

*Présentation synthétique*

# contournement autoroutier d'Arles

*Septembre 2021*

*www.contournementarles.com*



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

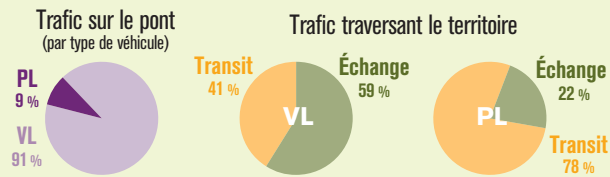
Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement



# CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES - PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE - SEPTEMBRE 2021

## LA SITUATION ACTUELLE

- L'actuelle RN 113, entre Arles et Saint-Martin constitue la dernière discontinuité autoroutière de l'axe Espagne-France-Italie ;
- Elle connaît un trafic journalier très important : 75 800 véhicules par jour dont près de 7 000 poids lourds (PL) /j sur le Pont d'Arles, avec une mixité des types de trafic : le transit (dont international) cotoie le trafic d'échange (à destination ou depuis Arles et Saint-Martin-de-Crau) et le trafic local (interne) :



Nature des trafics entrant / sortant de la zone Arles et St-Martin-de-Crau, reconstitués selon les comptages et enquêtes réalisées en 2018

## Les conséquences de cette situation sont très graves :

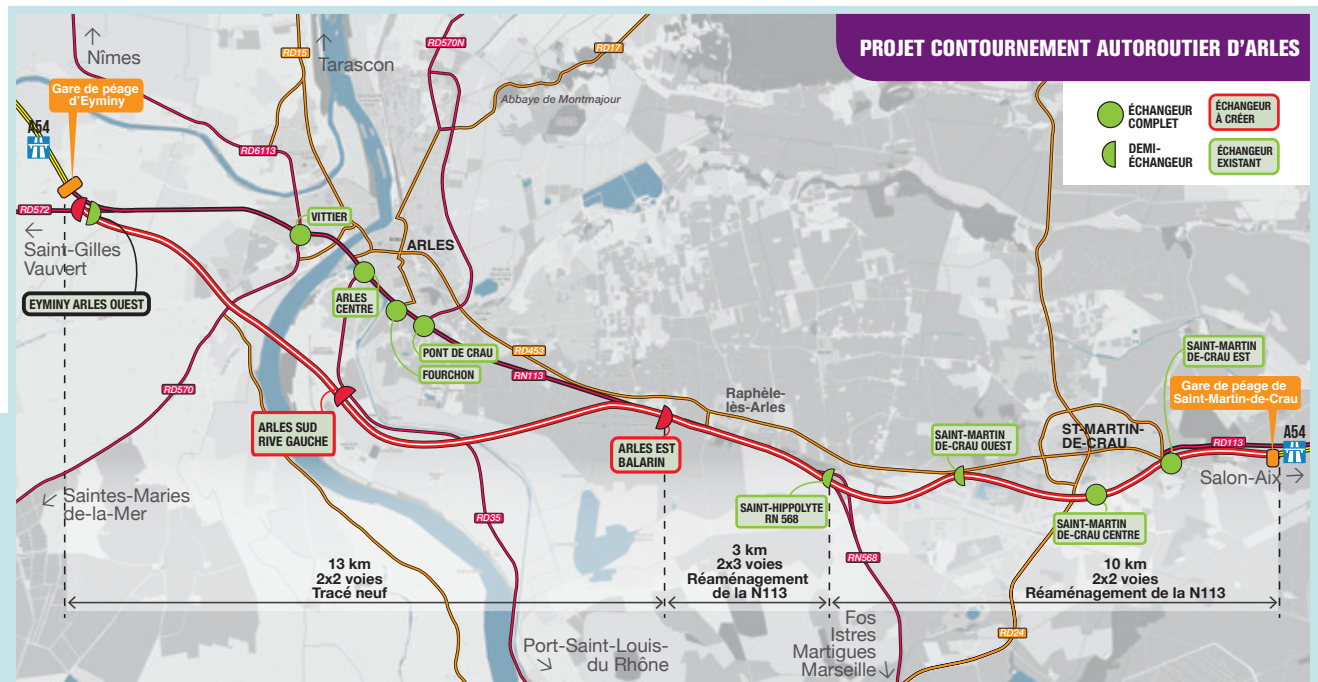
- Une RN 113 très accidentogène, 2 à 3 fois plus que la moyenne :
  - 83 % des accidents sont corporels, dont 20 % mortels, pour une moyenne de 39 % d'accidents corporels dont 7% mortels sur des itinéraires comparables ;
- Des phénomènes récurrents et massifs de congestion de la RN 113 et du réseau routier local, souvent durant plusieurs heures :
  - Plus de 220 incidents recensés par an sur l'axe ;
- Une situation sanitaire et sociale dégradée pour les quartiers riverains de l'actuelle RN 113 :
  - 5 400 personnes exposées à des niveaux de bruit de plus de 55 dB(A) de jour le long de la RN 113 entre Arles et Saint-Martin-de-Crau ;
  - Une exposition de milliers de riverains et de plusieurs établissements sensibles à des niveaux de pollution importants voire très importants, particulièrement marquée sur le dioxyde d'azote, au niveau du quartier de la Roquette ;
  - Une RN 113 qui sépare les quartiers habités du centre-ville historique et du sud de la ville, provoquant l'enclavement des quartiers de Barriol (7 200 hab.), Trinquetaille (6 500 hab.) et Semestres-Plan du Bourg (3 000 hab.).



