



Opération

A54 / Contournement autoroutier d'Arles

Sommaire

Plan de situation.....	1
Visualisation de l'environnement.....	2
Contexte territorial et enjeux socio-économiques.....	3
Objectifs et enjeux de l'opération.....	4
Description de l'opération.....	5
Caractéristiques techniques.....	5
Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles.....	6
Volet financier.....	7

Plan de situation



Positionnement stratégique du Pays d'Arles dans le triangle Marseille-Nîmes-Avignon

crédits de l'image : studio Magellan

Visualisation de l'environnement



De gauche à droite : **Eglise des Carmes Déchaussées** coincée entre la RN113 et la bretelle d'accès, **actuel pont sur le Rhône**

crédits de l'image: CETE Méditerranée



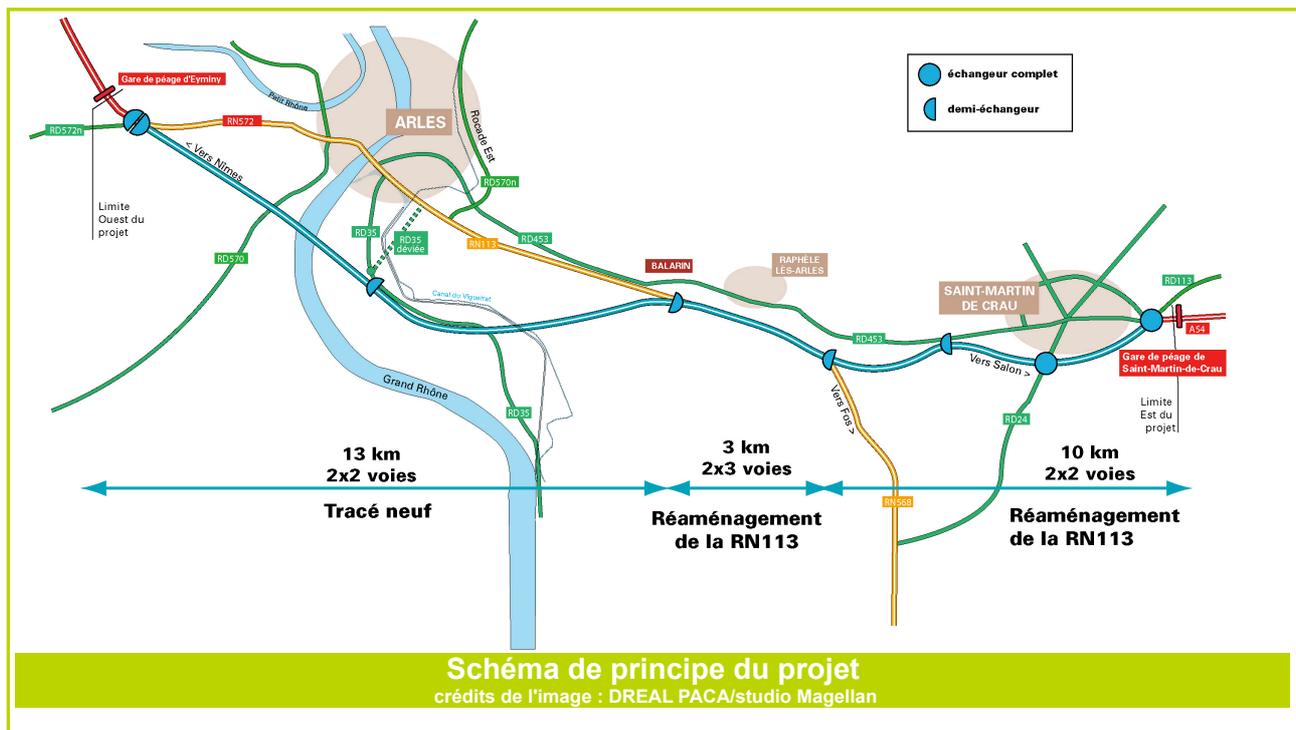
Habitations à proximité immédiate de la RN113 en traversée d'Arles,

crédits de l'image: CETE Méditerranée



De gauche à droite : **Canal du Vigueirat** dans le secteur de Plan du Bourg, **le Rhône**

crédits de l'image: CETE Méditerranée



Contexte territorial et enjeux socio-économiques

Le Pays d'Arles en quelques chiffres *

- Le pays d'Arles compte 167 076 habitants répartis sur 28 communes dont :
 - la commune d'Arles qui compte 53 785 habitants ;
 - la commune de Saint-Martin-de-Crau qui compte 11 396 habitants.
- 220 000 hectares dont 60% situés dans les Parcs Naturels Régionaux de Camargue et des Alpilles

