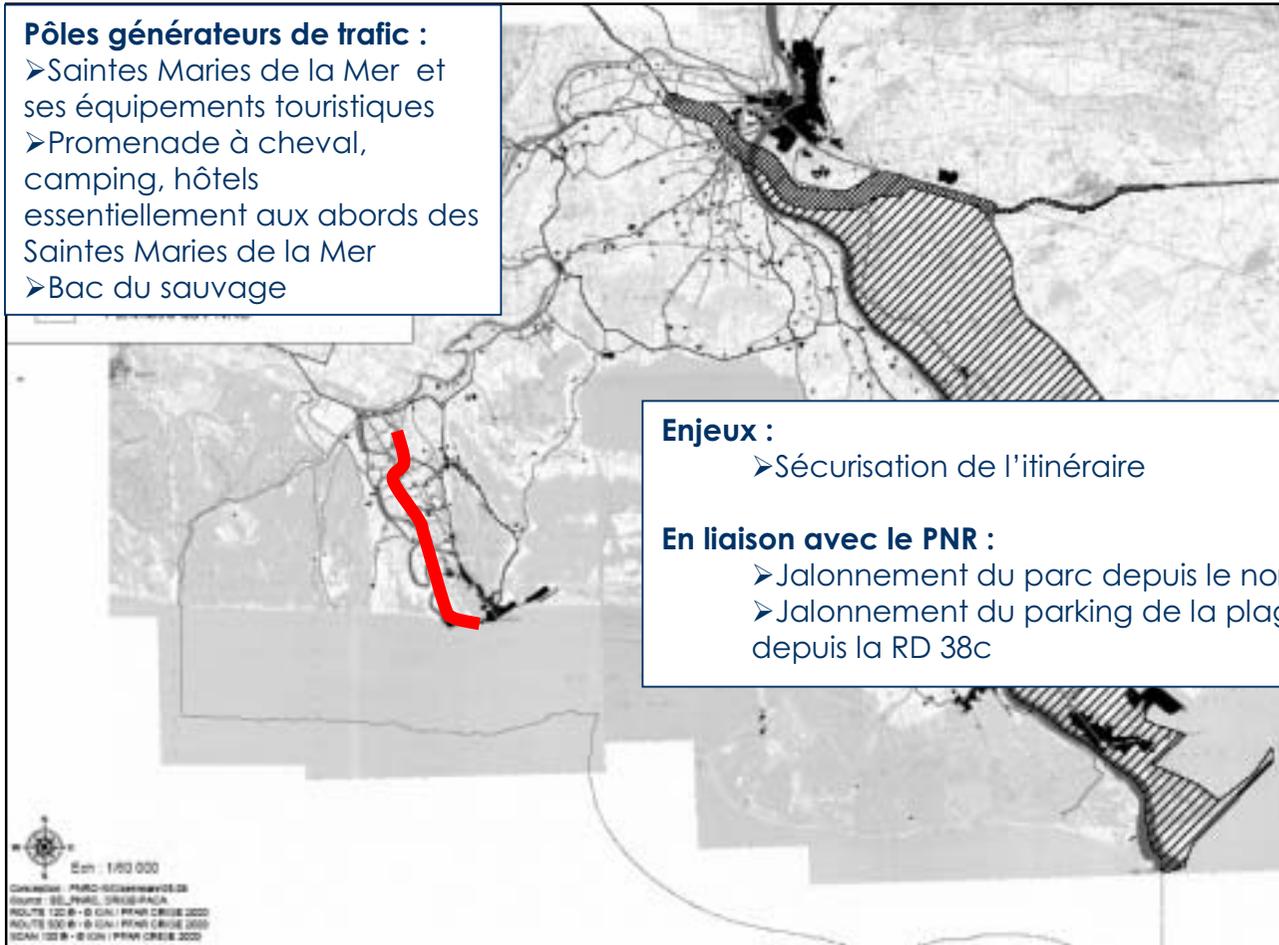
- Saintes Maries de la Mer et ses équipements touristiques
- Promenade à cheval, camping, hôtels essentiellement aux abords des Saintes Maries de la Mer
- Bac du sauvage

## **Enjeux :**

- Sécurisation de l'itinéraire

## **En liaison avec le PNR :**

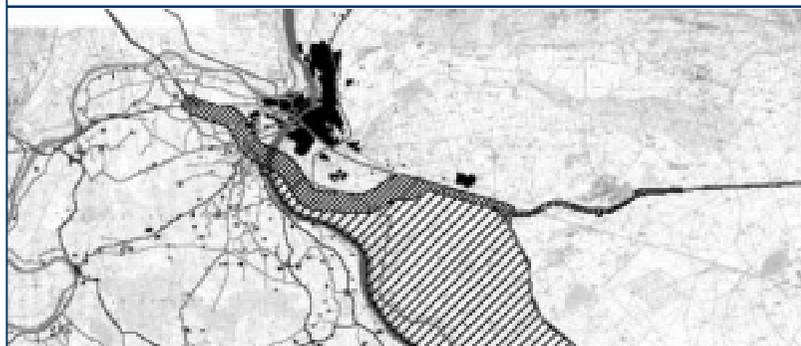
- Jalonnement du parc depuis le nord
- Jalonnement du parking de la plage depuis la RD 38c



# La RD 85a dite Route de « Cacharel »

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Saintes Maries de la Mer et ses équipements touristiques (hôtels, plages, arène,...)
- Promenade à cheval, des hôtels, un camping, des chambres d'hôtes et des magasins de vente de produits du terroir regroupés à proximité de cette commune de part et d'autre de la chaussée
- Hameau de Pioch Badet
- Mas de Cacharel



## **Enjeux :**

- Accessibilité aux Saintes Maries de la Mer ?
- Délestage de la RD 570 ?
- Le traitement des extrémités de cette voie avec des aménagements du type urbain

## **En liaison avec le PNR :**

- Jalonnement des pôles touristiques à développer
- Usage dédié aux modes doux ?



## LA RD 36d : LA voie d'accès à la plage de Piémanson ... et au domaine de la Palissade



Une voie relativement étroite, rectiligne, au revêtement convenable

**Des espaces latéraux à valoriser, à montrer et à organiser au niveau des accotements ... vers une piste - promenade à aménager vers le domaine de la Palissade et la plage de Piémanson ?**



*RD 36d au droit du Grau de Piémanson*

# LA RD 36d : Voie d'accès à la plage de Piémanson et au domaine de la Palissade

## Enjeux :

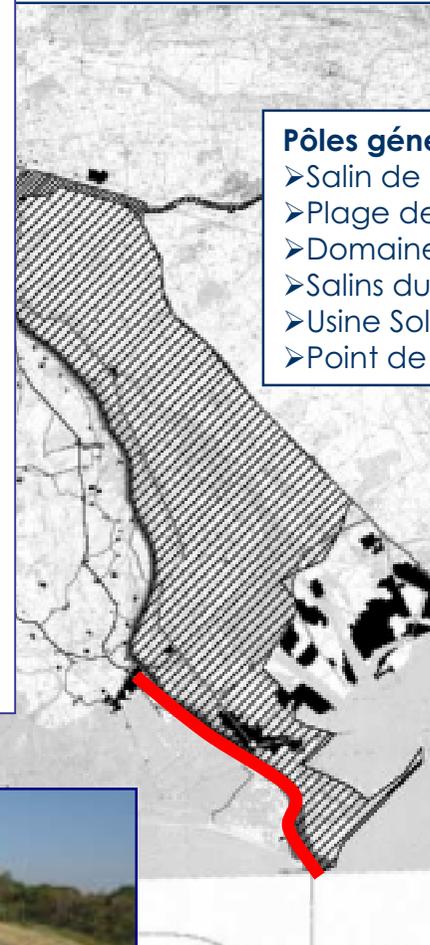
- Amélioration du revêtement de la RD36d en fonction des projets d'aménagement et de développement entre Salin de Giraud et la plage de Piémanson.
- Modération des vitesses en entrée de Salin de Giraud

## En liaison avec le PNR :

- Jalonnement touristique du domaine de la Palissade depuis Salin de Giraud
- Aménagement de quelques aires de stationnement avec informations touristiques en bordure de la voie
- Aménagement d'une piste promenade Piétons + Vélos le long de la RD36d côté Rhône ou côté Salin
- Application du concept « Partageons la Route » pour une meilleure prise en compte des modes doux ?

## Pôles générateurs de trafic :

- Salin de Giraud
- Plage de Piémanson
- Domaine de la Palissade
- Salins du Midi
- Usine Solvay
- Point de vue du sel + parking



Ech : 1/50 000

Cartographie : PNRD-BOISSIERES/DA  
Route : BOISSIERES, 08000-BOISSIERES  
ROUTE 100B-BOISSIERES/PPAR CRUE 2000  
ROUTE 100B-BOISSIERES/PPAR CRUE 2000  
ROUTE 100B-BOISSIERES/PPAR CRUE 2000



# Equipements de la RD 36d



*Parking de l'observatoire du sel*

Un parking :

- facile d'accès
- de grande capacité : plus d'une centaine de places
- non signalé sur la RD 36d
- non revêtu



Parking à matérialiser et à structurer



Un point de départ de circuit touristique ?  
vers la plage de Piémanson et le Domaine  
de la Palissade sous forme de navettes ?

1 observatoire, 1 point de vue à signaler et à  
renseigner → valoriser ?



*Point de vue du sel*

## RD 36d : Le Domaine de la Palissade



*Entrée du domaine de la Palissade*

Un accès aisé et confortable à partir de la RD 36d

Un domaine jalonné au droit de l'entrée mais insuffisamment signalé en amont sur la RD 36d → au carrefour RD 36/RD 36d, le Domaine de la Palissade est indiqué sans aucun renseignement sur sa connotation touristique.

Un parking existant, de bonne capacité, correctement aménagé, jalonné au cœur du domaine mais non signalé à l'entrée et sur la RD 36d



*Parking du domaine de la Palissade*

# Plage de Piémanson

Un espace « délaissé et sans règle » dans un territoire classé zone protégée et dont la vocation première est la protection de la nature



*Accès à la plage de Piémanson*

## La plage de Piémanson :

- Un accès non aménagé
- Un espace inorganisé
- Des stationnements et des circulations non canalisés



Un territoire à aménager ?... en fonction des objectifs liés à cet espace et au regard de la charte du PNR.



*Accès à la plage de Piémanson*

# Route et plage de Beauduc

## La route de Beauduc :

- Un axe de communication non revêtu, étroit, difficilement praticable
- Une piste au trafic très limité



Un espace à dédier aux vélos ? À aménager ? À laisser en l'état ?



Pour quel projet au niveau de la plage de Beauduc ?



## La plage de Beauduc :

Un espace « délaissé et sans règle » dans un territoire classé zone protégée et dont la vocation première est la protection de la nature

# La RD 36c : Une axe secondaire à usage riverain et touristique



Une circulation des plus calmes permettant un partage de la voirie en faveur d'autres modes.

Section faisant partie intégrante du circuit vélo n°5 : « cheval camarguais et riz ».



