



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

*fiche
d'opération*

**contournement
autoroutier d'Arles**

Présentation du projet-2025





TABLE DES MATIERES

1.	CONTEXTE TERRITORIAL	3
2.	ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ROUTIERS SUR LA RN 113	5
3.	PERCEPTION DE LA ROUTE NATIONALE PAR LES USAGERS ET RIVERAINS	6
4.	PERSPECTIVES POUR L'AVENIR D'ARLES	8
5.	PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES	10
6.	OBJECTIFS DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES	12
7.	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET	13
8.	EFFETS ATTENDUS DU PROJET DE CONTOURNEMENT D'ARLES	16
9.	HISTORIQUE DU PROJET	18
10.	COÛT DU PROJET	20
11.	FINANCEMENT DU PROJET	22

1. CONTEXTE TERRITORIAL

Le bassin de vie des communes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau regroupe **environ 65 000 habitants**. Il est doté d'un riche **patrimoine naturel, culturel et urbain** que l'on retrouve notamment dans les sites internationalement reconnus de :

- La **Camargue**, entre les bras du Rhône : plus de 145 000 hectares dont 86 300 classés Parc Naturel Régional ;
- La **Plaine de Crau**, naturelle et agricole, drainée par un vaste et complexe réseau hydrique ;
- Le **massif des Alpilles**, empreint de romanité et d'une histoire longue

Ce territoire est fortement marqué par **l'empreinte de l'Homme** qui l'a **façonné de longue date** : espaces agricoles aux qualités exceptionnelles, réseau hydrique au maillage particulièrement fin, vestiges de la romanité inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, ...

Arles et Saint-Martin-de-Crau sont positionnées sur un **secteur géographique singulier en termes de mobilités** (voyageurs / marchandises) **et de dynamiques socio-économiques** :

- À la croisée des axes rhodanien et méditerranéen ;
- Au cœur du triangle métropolitain Marseille/Aix-Avignon-Nîmes-Montpellier (près de 2 millions d'habitants) ;
- Entre les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur (parmi les plus peuplées et plus dynamiques du pays) ;
- Sur le corridor méditerranéen du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) : grandes voies de communication routières qui relient l'Espagne, la France et l'Italie (autoroutes A9, A54, A7 et A8) ;
- Parmi les portes d'entrée/sortie du Grand Port Maritime de Marseille (bassins ouest du GPMM) et de la Zone Industrialo-Portuaire de Fos-sur-Mer via la RN 568 : programme d'investissements de près de 10 Mds d'euros dans le cadre d'un projet d'envergure nationale de relocalisation d'activités industrielles et de décarbonation ;
- À l'échelon local, une place centrale avec les pôles de transport combiné de Clésud et les pôles logistiques de Salon-de-Provence / Garons ainsi que la zone logistique de Saint-Martin de Crau et le port fluvial situé au Nord d'Arles.

Arles et Saint-Martin de Crau sont **encadrées**, de part et d'autre, par l'**autoroute A54** qui **croise la RN 568** en provenance de Fos-sur-Mer. Les circulations Est-Ouest sont fortement contraintes par la **barrière naturelle du Rhône** : les franchissements du fleuve avec un gabarit similaire au pont de la RN 113 sont très limités et seul le pont de la RN 100 présente les mêmes caractéristiques (au cœur d'Avignon - 40 km au Nord d'Arles). **2 franchissements du Rhône de moindre gabarit** existent également :

- Un pont à Beaucaire / Tarascon (20 km au Nord d'Arles) accessible par une route départementale peu capacitaire traversant les centres-villes des 2 communes ;
- Une traversée par bac entre les Salins-du-Midi et Port de Bouc, en Camargue (40 km au Sud d'Arles) avec un projet de création d'un pont porté par le Département (pas encore déclaré d'utilité publique).