## LES PRINCIPES DE RÉALISATION

Le projet est structuré en 2 parties :

- 13 km de réaménagement sur place de l'actuelle RN 113 sur Saint-Martin-de-Crau et l'est d'Arles ;
- 13 de km de tracé neuf, passant entre le sud du centre urbain d'Arles à l'extérieur du Parc de Camargue.





## LES OBJECTIFS DU PROJET À SA MISE EN SERVICE (HORIZON 2028-2029)

- ① **Déviation des flux de transit traversant Arles à l'extérieur du centre de la ville d'Arles :**
  - 3 fois moins de trafic global sur la RN 113 requalifiée en traversée d'Arles :
    - Environ 30 000 véhicules par jour : division par 2,5
    - Dont environ 800 poids lourds par jour sur le Pont d'Arles : division par 10
  - Une forte utilisation du contournement :
    - Plus de 40 000 véhicules/jour dont 7 000 poids lourds par jour sur la section nouvelle
- ② **Améliorer la qualité de vie des milliers de riverains de la RN 113 en réduisant la pollution routière et les nuisances sonores :**
  - Division par 2 du niveau sonore (de 5 à 10 Db de moins) pour 24 000 riverains
  - Forte diminution de leur exposition au dioxyde d'azote : gain conséquent > 5 µg/m<sup>3</sup> pour 3 000 riverains
- ③ **Amélioration de la sécurité routière :**
  - Objectifs de réduction de 35% des accidents corporels et de 60% des accidents mortels ;
  - Amélioration du niveau de service des équipements sur l'autoroute et de fluidité des flux (entrées, sorties...)
- ④ **Requalification de l'actuelle RN 113 en boulevard urbain, portée par la Ville d'Arles : projet d'aménagement urbain et de mobilités actives et transport en commun ;**
- ⑤ **Revalorisation du patrimoine historique exceptionnel d'Arles, classé au patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO : cirque romain... ;**

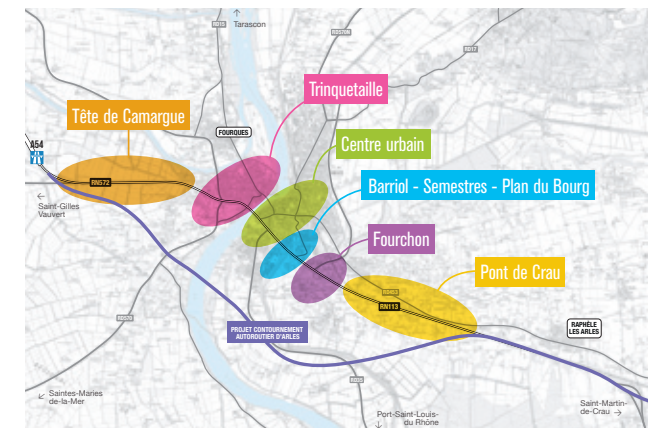
- ⑥ **Réduction du risque de pollution accidentelle et de la pollution chronique de la nappe de la Crau sur 13 km : mise aux normes de la RN 113 entre Saint-Martin-de-Crau et Raphèle (13 km d'aménagement sur place) ;**
- ⑦ **Continuité autoroutière sur l'arc méditerranéen Espagne-France- Italie ;**