Panneau de signalisation de l'itinéraire vélo

# RD35 Port Saint Louis : Future porte d'entrée du PNR



# RD35 Port Saint Louis : Route d'accès à la plage Napoléon



**Une voie large, au revêtement convenable, intégrée au paysage**

**Une vitesse limitée à 50 Km/h**

**Une piste cyclable bi-directionnelle, d'1,5m de large, séparée de la voirie par une bordure franchissable**

**Un aménagement de qualité**



# La plage Napoléon

Un espace organisé dans un souci de protection du littoral : vocation première d'un PNR



Un espace aménagé et desservi par la navette Fos/Port Saint Louis de juillet à août

Un accès aux plages limité et canalisé par un parking payant de grande capacité

Un site correctement jalonné depuis Port Saint Louis

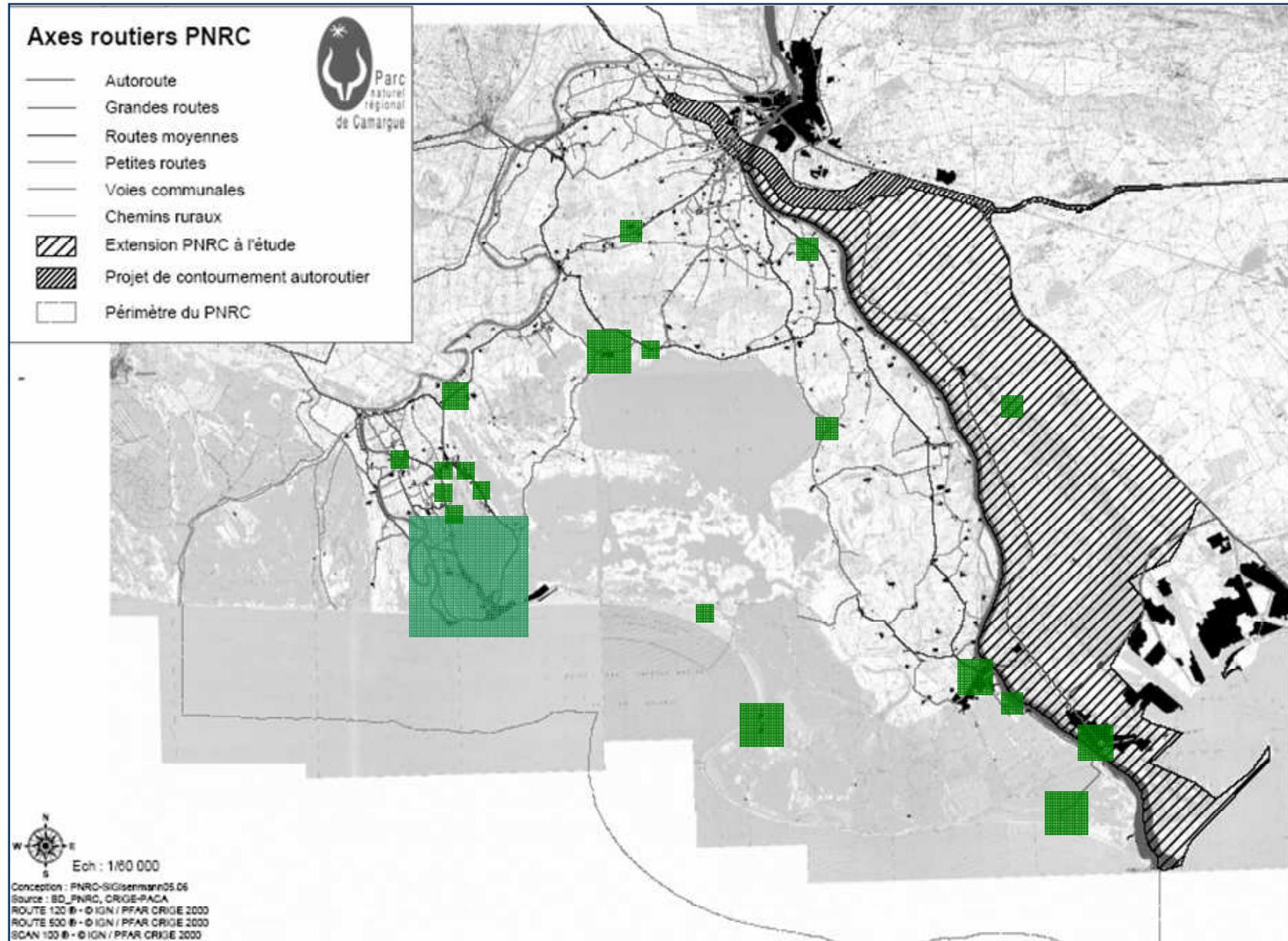


Un exemple pour la  
plage de Piémanson  
et de Beauduc ?



# UN DIAGNOSTIC THEMATIQUE ACTUALISE SUR LA BASE DE L'ETUDE DU C.E.T.E.

# Les pôles générateurs de déplacements



# Analyse des conditions de desserte des principaux pôles générateurs de trafic

Nom du pôle	Accès	Desserte TC	Itinéraire cyclable	Stationnement	Jalonnement	Aménagements	Pistes de réflexion
<b>Domaine de la Palissade</b>	RD 36d	Non	Non	Parking non revêtu, moyennement aménagé, non jalonné depuis la RD 36d Potentiel de 80 places	Insuffisant : signalisation partielle en sortie du bac à caractère non touristique	Un accès confortable et aisé depuis la RD 36d Aire de pique nique et point de départ de 2 sentiers au droit de l'entrée	Jalonnement touristique du Domaine de la Palissade à partir de Salin de Giraud et du bac de Barcarin Desserte vélo par la RD 36d + piste promenade
<b>Point de vue (Mas des Crottes)</b>	RD 36d	Non	Circuit des flamants roses et du sel	Parking non revêtu ni aménagé Potentiel de 120 places	Inexistant à partir de la RD 36d	Accès sécurisé	Site touristique à expliquer, mettre en valeur Point de location vélo en saison en liaison avec le projet d'extension d'itinéraire pédestre
<b>Plage de Piémanson</b>	RD 36d	Non	Non	Parking non aménagé, de grande capacité Potentiel de plusieurs centaines de places	Convenable depuis Salin de Giraud et le bac de Barcarin	Espace non aménagé	Des espaces de circulation et de stationnement à organiser en fonction des objectifs du PNR Navettes maritimes vers Beauduc et Saintes Maries de la Mer ?
<b>Plage de Beauduc</b>	Route de Beauduc non revêtu et à peine carrossable	Non	Non	Parking non aménagé, de grande capacité	Quasi inexistant depuis Salin de Giraud	Espace non aménagé	Des espaces de circulation et de stationnement à organiser en fonction des objectifs du PNR Navettes maritimes vers Piémanson et Saintes Maries de la Mer ? Circuit cyclable (VTT) de liaison vers les Saintes Maries de la Mer

# Analyse des conditions de desserte des principaux pôles générateurs de trafic

Nom du pôle	Accès	Desserte TC	Itinéraire cyclable	Stationnement	Jalonnement	Aménagements	Pistes de réflexion
<b>Parc Ornithologique et maison du Parc</b>	RD 570	ligne Arles - Saintes Maries de la Mer	Non	Parking aménagé de 120 places	Peu pertinent	Entrée et sortie du parking non sécurisées	Sécurisation de l'accès
<b>Château d'Avignon</b>	RD 570	ligne Arles - Saintes Maries de la Mer	Non	Parking aménagé de capacité limitée	Existant	Carrefour d'accès non sécurisé	Sécurisation du carrefour d'accès
<b>Musée Camarguais</b>	RD 570	ligne Arles - Saintes Maries de la Mer	Non	Parking aménagé de 80 places	Convenable	Bonne accessibilité Point de départ d'un sentier de découverte	Jalonnement touristique à renforcer (maison du Parc et sentier de découverte)
<b>Domaine Méjanes</b>	Accès principal : RD37 Accès 2ndaire : Chemin des cinq Gorges	Non	Non mais RD 37 voie partagée	Parking aménagé Potentiel de 200/250 places	Jalonnement non touristique	Un carrefour d'accès surdimensionné	Jalonnement touristique à mettre en place Redimensionnement du carrefour et mise en place d'un point d'information tourisme
<b>Domaine de la Capelière</b>	Rd 36c	Non	Non	Parking non aménagé de capacité limitée	Insuffisant : signalisation partielle à caractère non touristique	Point de départ de sentiers de découverte	Jalonnement touristique à mettre en place
<b>Observatoire de Méjanes</b>	RD 37	Non	Circuit à la découverte du Vaccarès	Parking inexistant	Jalonnement inexistant	Espace non aménagé	Matérialisation et sécurisation d'une aire de stationnement Aménagement d'une piste cyclable entre le domaine de Méjanes et l'Observatoire