Enjeux socio-économiques à prendre en compte dans le projet *

Le Pays d'Arles, dans lequel s'inscrit le projet, se trouve à l'Ouest du département des Bouches-du-Rhône. Il occupe une place centrale au cœur du triangle Marseille/Aix-Avignon-Nîmes/Montpellier et se situe à la croisée d'axes de communication majeurs (couloir rhodanien, axe méditerranéen).

Il bénéficie de fait de l'influence de pôles de dynamismes économiques de premier ordre (GPMM, plateformes logistiques, ...) forts générateurs d'emplois et de trafic routier.

Les communes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau sont engagées dans plusieurs projets de développement. La commune d'Arles avec des projets d'aménagement urbain visant à réduire les impacts occasionnés par les diverses coupures physiques que constituent les canaux, le fleuve, la route ou encore la voie ferrée comme la reconversion de friches industrielles à l'Est, l'ouverture sur le Rhône à l'Ouest, la requalification de la RN 113, ...), la préservation et valorisation du patrimoine (ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, projet de revalorisation de la presqu'île antique, ...) ou encore l'aménagement de voie de circulation pour les modes doux.

Pour la commune de Saint-Martin-de-Crau il s'agit principalement de projets de création de logements et d'extension des zones d'activités à vocation logistiques (Ecopôle / Bois de Leuze) qui lui permettront de se positionner comme plateforme logistique de distribution à l'échelle régionale

voire internationale du fait de son positionnement stratégique.

* sources : INSEE 2013 ; données DREAL

Objectifs et enjeux de l'opération

Objectifs

Le projet répond à trois objectifs principaux :

- **Garantir la continuité autoroutière A7-A54-A9 et améliorer la sécurité routière ;**
- **Contribuer au développement économique local ;**
- **Améliorer la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN 113 au droit d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau.**

Enjeux

Plusieurs enjeux sont pris en compte dans la définition du projet de contournement d'Arles :

- **Les dynamiques de développement local** avec notamment :
 - **L'activité agricole** (le Pays d'Arles représente 58% des emplois agricoles du département) fait l'objet d'une réflexion spécifique en concertation avec la Chambre d'Agriculture, la SAFER, les acteurs du territoire et gestionnaires de réseaux concernés.
 - **Les projets respectifs des communes d'Arles** (voir *supra*) et de Saint-Martin-de-Crau (voir *supra*) ;
 - **Les autres projets dépendants de la réalisation du projet de contournement :**
 - Requalification de la RN 113 (voir *infra*) ;
 - Déviation de la RD35 ;
 - Prolongement de la rocade Est d'Arles (D570n) ;
 - Port de plaisance ;
 - Politique Globale de Déplacement de la ville d'Arles ;
 - Réaménagement du giratoire de Pont-de-Crau ;
 - ...
- **Les enjeux environnementaux forts**, liés à la richesse et la sensibilité du territoire, à la fois en termes d'activités (agricoles et touristiques notamment) et de milieux naturels (espaces naturels, biodiversité, ...) auxquels la DREAL PACA est particulièrement attentive.
- **La requalification de la RN113** (sous maîtrise d'ouvrage de la Ville d'Arles) s'inscrit dans la continuité du projet de contournement. Elle permettra quant à elle de parachever la démarche initiée avec le projet de contournement autoroutier pour apporter une réponse aux enjeux :
 - de qualité et de cadre de vie en traversée de la commune d'Arles ;
 - de sécurité routière (diminution du volume de trafic sur la RN113) ;
 - d'aménagements urbains (revalorisation des quartiers, réappropriation de l'espace urbain, stationnement, accès au centre et aux quartiers, ...) ;
 - de prise en compte des modes de déplacements doux et transports en commun ;
 - ...

Une fois le contournement autoroutier mis en service, la RN 113 pourra être déclassée en boulevard urbain.