Le pont sur la RN113, au cœur d'Arles, est donc le **principal itinéraire Est-Ouest de grande capacité** franchissant le Rhône au sein des Bouches-du-Rhône. Pour autant, les RN 113 et RN 572 en traversée d'Arles et Saint-Martin de Crau constituent le **seul maillon de discontinuité autoroutière** sur l'itinéraire des autoroutes A8 / A7 / A54 / A9.

2. ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ROUTIERS SUR LA RN 113

Près de **80 000 véhicules/jour** franchissent le pont de la RN 113 dans la traversée d'Arles (dont **7 000 poids lourds**). Presque trois fois plus que le trafic moyen journalier d'une autoroute. Se mêlent ainsi un **important trafic de transit** (75% des poids lourds sont en transit et 40% des véhicules léger sont en transit) et le **trafic local** de desserte d'Arles, du Pays d'Arles et de la Camargue.

On compte
notamment sur la
RN 113 environ
17 000

véhicules/jour en
provenance de la
ZIP de Fos-sur-Mer
(dont **3 000 poids
lourds**) : les
prévisions de trafic
anticipent une
croissance

importante des
emplois sur la ZIP (+/- 10 000) en lien avec les projets industriels en cours, générant une **hausse des trafics** depuis la RN 568 (pour rappel, les communes d'Arles et Saint-Martin de Crau regroupent aujourd'hui environ **14% des travailleurs de la zone industrialo-portuaire**).

Illustration : congestion sur la RN 113

Globalement, la tendance des trafics voyageurs / marchandises sur la route nationale est à la **hausse malgré les prévisions nationales de report modal** vers le train / les transports en commun / le transport fluvial. Ainsi, à **horizon 2028**, sans contournement autoroutier, le trafic projeté sur le pont de la RN 113 d'Arles est de **83 800 véhicules/jour dont 9 200 poids lourds**.

La route nationale est à l'origine de **problèmes importants** :

- **Congestion** : chaque année, un travailleur circulant tous les jours entre Arles centre et Saint-Martin perd l'équivalent de 10 jours de travail dans la congestion. De 2029 à 2070, avec le contournement, 1 million d'heures par an ne seront plus perdues dans la congestion (en moyenne) ;
- **Risque pour les usagers** de la route : aménagements de sécurité non-adaptés, géométrie des échangeurs dangereuse et incohérente avec les réglementations en vigueur, ... ;
- **Nuisances sonores** affectant très négativement la qualité de vie et **pollutions majeures** dangereuses pour la santé des riverains ;
- **Taux d'incidents élevé** : de 2017 à 2023, entre **600 et 1 200 par an**, répartis comme suit :
 - 65% d'incidents mineurs / obstacles sur chaussée ;
 - 25% de bouchons / mesures de gestion du trafic ;
 - 10% de chantiers ;
 - 10% d'accidents de la circulation (1/10 avec blessé / tué).

3. PERCEPTION DE LA ROUTE NATIONALE PAR LES USAGERS ET RIVERAINS

Pour les usagers, la route nationale actuelle s'apparente à un **itinéraire autoroutier sans les services et la sécurité attendus d'une autoroute** : aire peu capacitaire et non-adaptée, accès secours contraints, entretien moins régulier qu'une autoroute concédée, échangeurs non-conformes, ... Son **trafic est très dense**, en particulier lors des **heures de pointe** en semaine et pendant le week-end et les **périodes de vacances**. Les **phénomènes de congestion** y sont particulièrement importants et répétitifs, générant des **accidents** qui amplifient les difficultés de fluidité du trafic. Enfin, le trafic est particulièrement marqué par la **présence de poids lourds**, notamment depuis et vers la RN 568.

Pour les Arlésiens et Saint-Martinois, les **nuisances sonores** et la **pollution de l'air** causées par le trafic considérable empruntant cette infrastructure majeure, à **proximité de milliers de bâtis habités**, génèrent de très forts impacts en termes de **dégradation de la santé publique et la qualité de vie** des populations riveraines. Elles sont devenues **insupportables**.