# Analyse des conditions de desserte des principaux pôles générateurs de trafic

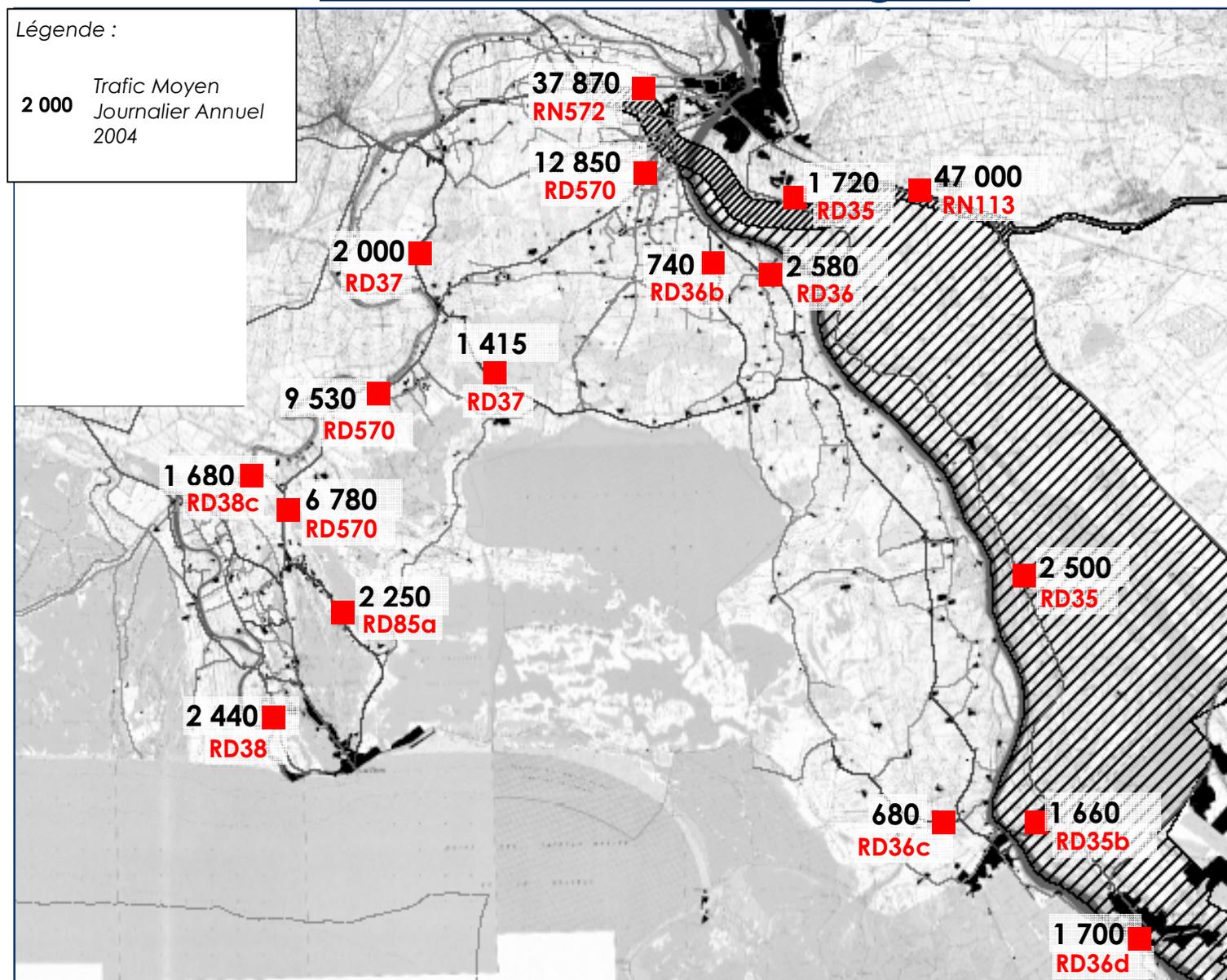
Nom du pôle	Accès	Ligne de bus	Itinéraire cyclable	Aménagements
Mas Thibert	RD 35	Ligne Arles – Port Saint Louis du Rhône	Non	Aménagements de sécurité sur la RD 35 au droit de Mas Thibert afin de maîtriser les vitesses Trottoirs non revêtus de bonne largeur Parking jalonné en entrée du hameau Stationnement non canalisé ni maîtrisé le long des rues Arrêts TC aménagés (aire d'attente + abri de bus) Hameau situé à l'écart de la RD 35 Jalonnement du marais du Vigueirat correcte Trafic de nature local et lié à la desserte riveraine
Port Saint Louis	RD 35	Ligne Arles – Port Saint Louis du Rhône	Circuit Salin de Giraud – Port Saint Louis d Rhône	Aménagement en entrée de ville sur la RD 35 Stationnement bilatéral devant les commerces en centre ville Manque de visibilité au débouché du centre ville à hauteur du canal St-Louis Bande cyclable bidirectionnelle, séparée de la voirie par une bordure franchissable le long de la route de la plage Napoléon et de la plage Carreau Parking aménagé, payant, de grande capacité (potentiel de plusieurs centaines de places) à hauteur de la plage Napoléon Présence d'un itinéraire PL Jalonnement des plages convenable
Sambuc	RD 36	Ligne Arles – Salin de Giraud	Non	Parking aménagé (20 places) avec panneau d'information dégradé à l'entrée Sud du hameau. Projet d'aménagement de sécurité de la traversé du hameau (Cf. : Conseil Général)

- **Des pôles générateurs de déplacements nombreux, dispersés sur l'ensemble du territoire et relativement éloignés des uns des autres.**
  - **Une certaine concentration aux Saintes Maries de la Mer et le long de la RD570 en entrée/sortie de ville.**
  - **Des entités de nature diverse et de taille variable : plages, bord de mer, observatoires, sentiers découverte, maisons touristiques, musées, Bac de Barcarin.**
  - **Des déplacements s'effectuant majoritairement, voire quasi exclusivement en voiture particulière.**
  - **Des comportements différents selon la nature du site : plage, observatoire, sentiers car des objectifs différents : Le touriste se rendant à la plage aux Saintes Maries de la Mer n'a pas les mêmes besoins que celui souhaitant « visiter » telle ou telle réserve.**
- ➡ Un territoire large et varié, contrasté entre une frange Ouest soumise à l'affluence touristique estivale et une frange Centre - Est, plus « protégée » .**
- ➡ Des réponses en terme de desserte routière variées.**



# *LA CIRCULATION MOTORISEE*

# Les principaux volumes de trafic dans le périmètre du P.N.R. de Camargue



# Analyse - Synthèse

Une infrastructure principale : la RD570 avec :

- Un volume de trafic de 12 800 véh/jour/deux sens,
- Des pointes de trafic à près de 20 000 véh/jour en période estivale (weekend),
- Un trafic de transit de l'ordre de 20%,
- Une baisse régulière des flux à mesure que l'on se rapproche des Saintes Maries de la Mer, soit 6 700 véh/jour en entrée/sortie des Saintes.

RD35, RD36 et RD85a : Des voies départementales aux trafics faibles, environ 2 500 véh/jour/deux sens

RD37 : un trafic faible, de l'ordre de 1 500 véh/jour/deux sens

→ Des niveaux de trafic cohérents avec le dimensionnement des infrastructures à 2 x 1 voie

→ Des volumes proches de la saturation sur la RD570 l'été, notamment les dimanches générant des phénomènes de fort ralentissement en entrée sur les Saintes Maries de la Mer et Arles

Une croissance moyenne globale de l'ordre de 3 % par an sur l'ensemble des infrastructures

Une part de trafic Poids Lourds faible inférieure à 5 % sur la RD570 après la RD38 et de l'ordre de 6,5 % sur la RD35 en rive gauche.

## Les trafics du Bac de Barcarin : Evolutions annuelles 1998-2005

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>	<i>Evolution moyenne annuelle 1998- 2005</i>	<i>Evolution moyenne annuelle 2003- 2005</i>	<i>Evolution moyenne annuelle 2005- 2004</i>
<b>Total</b>	<b>527 329</b>	<b>527 043</b>	<b>505 400</b>	<b>557 908</b>	<b>508 815</b>	<b>481 649</b>	<b>480 681</b>	<b>457 071</b>	2.1%	2.1%	0.1%

# Evolution du trafic du Bac de Barcarin

## Période 1998 – 2002 :

Une croissance du nombre de traversées de 56 % sur toute la période, liée à l'amélioration de la qualité de service : fréquence, tarification aménagée.

## Période 2003 - 2005

Une croissance de trafic de 2,1 % par an sur la période : stabilité des trafics

## En résumé :

Un taux de croissance annuelle de 2 % par an à un horizon moyen/long terme (2020)

# Evolution mensuelles de la fréquentation du Bac de Barcarin

Une augmentation de la fréquentation du bac en :

- Juillet-Août : + 20%
- Mai-Juin : +30%

Une fréquentation touristique forte en mai-juin, émanant d'une population locale (Bouches du Rhône et départements limitrophes).

Part du trafic de transit : 4% des flux totaux

Trafic journalier du Bac 4 : 800 à 1 000 véh/jour ; 1 000 à 1 300 véh/j en période estivale

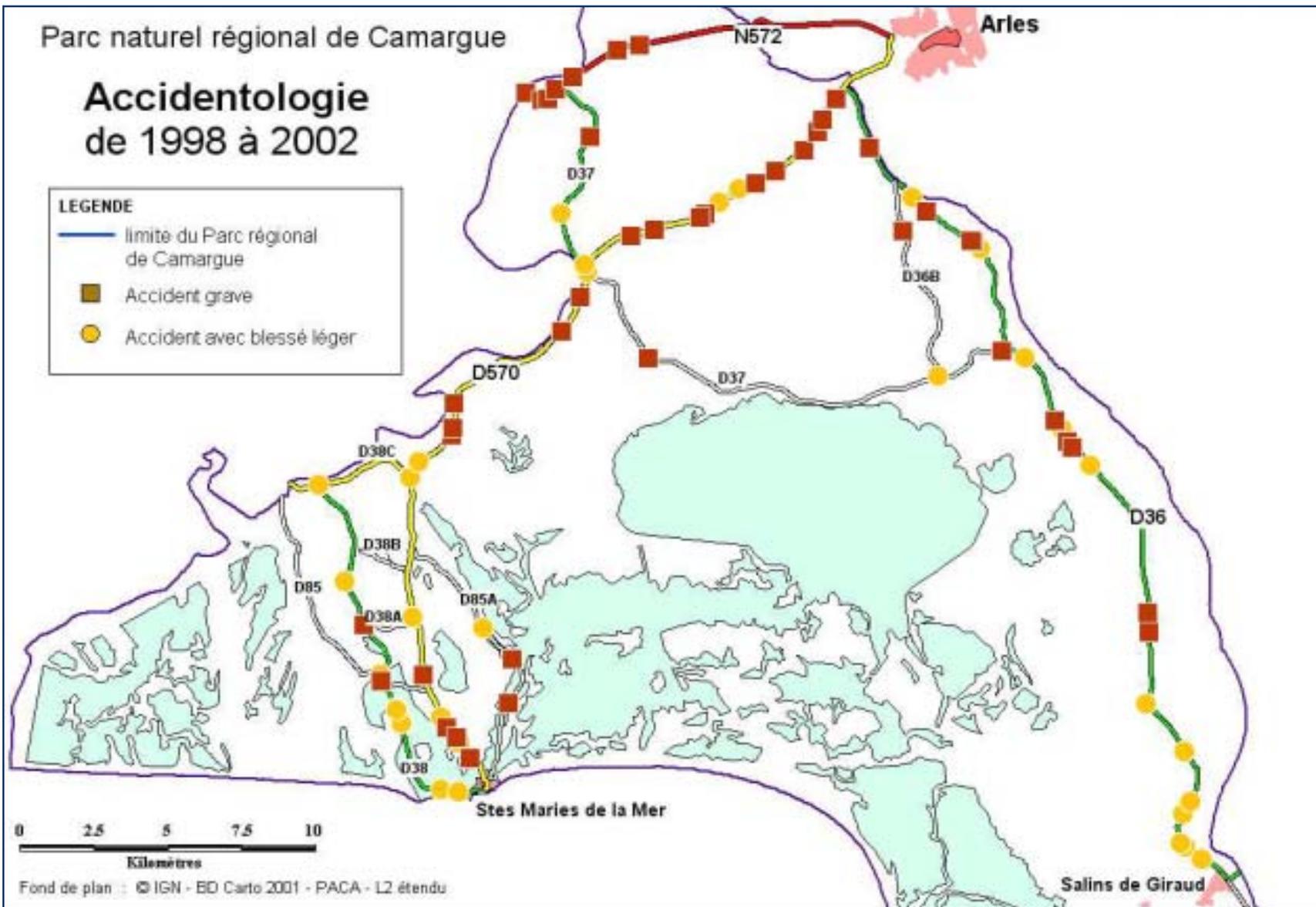
Trafic journalier du Bac 3 : 300 à 350 véh/j ; 400 à 500 véh/j en période estivale

Parc naturel régional de Camargue

# Accidentologie de 1998 à 2002

**LEGENDE**

- limite du Parc régional de Camargue
- Accident grave
- Accident avec blessé léger