Description de l'opération

Description générale

Le projet étudié consiste à achever la liaison autoroutière sur l'axe méditerranéen entre Espagne et Italie (A9-A54-A7-A8), par une section autoroutière d'environ 26 km entre le péage d'Eyminy à l'Ouest d'Arles et le péage de Saint-Martin-de-Crau. Deux aménagements sont à réaliser :

- **Un tronçon autoroutier en tracé neuf** en 2 x2 voies d'environ 13 km au Sud d'Arles. Il prend son origine sur l'A54 à l'Ouest au niveau de l'échangeur d'Eyminy, franchit ensuite le Rhône et se poursuit au Sud du canal du Vigueirat qu'il traverse pour rejoindre la RN 113 au lieu dit «Balarin» à l'Est d'Arles.
- **Une section de la RN113 à réaménager aux normes autoroutières** sur une longueur d'environ 13 km avec un élargissement à 2x3 voies sur 3 km entre Balarin et Saint-Hippolyte et un réaménagement à 2x2 voies sur 10 km entre Saint-Hippolyte et la barrière de péage de Saint-Martin-de-Crau.

Caractéristiques techniques

Caractéristiques principales

Trafic sur l'itinéraire :

Trafic journalier supporté par l'axe entre Arles et Saint-Martin de Crau (en 2010):
Entre 50 000 et 63 000 véh/jour TMJA (dont 14 % de poids lourds) avec plus de la moitié représenté par du trafic de transit de longue distance.

Prévisions à l'horizon de 2020 (sans contournement) : 85 000 v/j TMJA

Type de voies :

2 x 2 voies (sauf 3km de 2 x 3 voies entre Balarin et Saint-Hippolyte)

Statut de la route :

Autoroute concédée

Longueur du projet :

Tracé neuf : 13 km
Réaménagement de la RN113 actuelle : 12,6 km

Échanges

Sept échangeurs sont prévus :

- **4 déjà existants** qui conserveront des fonctions équivalentes mais feront l'objet d'améliorations : Saint-Hippolyte (RN 568), Saint Martin-de-Crau Ouest, Centre et Est.
- **1 existant qui sera reconfiguré :**
Eyminy Arles Ouest,
- **2 demi-échangeurs qui devront être créés :** Arles Sud Rive Gauche et Arles Est Balarin.

Aires de Services

1 aire de services devra être créée. Le scénario préférentiel envisage **2 demi-aires** affectées chacune à un sens de circulation :

- 1 demi-aire en Tête de Camargue pour le sens Nîmes/Salon ;
- 1 demi-aire au niveau du Mas Boussard pour le sens Salon/Nîmes.

Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles

Etapes-clef

1995	Premières études et propositions de fuseaux
De 1996 à 2000	Concertation publique sur le dossier de voirie d'agglomération d'Arles
De 2000 à 2003	Concertation publique sur les études préliminaires (options de tracé, variantes)
07/02/05	Approbation des études préliminaires par décision ministérielle, choix de la Variante « Sud Vigueirat » (VSV)
Juin 2005 à 2006	Etudes préalables sur le fuseau Sud Vigueirat
2007	Initialisation du Grenelle de l'Environnement
2007 à 2011	Etudes d'Avant-projet
2008 à 2011	Evaluation du projet au Schéma National des Infrastructures de Transport, le projet de contournement autoroutier d'Arles est retenu au projet de SNIT.
14/06/2011 au 13/07/2011	Déroulement de la concertation publique L300-2
10/10/11	Validation par le comité de pilotage du bilan de la concertation publique et des orientations données pour la suite du projet. Un processus de concertation continue sur différentes thématiques (échangeurs, aires de services, agriculture, hydraulique, nuisances sonores, requalification de la RN 113 ...) est mis en place .
26 décembre 2011	Publication du bilan de la concertation publique
2012/2013	Poursuite des études (études préalables et études d'avant projet) ainsi que de la concertation continue dans le cadre des différents groupes de travail thématiques.

Échéances prévisionnelles

2013	Elaboration du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur le tracé retenu
2013	La commission Mobilité 21, nommée par le ministre des transports, examine différents projets d'infrastructures afin de les hiérarchiser et prioriser au niveau national. Le projet de contournement autoroutier d'Arles fait partie de ces projets. La commission doit rendre son avis au printemps 2013.
2013/2014	Enquête publique
2014	DUP
2018 - 2020	Travaux
2020	Mise en service

Volet financier

Montant de l'opération

- Coût estimé : 560 M€ (valeur 2010)

Clés du financement

- Études financées par l'État à 100 %
- Projet qui sera concédé et financé par le concessionnaire (société autoroutière) en charge de la réalisation, l'entretien, et l'exploitation de l'infrastructure