La RN 113 en traversée du centre urbain d'Arles constitue une coupure urbaine majeure **qui sépare les quartiers et défigure son centre-ville** :

- Quartiers de Gimeaux, Barriol, Semestres et Plan du Bourg **isolés du reste de la commune** : traversée Nord-Sud difficile, absence de cheminements doux, ... ;
- Menace sur le maintien du classement d'Arles au patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO ;
- Obstacle, par son « effet barrière » à la réalisation de **projets structurants pour l'avenir d'Arles**, portés par la municipalité et la Communauté d'agglomération : port de plaisance, développement de l'habitat, parc urbain Van Gogh, NPNRU Barriol, ... ;
- **Contrainte de type autoroutier qui pèse** sur la RN 113 et constitue une difficulté majeure pour la mise en place de **nouvelles mobilités locales (cohérentes, équitables et décarbonées)** : maillage de modes doux cohérent reliant les quartier, itinéraires de transports en communs performants, modes actifs sur la voirie locale, ... ;
- Congestion sur la route nationale **se répercute pour les usagers locaux** : les principaux axes locaux aux alentours de la RN 113 (notamment le centre-ville d'Arles) sont **systématiquement bloqués** lorsqu'un accident / incident / évènement se produit sur la route nationale.



La RN 113 coupe le centre urbain d'Arles en deux (source : ville d'Arles)

En synthèse, les usagers de la route et habitants du territoire font le constat que la route nationale n'est **plus adaptée aux besoins de mobilités** et **pénalise le territoire d'Arles et Saint-Martin de Crau** à plusieurs titres :

- Santé publique ;
- Développement socio-économique ;
- Qualité et performance de la mobilité locale : transports en commun, vélos, piétons ;
- Liens entre quartiers situés de part et d'autre de la route ;
- Qualité de vie et l'apaisement pour des milliers d'habitants.

Ainsi, les attentes en vue d'un **désengorgement** et d'une **sécurisation** de cet axe routier sont fortes.



4. PERSPECTIVES POUR L'AVENIR D'ARLES

La ville d'Arles connaît depuis plusieurs décennies **des difficultés économiques et sociales** et un manque d'attractivité démographique pour son centre urbain.

La collectivité porte un projet de territoire qui vise à améliorer la qualité de vie des Arlésiens et requalifier le centre-ville pour lui redonner un rayonnement et une attractivité à la hauteur de ses potentiels (tourisme, patrimoine, commerces et activités économiques, ...):

Illustration
partage des
usages sur le
pont de la RN
113 (Source :
Ville d'Arles)