0 2.5 5 7.5 10  
Kilomètres

Fond de plan : © IGN - BD Cartho 2001 - PACA - L2 étendu

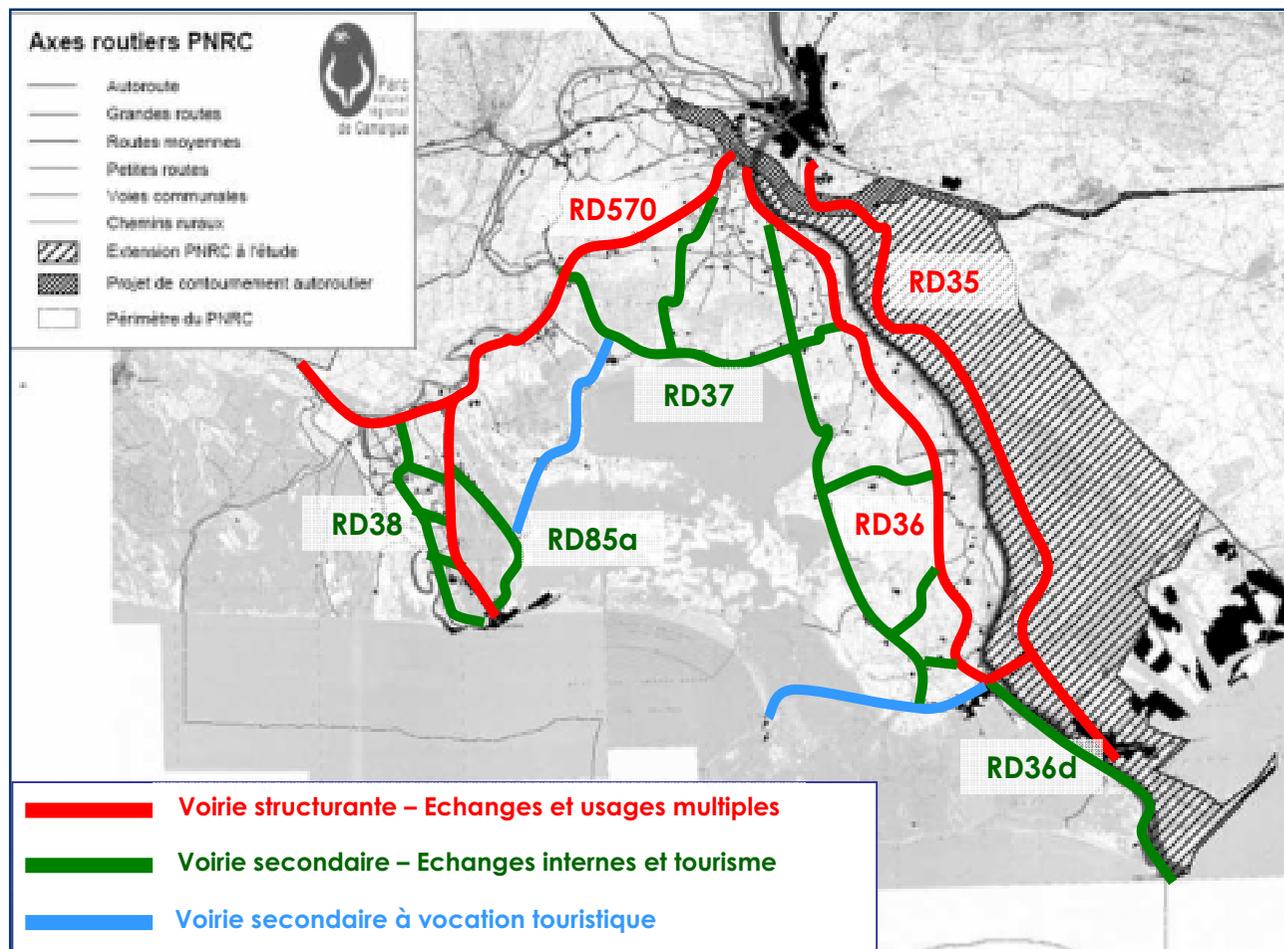
# Insécurité et accidentologie

**Une concentration des accidents sur la RD570 et plus particulièrement dans la partie Nord et à l'approche des Saintes Maries de la Mer .**

**La RD 38 dans le secteur des Saintes Marie de la Mer est également accidentogène mais avec des niveaux de gravité plus faible.**

**Sur la RD 36, des accidents sont relevés sur l'ensemble de l'itinéraire et plus particulièrement sur le secteur Chassagnette et à l'approche des Salin de Giraud.**

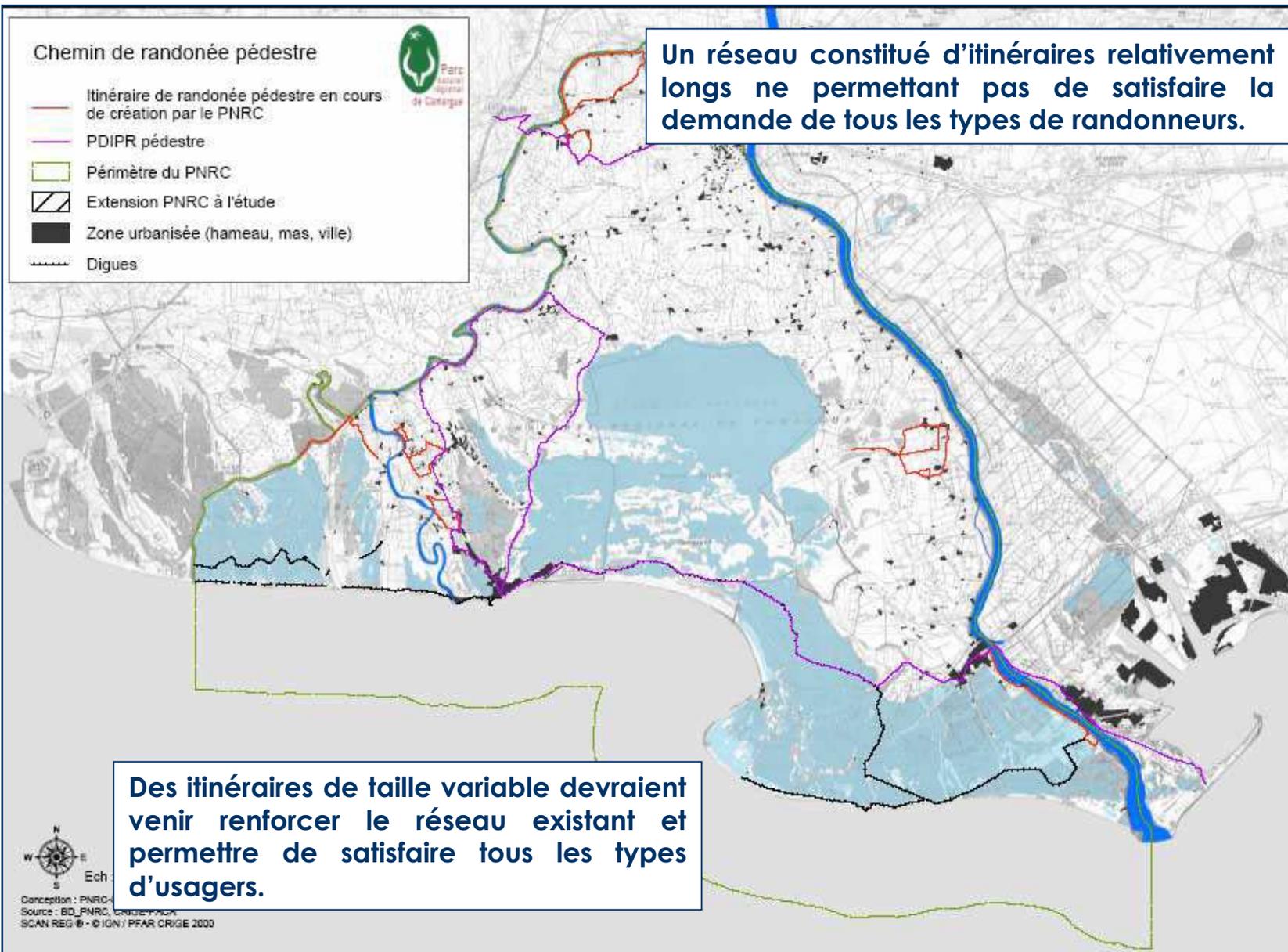
# Hiérarchisation et usages du réseau viaire