## AMÉLIORER LE REPORT MODAL

Pour le trafic local (représentant 60% du trafic global), développer de nouvelles mobilités locales et réduire significativement la part du mode routier en zones urbaines, en lien avec la requalification urbaine de la RN 113 :

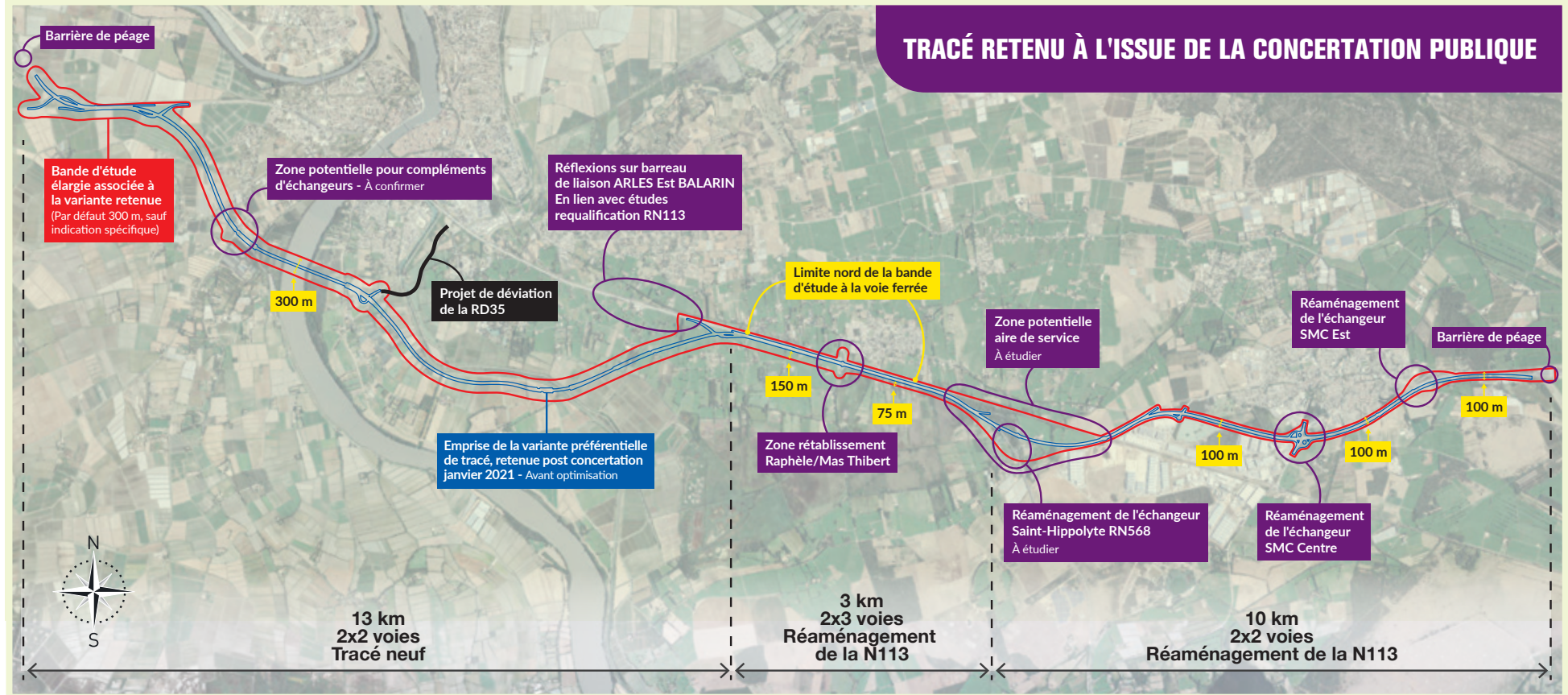
- Développement de Transports en Commun en site propre sur les emprises délestées de la RN 113 ;
- Réalisation de parkings relais et d'aires de co-voiturage au niveau des échangeurs de la nouvelle autoroute