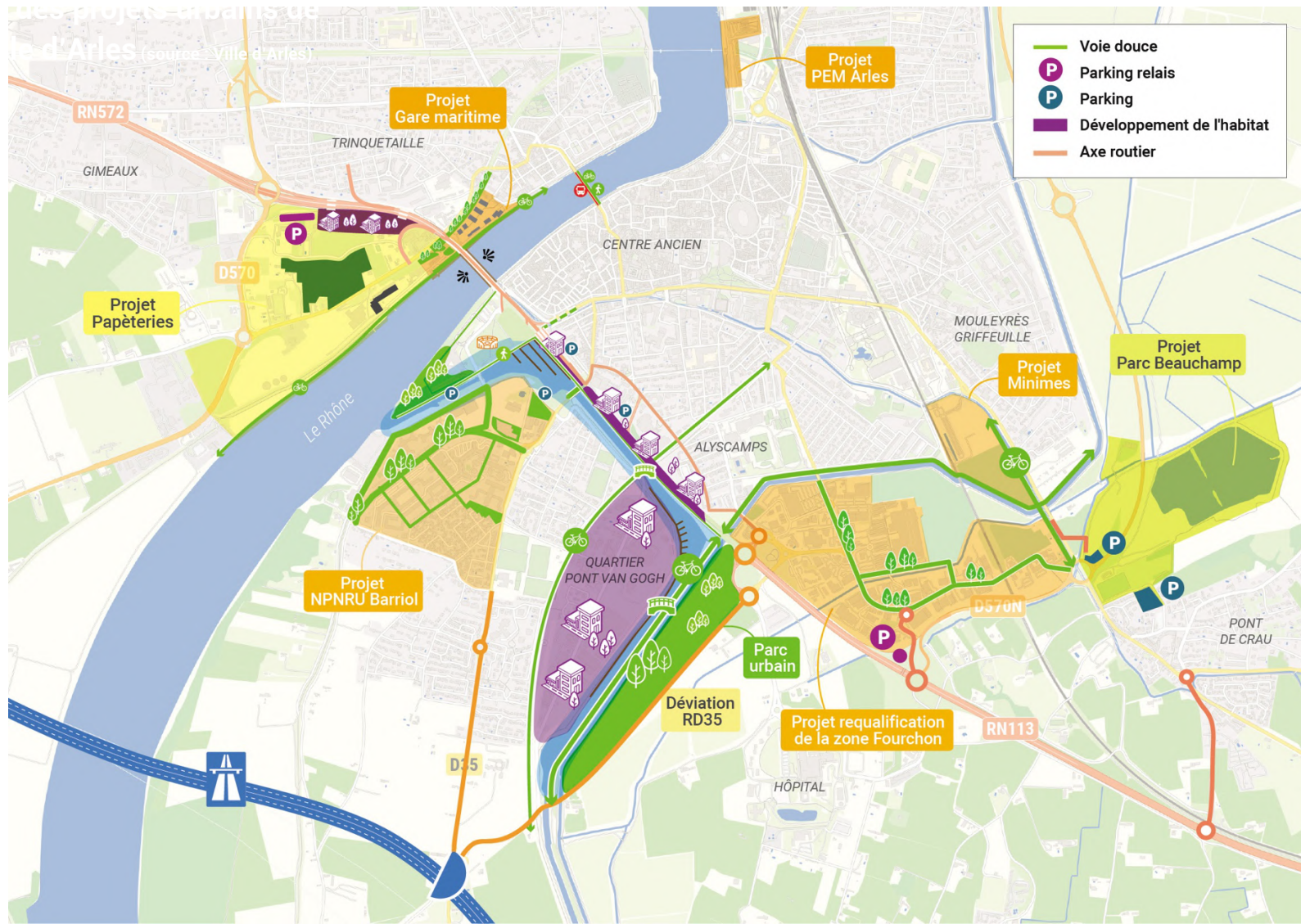
- Création de logements ;
- Mise en valeur patrimoniale et requalification urbaine ;
- Recouturage des quartiers nord et sud ;
- Développement des modes actifs et de mobilités décarbonées ;

d'Arles)

- Création de parcs urbains ;
- Desserte apaisée des quartiers ;
- Projets économiques et touristiques ;

Ce projet a **besoin du réaménagement de la RN 113** qui seul permettra de refonder l'organisation et le fonctionnement du centre-ville. Or, pour réaménager la RN 113 il est **nécessaire de la délester préalablement du trafic de transit.**

Dans cette perspective, l'État porte un projet d'aménagement mixte de la route nationale : il prévoit le **réaménagement de la RN 113 sur la moitié de son linéaire** et le **contournement du centre urbain d'Arles.**



5. PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

En **juillet 2018**, une **décision du ministère des Transports** mandate la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur pour **mener les études et la concertation** en vue de la tenue d'une Enquête Publique relative au projet de contournement autoroutier d'Arles.