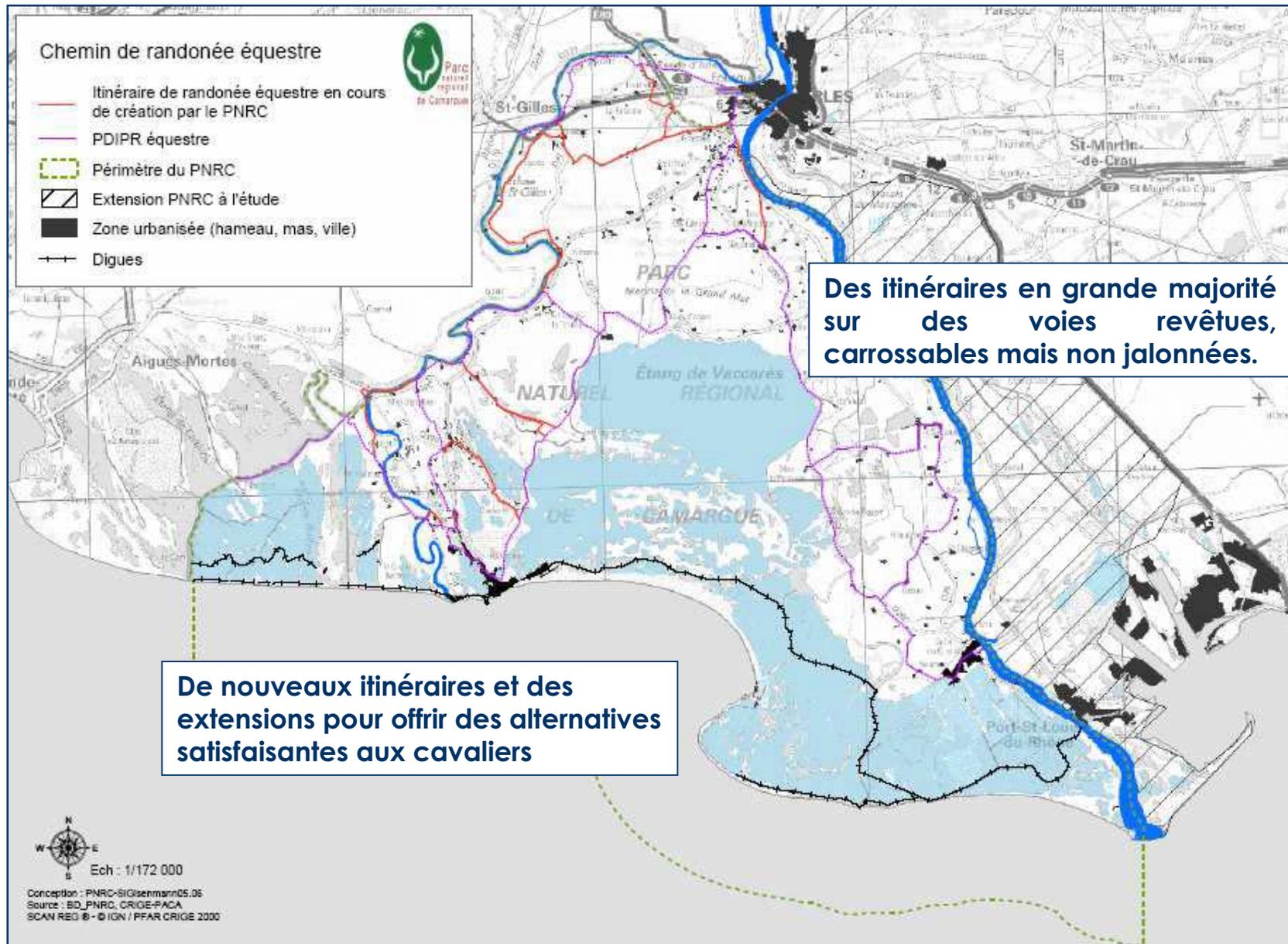


# *LES MODES DOUX*

# Itinéraires de randonnée pédestre



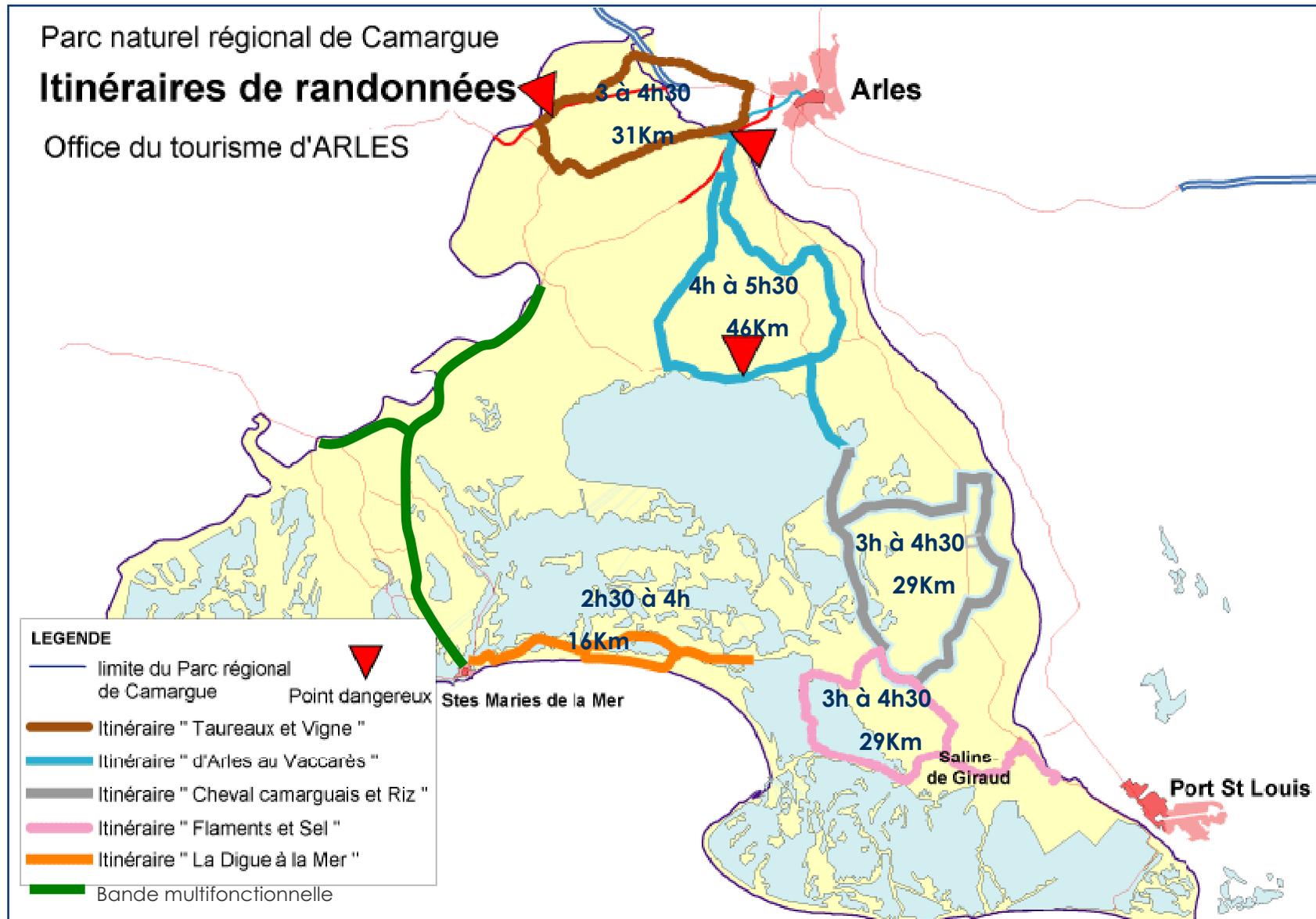
# Itinéraires de randonnée équestre



## **En résumé :**

- **Une demande variée et contrastée :**
- **Les usagers en quête d'une découverte spécifique du P.N.R. : Deux grands itinéraires de randonnées pédestre : La Digue à la Mer et la draille de Méjanès : Des opportunités peu signalées et insuffisamment mises en valeur,**
- **Des conflits d'usage sur la Draille de Méjanès résultant d'une circulation mal réglementée**
- **Des conditions d'accès aux sites à sécuriser (cf. observatoire, musée, parc ornithologique)**
- **Des usagers équestres à éloigner des voies revêtues**

# Itinéraires cyclables



# Itinéraires cyclables

Quelques aménagements cyclables disséminés dans le territoire du P.N R. de Camargue (RD570,RD38c).

Un fort potentiel mais une offre limitée : 5 itinéraires de 16 à 46 Km



Des usagers perçus de façon négative par les chasseurs et les cavaliers

Un projet d'itinéraire vélo reliant Arles à Port Saint Louis du Rhône par la rive gauche.

# Le réseau vélo du PNR de Camargue

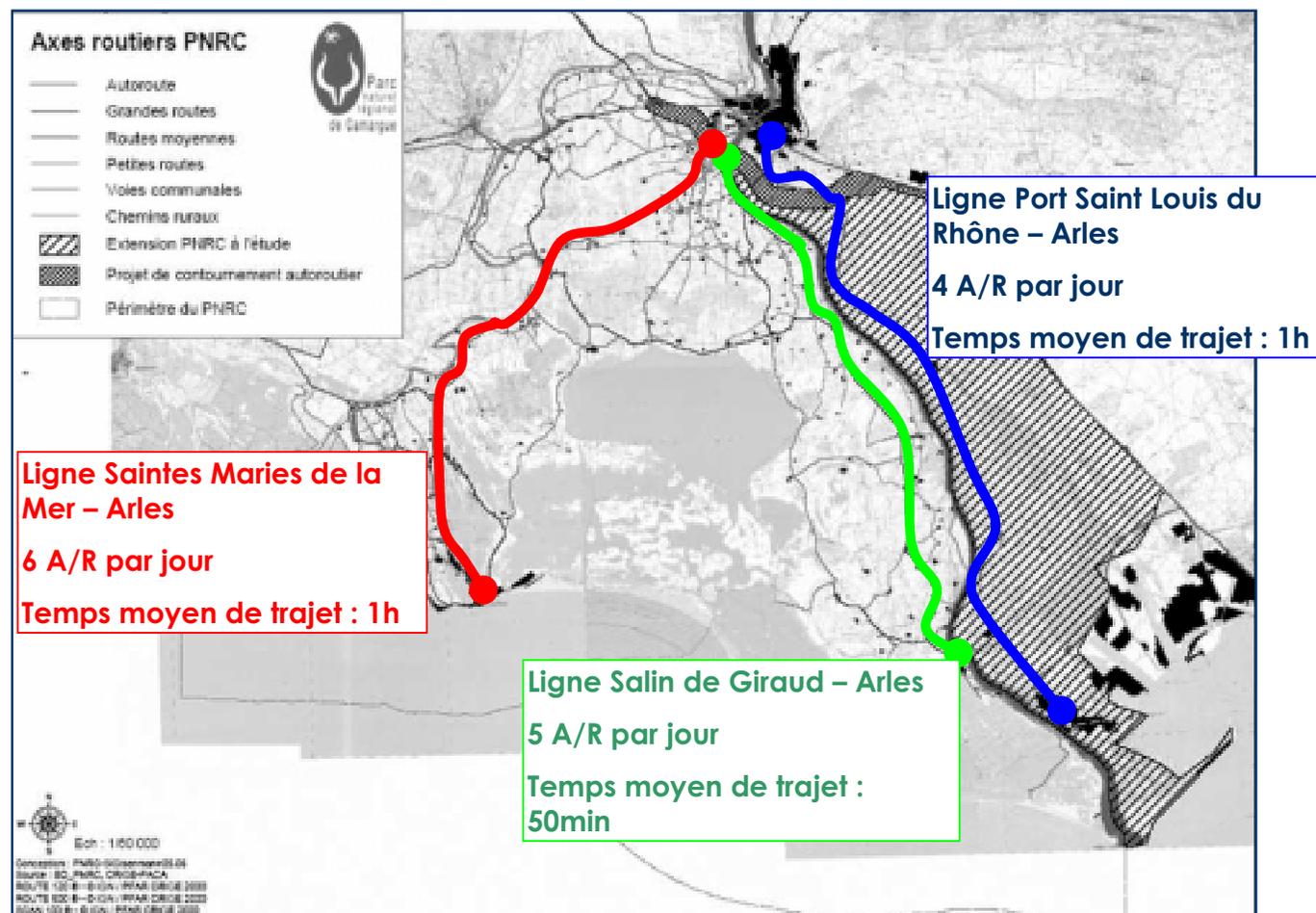
## **Les plus :**

- **Des itinéraires existants en dehors des grandes voiries structurantes**

## **Les moins :**

- **Des conditions de sécurité variables le long de la RD 570**
- **Un jalonnement insuffisant des itinéraires existants**
- **Un traitement généralement routier des axes**

# Le réseau de transport collectif : Caractéristiques principales



# Le réseau de transport collectif :

## Caractéristiques principales

**Une faible couverture avec des fréquences modestes.**

**Le réseau existant assure les liaisons entre Arles et les principaux pôles de la Camargue (Saintes Maries de la Mer, Salin de Giraud et Port Saint Louis)**