## LE TRACÉ (VARIANTE RETENUE)

Après analyse des contributions de la concertation publique réglementaire et sur proposition du maître d'ouvrage, le Comité des élus du 25 mai 2021 a retenu pour la suite du projet la variante de tracé la plus au nord (cf. illustrations ci-dessous et page suivante) :

- Elle contourne la Ville d'Arles par le sud de l'agglomération urbaine ;
- Elle longe par le nord le Parc Naturel Régional de Camargue et les zones des marais de Meyranne et Chanoines, en restant en limite des périmètres délimitant ces espaces naturels.





## INSCRIRE LE PROJET DANS SON TERRITOIRE ET DANS LES ENJEUX DU 21<sup>E</sup> SIÈCLE

La DREAL a engagé différentes démarches pour saisir les opportunités en matière d'innovation afin de favoriser l'intégration du projet de contournement autoroutier dans son environnement et concevoir un projet cohérent avec les enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle : changement climatique, transition énergétique, préservation de la biodiversité, préservation des activités agricoles, amélioration du cadre de vie santé/environnement des habitants.

Elle développe dans ce sens 3 axes principaux :

- Connecter de façon innovante la nouvelle autoroute au territoire
  - Par l'analyse des évolutions technologiques, réglementaires et par l'expérimentation : gestion dynamique des trafics, e-services, bornes de recharge de véhicule électrique...
  - Par le développement de synergies entre le projet et son territoire : amélioration du fonctionnement hydraulique du territoire, préservation de la beauté des sites et paysages et des continuités écologiques...
- Concevoir un projet cohérent avec les stratégies nationales : Loi LOM, stratégie nationale bas carbone, préservation des terres agricoles, préservation de la biodiversité
  - Un projet retenu comme prioritaire dans le cadre de la Loi d'Orientations des Mobilités qui vise à accélérer la transition énergétique dans les transports ;
  - Un projet qui donnera la possibilité à la collectivité de requalifier le centre et développer des modes alternatifs au routier en ville ;
  - Une démarche de conception itérative pour construire la compatibilité du projet avec les objectifs de neutralité carbone et de préservation de l'environnement naturel, agricole et humain ;

- Construire un projet et l'interfacer avec les projets d'intermodalité portés par les collectivités
  - Un processus de concertation continue mis en œuvre avec les collectivités et les acteurs clés du territoire, qui permet

- de tenir compte des opportunités dès la phase d'élaboration technique du projet ;
- Une conception d'un projet intégrateur des besoins d'intermodalité du territoire : pôles d'échanges autour de la gare d'Arles, développement des mobilités collectives et ac-

tives comme le Plan Vélo, parkings relais en périphérie des centres urbains y compris sur les échangeurs de la nouvelle autoroute, complémentarité des services offerts par le contournement avec les projets locaux de développement des nouvelles mobilités...

### PROJET AUTOROUTIER D'ARLES TRACÉ DU CONTOURNEMENT

- Tracé neuf
- Aménagement sur place
- Requalification de la RN113
- Parcs naturels et réserve des coussouls
- Marais de Meyranne et des Chanoines
- Cours d'eau, marais, étangs...