**Absence de desserte des hameaux et d'un réseau TC touristique**

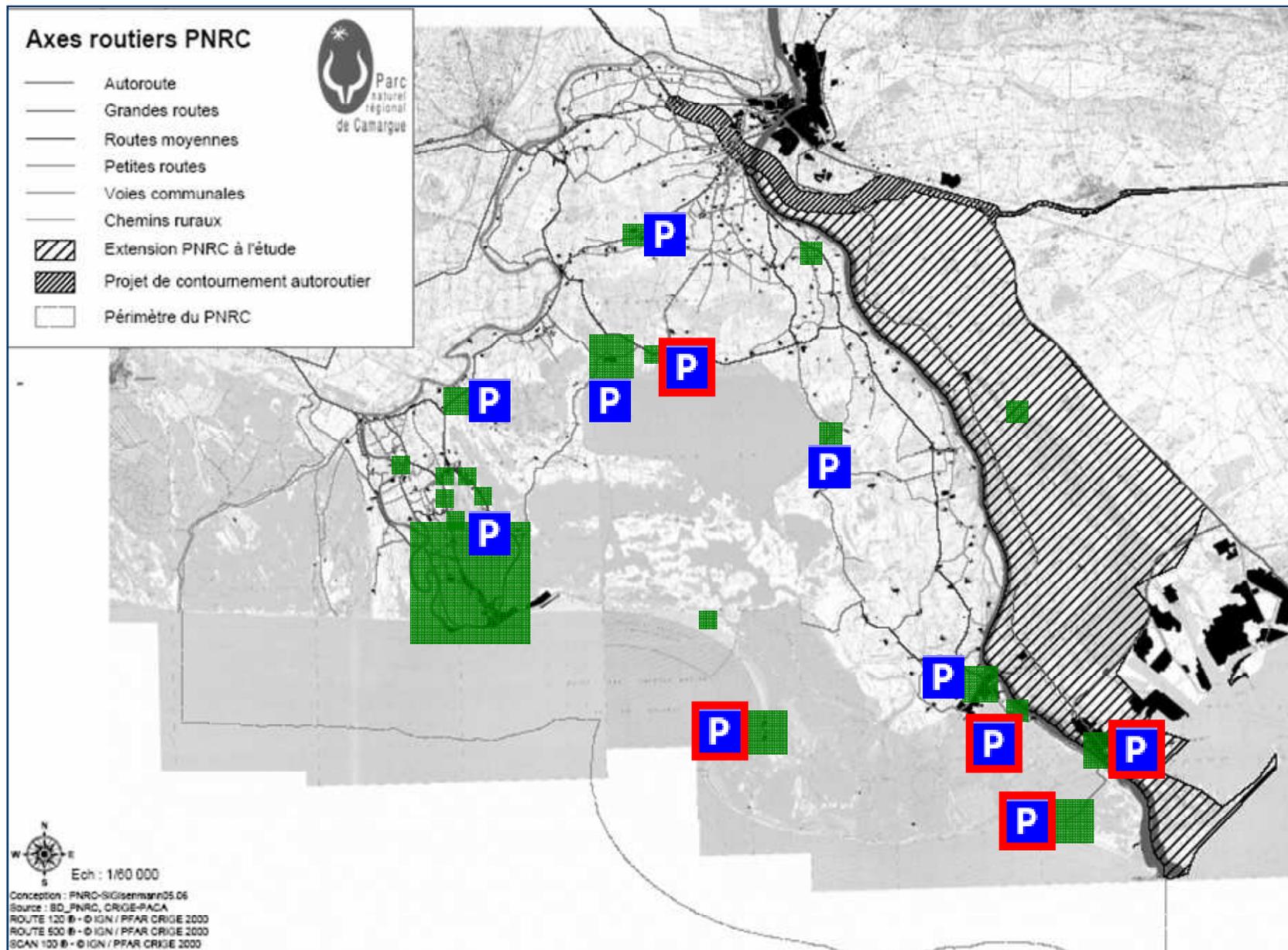


**Un service TAD est à étudier et peut constituer une réponse pour la desserte des hameaux.**



**Un service dédié et en période estivale pour les touristes peut être envisagé**

# La carte du stationnement



## **La signalétique : Un point faible majeur pour les déplacements dans le P.N.R. de Camargue**

**Des entrées au Parc insuffisamment signalées et indiquant la spécificité de ce territoire protégé : Des panneaux d'entrée au Parc existants sans autre information et uniquement en langue française**

**Des Points d'Informations Touristiques pas systématiques : celui existant sur la RD570 est peu accessible, peu pertinent et peu attrayant.**

**Un jalonnement partiel de quelques sites touristiques – Domaine de Méjanès, domaine de la Palissade – mais sans réel connotation touristique ou précision du contenu → Vers un parcours, une découverte « sommaire » de la Camargue se résumant à un tour « en voiture »**

**Une absence de Charte de Signalétique uniforme des équipements et pôles touristiques... Chaque intervenant met son panneau!**

**Impératif de clarifier et harmoniser le jalonnement en cohérence avec les objectifs du P.N.R. en matière de fréquentation : l'utilisateur ne doit pas être livré à lui-même.**

## En résumé :

- Un réseau de voirie relativement hiérarchisé avec des axes à un usage mixte ou à dominante touristique plus ou moins forte,
  - Une mixité des usages sur certains axes liée aux déplacements des populations locales, des touristes, aux échanges entre hameaux mais n'induisant pas de dysfonctionnement particulier,
  - Des volumes de trafic reflétant cette hiérarchie : Des axes structurants – RD570, RD35 et RD36, concentrant l'essentiellement des flux ; des axes mineurs supportant des trafics faibles,
  - Des trafics essentiellement d'échanges et internes. Le transit est faible : seul la RD570 en supporte et dans une moindre mesure en limite Nord Ouest du P.N.R. sur la RD38 .
  - Un certain manque de hiérarchie du réseau en période estivale sur les axes RD37 (voie Est - Ouest) et RD85a Route de Cacharel lié aux difficultés de circulation respectivement en entrée d'Arles et en sortie des Saintes Maries de la Mer
- Un réseau routier relativement structuré dont l'état reflète cette hiérarchie (largeur des voies, qualité du revêtement en particulier)
- Des situations de conflits d'usage en période estivale qu'il conviendrait de limiter
- Une hiérarchie du réseau à optimiser, à maintenir compte tenu des projets envisagés (contournement autoroutier d'Arles notamment).

- **Des points d'insécurité divers : les carrefours majeurs, les sections courantes où sont inscrites des bandes multifonctionnelles ou objet de voie partagée, les accès secondaires en particulier sur les RD570, RD35 et RD36, les traversées de villages Le Sambuc et Salin de Giraud sur la RD36.**
- **La nécessité de réaliser des aménagements de sécurité sur la RD570 afin de pacifier les vitesses et éviter les comportements de type « autoroutier » = Pourquoi des voiries de 8 m de large pour des trafics journaliers inférieurs à 10 000 véh/jour ???**
- **Un concept de « Voie partagée » à redéfinir, à reconsidérer sur certains axes, notamment la RD37, en dépit de trafics automobiles faibles,**
- **Des aménagements cyclables à développer mais à sécuriser en encourageant les voies réservées le long des voiries structurantes.**
- **Des conflits d'usage généralisés en période estivale aux Saintes Maries de la Mer résultant d'une fréquentation élevée, d'une absence d'aménagements dédiés et/ou clairement identifiés pour tel ou tel mode,**
- **Les Salin de Giraud : peu de conflits d'usage entre mode mais une lisibilité peu évidente : l'utilisateur n'est pas guidé et les spécificités/particularités du lieu ne sont pas mises en évidence.**

# Les chantiers du schéma de déplacements

« Un schéma de déplacements à connotation touristique ne peut se bâtir que sur la base d'objectifs d'aménagement et de développement clairement définis » ?

Les pistes :

- La sécurisation des axes d'entrée RD570, RD37 et des carrefours
- La hiérarchisation des voies d'entrée aux Saintes Maries de la Mer
- Une charte d'aménagement des voies d'échanges internes et à vocation touristiques
- La signalétique touristique - Les RIS aux portes d'entrée
- L'aménagement qualitatif des plages de Piémanson et de Beauduc
- Un renforcement des mesures en faveur des modes doux
- Une meilleure sécurisation des espaces de stationnement
- Des TC plus adaptés : le TAD pour les habitants et des services estivaux pour les touristes



# **Annexe**

## **Analyse thématique par axe**

# RD570

## Pôles générateurs de trafic :

- Commune d'Arles et des Saintes Maries de la Mer et leurs équipements touristiques
- Parc Ornithologique / Maison du Parc
- Château d'Avignon
- Musée Camarguais et Mas du Pont de Rousty
- Hameaux Pioch Badet et d'Albaron
- Promenades à cheval et structures d'hébergement (hôtels 3 à 5 étoiles) à proximité des Saintes Maries de la Mer
- Hameau les Salicornes, Boumian, Fourquejado, Brouzetière

## Usages et fonctions :

- Echanges Arles - Saintes Maries de la Mer
- Echanges Arles - Aigues-Mortes
- Echanges Saintes Marie de la Mer/ Aigues-Mortes - département du Gard et de l'Hérault (zone touristique littorale du Grau du Roi, Grande Motte,...)
- Porte d'entrée du PNR
- Accès aux équipements touristiques

## Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2 sens) :

- A hauteur du château d'Avignon :
  - 9 535 véh/jour
  - 860 véh/h
  - +1 % par an sur la période 2000/2004
- A hauteur de la Grande Sacristane:
  - 12 855 véh/jour
  - 1 155 véh/h
  - +2% par an sur la période 2000/2004
- A hauteur du Mas de Pioch:
  - 6 775 véh/jour
  - 610 véh/h
  - 2% par an sur la période 2000/2004

**Un trafic en période estivale en forte croissance : entre 1,5 et 2 fois plus de trafic au mois d'août par rapport à la moyenne annuelle (avec des jours d'hyper pointe à 27 000 véh/jour en entrée/sortie d'Arles)**

## Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :

- Un axe à 2x1 voie correctement revêtu
- Une largeur importante : 7m + accotements stabilisés et revêtus sur la section C128/RD37 – Stes Maries de la Mer
- Des vitesses pratiquées ponctuellement excessives en période creuse, plus limitées aux heures de pointe en raison d'un trafic dense
- Une limitation à 70 km/h sur la section Pioch Badet – Centre ville des Stes Maries de la Mer
- Taux de gravité des accidents deux fois supérieur à la moyenne nationale
- Circulation dense à saturée en période estivale et pendant les week-ends induisant un accès difficile au centre ville des Saintes Maries de la Mer en fin de matinée et des retours délicats sur Arles et l'Ouest du département en fin d'après midi (notamment le dimanche)
- Un jalonnement touristique peu pertinent (ex : « Etang de Vaccarès » au droit du carrefour RD570/CC128), un Point d'information touristique peu lisible, peu utile/organisé à repositionner et à rendre plus attractif
- Manque de sécurité pour l'accès au hameau d'Albaron et au château d'Avignon

## Modes Doux et TC :

- Absence de bande multifonctionnelle entre Arles et la CC128/RD37
- Présence de bande multifonctionnelle sur la section CC128/RD37 - Saintes Maries de la Mer : une large emprise de la voie favorisant des vitesses élevées et générant un sentiment d'inconfort et d'insécurité de la part des cyclistes
- Ligne de bus Arles – Saintes Maries de la Mer
- Arrêts de bus non aménagés, signalés uniquement par des poteaux

## Enjeux :

- Sécurisation de l'itinéraire et maîtrise des vitesses
- Réaménagement du carrefour RD570/RD37 : réduction des caractéristiques géométriques
- Prolongement des bandes multifonctionnelles par une piste cyclable le long du canal St Laurent

## Enjeux en liaison avec le PNR :

- Jalonnement des pôles touristiques depuis Arles et les Saintes Maries de la Mer → Création d'un véritable Point d'Information Touristique en entrée du Parc, facilement accessible à partir de la RD570
- Amélioration de la lisibilité du carrefour d'accès au château d'Avignon et au parc ornithologique : pour une sécurité renforcée des mouvements secondaires et une meilleure prise en compte de l'accessibilité aux équipements touristiques

# RD 35 et RD 35d (RIVE GAUCHE)

## Pôles générateurs de trafic :

- Port Saint Louis du Rhône
- Zone industrielle de Fos sur Mer
- Hameaux de Mas Thibert et de Grand Boisviel

## Usages et fonctions :

- Echanges Arles – Port Saint Louis
- Echanges Arles – Bac de Barcarin/rive droite du Rhône
- Accès au Parc Naturel Régional de Camargue
- Echanges Salin de Giraud – Port Saint Louis du Rhône
- Accès à la Zone Industrielle de Fos sur Mer

## Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2 sens) :

- A hauteur du hameau Grand Boisviel :
  - 2 500 véh/jour
  - 225 véh/h
  - + 2 % par an sur la période 2000/2004
- A hauteur du Pont d'Aling :
  - 1 720 véh/jour
  - 155 véh/h
  - -2% par an sur la période 200/2004

## Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :

- Un axe à 2x1 voie correctement revêtu
- Une largeur importante de 7,5 m + accotements ponctuellement stabilisés et revêtus
- Une bonne visibilité et de grandes portions de voie rectilignes
- Une voirie aux caractéristiques routières favorisant des prises de vitesses ponctuellement excessives
- Accès aménagé et sécurisé du hameau de Mas Thibert depuis la RD 35 permettant de maîtriser les vitesses
- Un retraitement urbain de la voirie sur certaines sections de la traversée de Port Saint Louis
- Jalonnement du PNR inexistant avant la traversée du Bac de Barcarin, tant sur la RN268, la RD35 qu'au droit du carrefour RD35/RD35b → Entrée du parc signalée uniquement en sortie du Bac de Barcarin côté rive droite
- Absence de signalétique touristique du domaine de la Palissade
- Contrôle d'accès au Bac : un panneau d'information touristique installé mais une absence d'aire d'attente véritablement aménagée

## Modes Doux et TC :

- Absence de bande multifonctionnelle
- Absence de cheminement piéton
- Absence d'aménagement cyclable
- Ligne de bus Arles – Port Saint Louis
- Pas d'aménagement spécifique des arrêts de bus (trottoirs, aire d'attente, abris...) sur la section Arles - Mas Thibert = un simple poteau d'arrêt
- Arrêts de bus partiellement aménagés de Mas Thibert à Port Saint Louis

## Enjeux :

- Sécurisation de l'itinéraire en raison des vitesses pratiquées
- Politique de sécurisation des arrêts de bus

## Enjeux en liaison avec le PNR :

- Jalonnement du PNR depuis l'entrée Est vers le bac de Barcarin et la rive droite

# RD36

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Usine Solvay
- Salin de Giraud
- Le Sambuc
- Bac de Barcarin
- Port Saint Louis du Rhône
- Musée du riz
- Centre équestre
- 2 aires de pique-nique

## **Usages et fonctions :**

- Echanges Arles – Salin de Giraud
- Echanges Arles – Port Saint Louis
- Porte d'entrée du PNR
- Desserte des Salins du Midi et de l'usine Solvay

## **Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2 sens) :**

- 2 580 véh/jour à hauteur du Mas de l'Ange des Sansouires
- 235 véh/h
- +1 % par an sur la période 2000/2004

## **Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :**

- Un axe à 2x1 voie
- Une largeur de voie importante + accotements parfois existants et larges mais non revêtus
- Revêtement correct
- Voirie rectiligne induisant des vitesses excessives
- Voirie aux caractéristiques routières
- Quasi absence de jalonnement des équipements touristiques du PNR (bac de Barcarin, plage de Piémanson et de Beauduc)
- Signalisation de la Capélière et de l'étang de Vaccarès au droit du carrefour RD 36/ RD 36c

## **Modes Doux et TC :**

- Absence de bande multifonctionnelle
- Absence de cheminement piéton dans la traversée de Salin de Giraud
- Ligne de bus : Arles – Salin de Giraud

## **Enjeux :**

- Sécurisation de l'itinéraire
- Prolongement de la bande multifonctionnelle sur la section panneau d'agglomération-carrefour RD36/RD 36d

## **Enjeux en liaison avec le PNR :**

- Jalonnement des équipements touristiques

# RD38c

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Manades
- Bergerie
- Visite des rizières en calèche
- Caveau de dégustation de vin

## **Usages et fonctions :**

- Echanges Saintes Maries de la Mer - Aigues-Mortes/département du Gard et de l'Hérault
- Echanges Arles - Aigues-Mortes/département du Gard et de l'Hérault
- Porte d'entrée du PNR
- Desserte des Mas
- Desserte du Bac du sauvage

## **Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2 sens) :**

- 4 680 véh/jour à hauteur du Mas Sénébier
- 420 véh/h
- +2 % par an sur la période 2000/2004

## **Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :**

- Un axe à 2x1 voie correctement revêtu
- Une largeur de voirie importante : 8 m
- Un axe rectiligne aux caractéristiques routières favorisant des prises de vitesses excessives
- Une voie circulée
- Une entrée du PNR signalée par un panneau à hauteur du pont de Sylvéreal

## **Modes Doux et TC :**

- Présence d'une bande cyclable sur la section Pont de Sylvéreal - carrefour RD38c/RD570
- Absence de cheminement piéton
- Ligne de bus : Saintes Maries de la Mer - Aigues-Mortes - Montpellier

## **Enjeux :**

- Sécurisation de l'itinéraire
- Sécurisation du carrefour RD 38c / RD 58e

# RD37

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Domaine de Méjanès : musée, arène, ballade à cheval
- Hameau d'Albaron
- Hameau de Salières : centre équestre et camping
- Observatoire

## **Usages et fonctions :**

- Echanges entre Saint Gilles et les Saintes Maries de la Mer via la RD 570
- Echanges Est – Ouest sur le territoire du PNR
- Echanges Salin de Giraud – Saintes Maries de la Mer
- Itinéraire touristique
- Desserte riveraine

## **Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2 sens) :**

- 1 415 véh/jour au niveau des basses Méjanès
- 130 véh/h
- + 7% par an sur la période 2000/2004

## **Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :**

- Un axe à 2x1 voie avec statut de « voie partagée »
- Une route de 7 m de large, correctement revêtue avec des accotements stabilisés ponctuels de 1,5 m de part et d'autre de la chaussée sur la section RD570/Domaine de Méjanès.
- Une vitesse réglementaire fixée à 70km/h mais des prises de vitesses excessives ponctuelles en raison du caractère rectiligne de la voie
- Un jalonnement insuffisant du « pôle » touristique du Domaine de Méjanès
- Carrefour d'accès à Méjanès : un carrefour surdimensionné au regard des flux en jeu, un sentiment d'insécurité en raison de vitesses ponctuellement excessives sur la RD37

## **Modes Doux et TC :**

- Axe inscrit dans le réseau « partageons la route ensemble »
- Absence de bande multifonctionnelle
- Absence de cheminement piéton
- Absence d'itinéraire bus

## **Enjeux :**

- Sécurisation de l'itinéraire et du carrefour d'accès au Domaine de Méjanès

## **Enjeux en liaison avec le PNR :**

- Jalonnement des pôles touristiques à développer notamment celui du domaine Méjanès à partir des RD 570, RD 36b, RD 36, RD 36c
- Sécuriser les conditions d'accès et de stationnement au droit de l'observatoire
- Adaptation des caractéristiques géométriques du carrefour d'accès au domaine de Méjanès
- Aménagement d'une piste cyclable entre le domaine de Méjanès et l'Observatoire

# RD38

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Saintes Maries de la Mer et ses équipements touristiques
- Promenade à cheval, camping, hôtels essentiellement aux abords des Saintes Maries de la Mer
- Bac du sauvage

## **Usages et fonctions :**

- Echanges Saintes Maries de la Mer – département du Gard (Aigues-Mortes) et de l'Hérault
- Echanges secondaires Arles – Saintes Maries de la Mer
- Itinéraire d'accès secondaire aux Saintes Maries de la Mer
- Itinéraire secondaire de délestage de la RD 570 en période estivale
- Itinéraire touristique

## **Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2 sens) :**

- 2435 véh/jour à hauteur du Mas de la Valette
- 220 véh/h
- + 0.5 % par an sur la période 2000/2004

## **Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :**

- Un axe à 2x1 voie, doté d'une largeur confortable avec accotements, correctement revêtu
- Des vitesses ponctuellement excessives
- Un trafic dense à certaines périodes de la journée
- Axe ayant le statut « Partageons la Route » avec une vitesse limite réglementaire de 70 km/h

## **Modes Doux et TC :**

- Axe inscrit dans le réseau « partageons la route ensemble »
- Absence de bande multifonctionnelle
- Absence de cheminement piéton
- Absence d'itinéraire bus

## **Enjeux :**

- Sécurisation de l'itinéraire

## **Enjeux en liaison avec le PNR :**

- Jalonement du parc depuis le nord
- Jalonement du parking de la plage depuis le RD 38c

# RD85a dite « route de Cacharel »

## Pôles générateurs de trafic :

- Saintes Maries de la Mer et ses équipements touristiques (hôtels, plages, arène,...)
- Promenade à cheval, des hôtels, un camping, des chambres d'hôtes et des magasins de vente de produits du terroir regroupés à proximité de cette commune
- Hameau de Pioch Badet
- Mas de Cacharel

## Usages et fonctions :

- Echanges secondaires Saintes Maries de la Mer - Arles
- Desserte riveraine : Frigoulès, Mas St Henri, Jasse de Frigoulès, Mas de Montserrat, mas Bonboulot, Mas du Clarousset, Mas de Calabrun, Mas de la Pie, Mas de Chacharel.
- Itinéraire de délestage en cas de saturation de la RD570 / d'accès secondaire aux Saintes Maries de la Mer

## Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2 sens) :

- 2 250 véh/jour à hauteur du Mas Saint Henri
- 205 véh/h
- + 8 % par an sur la période 2000/2004

## Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :

- Un axe à 2x1 voie
- Une largeur de voirie importante, correctement revêtue avec accotements ponctuellement stabilisés
- Des vitesses modérées en adéquation avec les caractéristiques de la voie et l'environnement
- Un volume de trafic modéré
- Un carrefour RD85a/RD570 correctement aménagé et sécurisé
- Voie avec statut « Partageons la Route »

## Modes Doux et TC :

- Axe inscrit dans le réseau « partageons la route ensemble »
- Absence de bande multifonctionnelle
- Absence de cheminement piéton ou d'aménagement dédié aux 2R
- Absence d'itinéraire bus

## Enjeux :

- Accessibilité aux Saintes Maries de la Mer ?
- Délestage de la Rd 570 ?