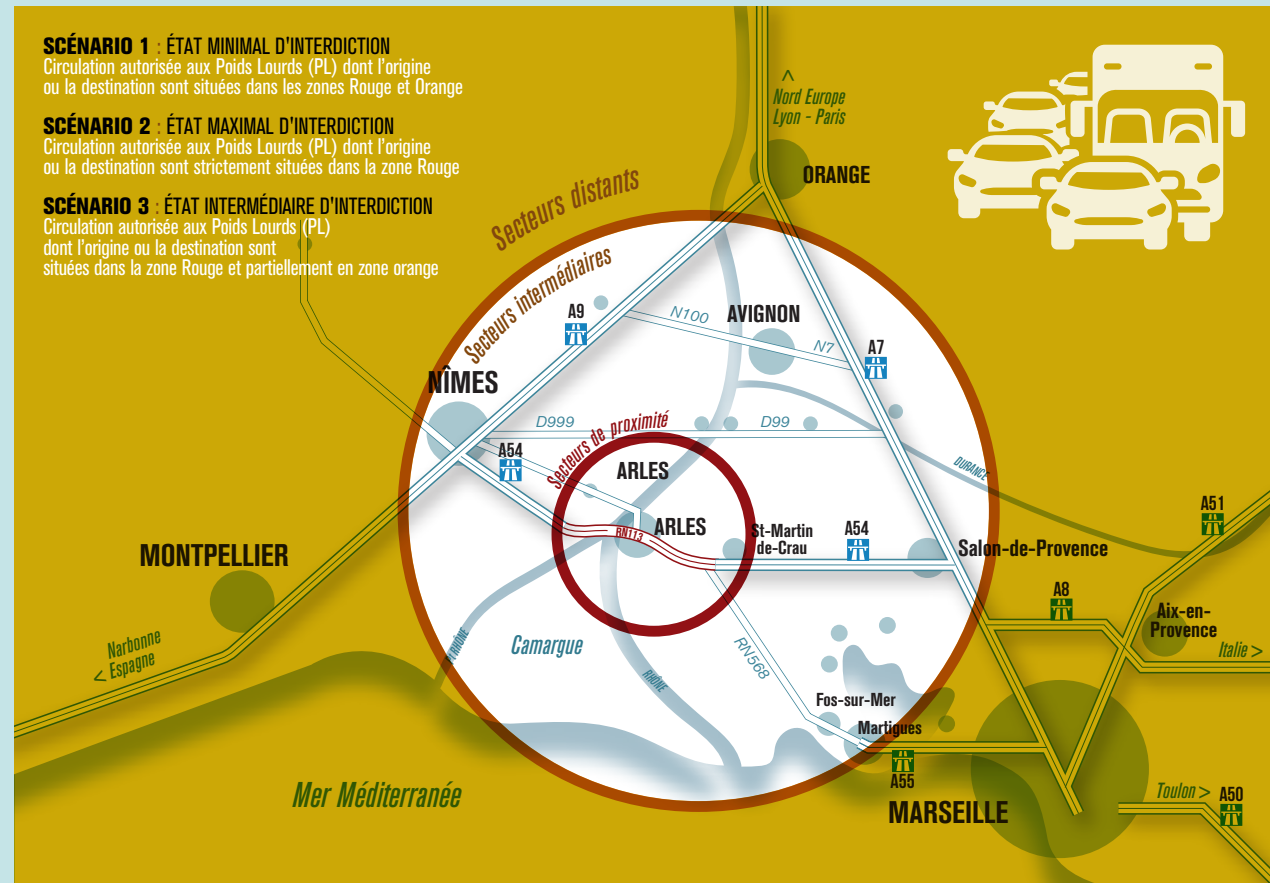
## DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ÉTUDIÉES QUI NE RÉPONDENT PAS AUX ENJEUX D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE, DE DESSERTE ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE :

### 2 solutions alternatives étudiées suite aux demandes issues de la concertation :

- L'alternative d'interdiction de trafic de poids lourds sur la RN 113 par une déviation de ce trafic de transit par l'A7 et l'A9 via la ville d'Orange.
- L'alternative de contournement « sous-fluviale » ;