## Enjeux en liaison avec le PNR :

- Jalonnement des pôles touristiques à développer
- Usage dédié aux modes doux ?

# RD36d

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Salin de Giraud
- Plage de Piémanson
- Domaine de la Palissade
- Salins du Midi
- Usine Solvay
- Point de vue + parking (au droit des Salins du Mas des Crottes)

## **Usages et fonctions :**

- Echanges Salin de Giraud – Salins du Midi
- Echanges Salin de Giraud – plage de Piémanson/Domaine de la Palissade
- Echanges Arles – plage de Piémanson /Domaine de la Palissade

## **Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2 sens) :**

- 1700 véh/jour à hauteur du domaine de la Palissade
- 155 véh/h
- + 2% par an sur la période 2001/2004

## **Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :**

- Un axe à 2x1 voie
- Section Salin de Giraud - Esquineau : voie de 6 m de large, correctement revêtue
- Section Esquineau - plage de Piémanson : 4.5 m à 5 m de large en moyenne, convenablement revêtue avec marquage bilatéral → une largeur réduite limitant les prises de vitesse
- Présence d'accotements non stabilisés permettant des stationnements ponctuels le long de la voie.
- Un volume de trafic faible
- Des vitesses ponctuellement excessives en entrée de Salin de Giraud
- Jalonnement des sites touristiques insuffisant (Domaine de la Palissade) voir inexistant (Point de vue/panorama)

## **Modes Doux et TC :**

- Présence d'une piste Piétons + Vélos séparée de la voie de circulation par une rangée d'arbres sur la section carrefour RD 36/RD36d - panneau d'entrée d'agglomération de Salin de Giraud
- Absence de cheminement piéton sur la section panneau d'agglomération – plage de Piémanson.
- Flux piétons inexistant, liés aux stationnements minutes des véhicules en bordure de la voie
- Absence d'itinéraire bus

## **Enjeux :**

- Amélioration du revêtement de la RD36d en fonction des projets d'aménagement et de développement entre Salin de Giraud et la plage de Piémanson.
- Un enjeu de modération des vitesses en entrée de Salin de Giraud

## **Enjeux en liaison avec le PNR :**

- Jalonnement du domaine de la Palissade depuis Salin de Giraud
- Aménagement de quelques aires de stationnement avec informations touristiques en bordure de la voie (points de vue réserves de sel et faune)
- Aménagement d'une piste promenade Piétons + Vélos le long de la RD36d côté Rhône ou côté Salins
- Application du concept « Partageons la Route » pour une meilleure prise en compte des modes doux.

# Route de Beauduc

## **Pôles générateurs de trafic :**

- Plage de Beauduc
- Hameau de Faraman
- Ruines Tourvieille

## **Usages et fonctions :**

- Echanges Salin de Giraud – plage de Beauduc
- Echanges Arles – Plage de Beauduc

## **Trafic moyen journalier annuel en 2004 (2 sens) :**

- Un volume très faible estimé à
  - 150 véh/jour
  - 15 véh/h

## **Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :**

- Une route étroite (4.5 à 6 m), revêtue sur une section limitée entre Salin de Giraud et Faraman
- Un revêtement inexistant, peu entretenu, avec de nombreux nids de poule sur la section Faraman - plage de Beauduc
- Un jalonnement insuffisant depuis Salin de Giraud et une absence de signalétique le long de la voie

## **Modes Doux et TC :**

- Absence de bande multifonctionnelle
- Absence de cheminement piéton ou d'itinéraire cyclable
- Absence d'itinéraire bus

## **Enjeux :**

- Réalisation d'un revêtement en fonction des projets d'aménagement/développement à Beauduc ?
- Amélioration légère/ponctuelle de l'état de la voie pour un usage dédié aux vélos ? mais un usage touristique/familiale/grand public ou « tout-terrain »

## **Enjeux en liaison avec le PNR :**

- Jalonnement des plages depuis Salin de Giraud

# RD36c

## Pôles générateurs de trafic :

- Mas Saint Bertrand (location de vélos et de chevaux)
- Domaine de la Capellière
- Parking de la Comtesse
- Phare de la Gacholle

## Usages et fonctions :

- Desserte riveraine
- Echanges Salin de Giraud - hameaux le long de la RD 36c
- Accès à la digue à la mer
- Itinéraire touristique

## Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2sens) :

- 680 véh/jour entre Faraman et Salin de Giraud
- 60 véh/h
- +1 % par an sur la période 2001/2004
- +5% entre 2000/2004

## Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :

- Un axe à 2x1 voie, étroit, de largeur 5 à 6 m, sans accotement
- Revêtement correct
- Jalonnement inexistant du Mas Bertrand et du centre équestre
- Signalisation de la Digue à la mer et du parking de la Comtesse à renforcer/homogénéiser à partir du carrefour RD36c/CC135

## Modes Doux :

- Absence d'aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes
- Absence d'itinéraire bus
- Absence d'itinéraire bus

## Enjeux en liaison avec le PNR :

- Jalonnement du Mas Saint Bertrand et du centre équestre depuis la RD 36 à réaliser
- Application du concept de Voie Verte / Vélo Route, une alternative à l'aménagement de bandes multifonctionnelles non indispensables sur un axe à vocation touristique ?
- CCC135 (Route de la Fougassière) : un axe à vocation touristique ? à renforcer en terme de liaison Modes Doux vers la Digue à Mer → Application du concept « Partageons la Route »
- Un axe à privilégier pour un circuit Découverte en train touristique ?
- Un effort de jalonnement des sites qu'il convient de développer par la définition d'une charte graphique

# RD36b (liaison RD 36/RD 37)

## Pôles générateurs de trafic :

- Gîte de France
- Hameaux de Gageron et de Villeneuve
- Domaine de Méjanes
- Observatoires

## Usages et fonctions :

- Liaison RD 37/RD 36
- Desserte riveraine
- Echanges Arles – Etang de Vaccarès
- Itinéraire touristique secondaire

## Trafic Moyen Journalier Annuel en 2004 (2sens) :

- 740 véh/jour à hauteur du Pont de Regonfle
- 65 véh/h
- +4 % par an depuis 2000

## Caractéristiques géométriques et analyse qualitative :

- Un axe à 2x1 voie correctement revêtu
- Une voie de 6 m de large sans accotement
- Un axe faiblement circulée
- Jalonnement insuffisant voire inexistant des hameaux et des sites touristiques (étang de Vaccarès, domaine de Méjanes)
- Parkings non aménagés et non revêtus, non signalés
- Route de Gageron ; Statut de « Partageons la Route »

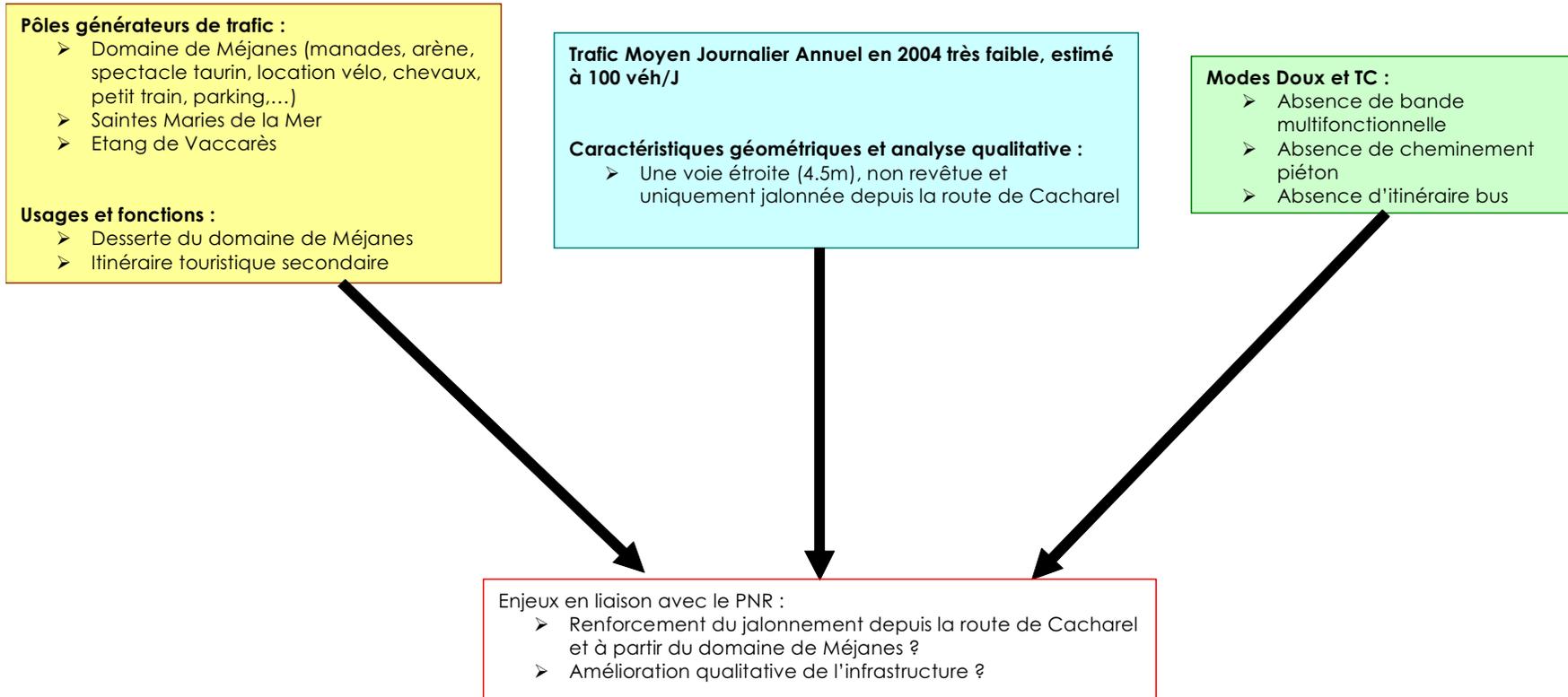
## Modes Doux et TC :

- Absence de bande multifonctionnelle
- Absence de cheminement piéton
- Absence d'itinéraire bus

## Enjeux en liaison avec le PNR :

- Jalonnement des pôles touristiques à partir du carrefour RD 36b/RD 37 (Villeneuve) et du carrefour de la Grande Montlong

# Chemin des Cinq Gorges



**CC140 – Route de Beluge**  
**CC139 – Desserte du Petit Badon**  
**CC134 – Route de Fiélouse**  
**CC136 – Route de Fiélouse au Sambuc**  
**CC128**