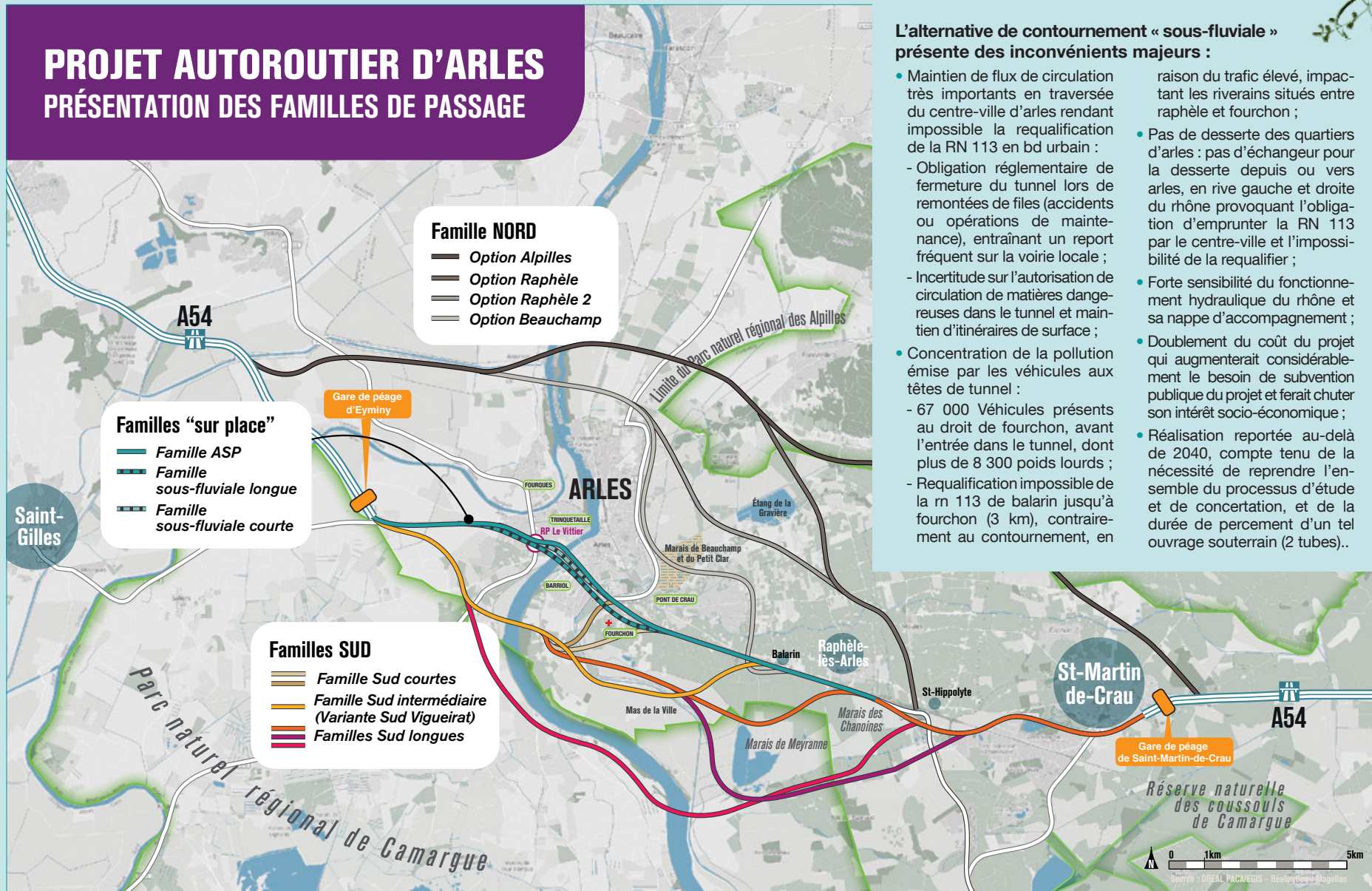
### L'option de déviation du trafic de transit des poids lourds par Orange (A7-A9) n'est pas envisageable compte tenu d'un rapport global bénéfiques / inconvénients très négatif :

- Rallongement de parcours du grand transit de plus de 50 km et de 30 minutes pour au moins 3 400 poids lourds / j ;
- Effets défavorables en termes de santé publique :
  - Environ 16 000 personnes impactées, situées le long de l'axe A7-A9 contre 11 000 personnes situées le long de la RN 113- A54, soit 5 000 personnes de plus ;
  - Émissions globales de polluants supplémentaires d'au moins +11 % ;
  - Augmentation des émissions annuelles de gaz à effet de serre, de plus de 65 000 t<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub>, soit l'équivalent de l'empreinte carbone de 6 000 personnes en France par an ;
  - Difficultés à mettre en oeuvre cette mesure, d'un point de vue juridique
- Un trafic résiduel sur la RN 113 de 67 600 véhicules / j, dont 3 400 poids lourds / j, insuffisamment réduit pour permettre une requalification de la RN 113 en boulevard urbain et les projets de développement urbain d'Arles associés.





## PROJET AUTOROUTIER D'ARLES PRÉSENTATION DES FAMILLES DE PASSAGE



## PRÉCAUTIONS AGRICOLES, HYDRAULIQUES ET POUR LES MILIEUX NATURELS

Afin de limiter au maximum les incidences du projet sur son environnement, le maître d'ouvrage recherche les solutions de moindre impact et prévoit :

- Une phase d'optimisation technique du projet pour ajuster le tracé retenu ses emprise et poursuivre la démarche d'évitement des impacts (dans le cadre de la démarche Éviter-Réduire-Compenser) ;
- Une étude approfondie des impacts de ce tracé (constitutive du dossier d'enquête publique) afin :
  - D'apprécier les impacts du projet, directs et indirects sur l'agriculture, l'hydraulique, les milieux naturels, l'environnement humain... ;
  - D'identifier l'ensemble des mesures pouvant réduire les impacts restants et/ou les compenser, avec une étude menée sur l'ensemble de la Crau et de sa nappe qui tient compte de l'ensemble des projets portés sur le territoire ;
  - Processus d'analyses et d'anticipation des procédures post Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur les mesures de compensations environnementales possibles, sur la base des premiers résultats de l'étude ;
- Une définition des mesures de compensation environnementales et agricoles :
  - Des mesures de compensation environnementale consistant à créer de nouveaux habitats naturels propices aux espèces faunistiques et floristiques :
    - Ex. : les Laurons et la nappe phréatique de la Crau à proximité de l'aménagement sur place ;
    - Maintien dans un état de conservation favorable des espèces et de l'opportunité de restaurer des continuités écologiques aujourd'hui dégradées
  - Des mesures de compensation agricole envisagées à l'échelle individuelle, pour chaque exploitation agricole concernée et à l'échelle collective, par filières concernées par le projet (foin de Crau, grandes cultures, manades...) :
    - Ex. : reconquête de friches, installation d'équipements, amélioration des systèmes d'irrigation, création d'un fond de compensation pour une ou plusieurs filières... ;

- Ex. : confortation des filières agricoles concernées : riz infantile, foin de Crau, labels biologiques...



## FINANCEMENTS

Le coût du projet est estimé à environ 800 M€ (conditions économiques juillet 2020) :



- Ce coût comprend notamment les acquisitions foncières, études, travaux, mesures de réduction et de compensation environnementales, agricoles et urbaines, ouvrages de transparence hydraulique...
- Le principe de financement repose sur une mise en concession (grande partie du coût couverte par les recettes de péages) et un complément via une subvention d'équilibre portée par l'État et les collectivités locales.

## HORIZON DE MISE EN SERVICE 2028-2029

Le calendrier prévisionnel du projet est le suivant :

**Mai-Juin 2021** : choix de la variante de tracé et définition de la feuille de route du projet par le Comité des élus suite à la concertation publique de décembre 2020 / janvier 2021

**De l'été 2021 au 1<sup>er</sup> trimestre 2022** : études détaillées et concertation continue : groupes de travail thématiques et comités de suivi avec l'ensemble des acteurs locaux concernés.

**2<sup>e</sup> trimestre 2022** : lancement des procédures préalables à l'enquête publique sur la base d'un projet de dossier d'enquête

**Fin 2022 / Début 2023** : enquête d'utilité publique

**2024** : obtention de la déclaration d'utilité publique

**2024-2025** : désignation concessionnaire et autorisations préalables aux travaux

**2025-2026** : démarrage des travaux

**2028-2029** : mise en service



RETROUVEZ TOUTES LES INFORMATIONS RELATIVES  
AU PROJET SUR LE SITE DÉDIÉ :

*[www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com)*

Réalisation : Nicaya / Studio Magellan - Crédits photo : DREAL PACA, Shutterstock, iStockphoto, DR



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement**

La DREAL PACA est un service régional déconcentré du ministère de la transition écologique et solidaire  
et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 - Marseille cedex 3 / Tél. accueil : 04 88 22 61 00  
[www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)