La DREAL a conçu et mis en œuvre une démarche de concertation pour co-construire le projet et favoriser son insertion dans le territoire, en étroite relation avec les parties prenantes locales avec :

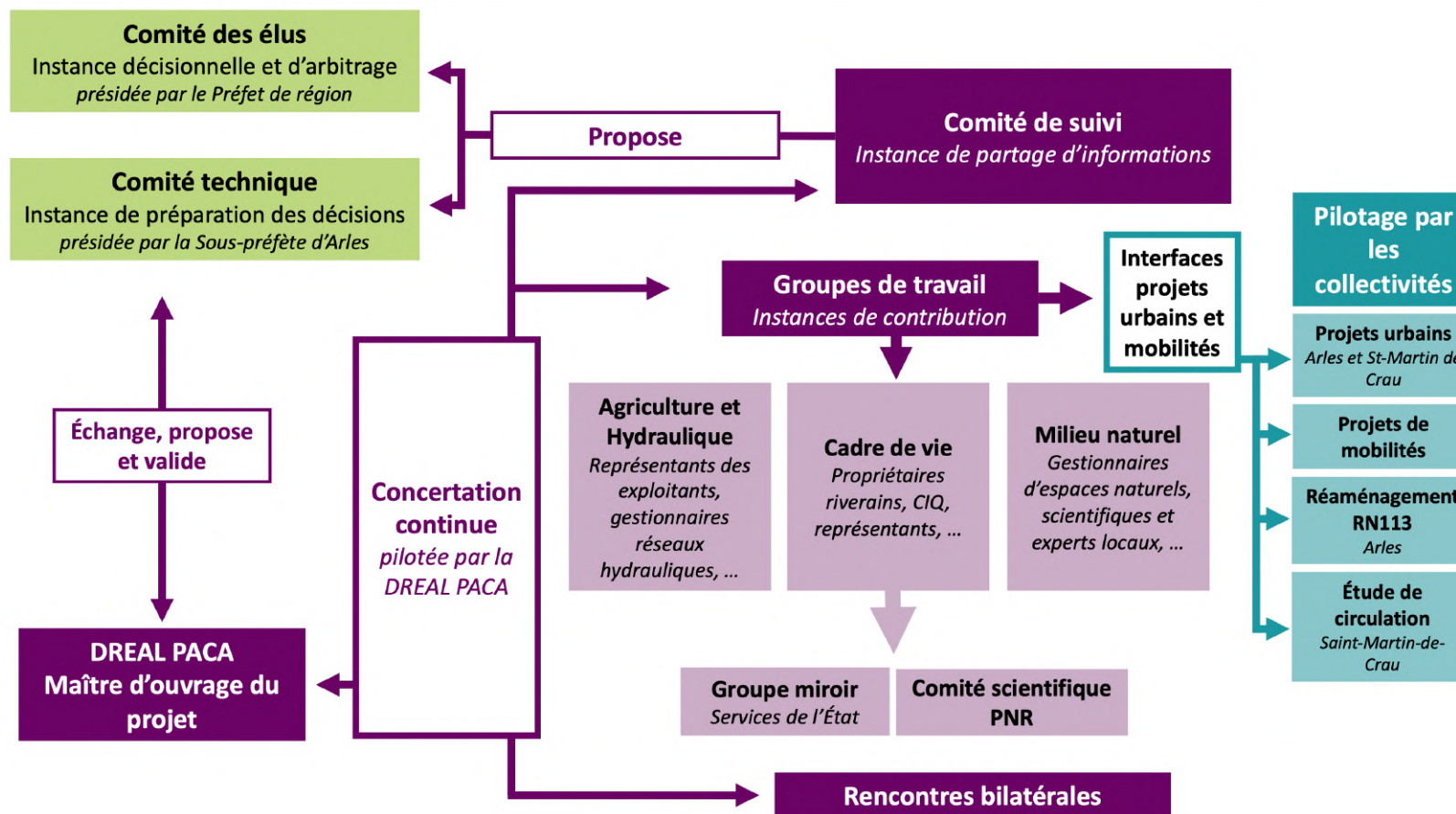
- Une **progression itérative** du processus de conception du projet ;
- De **grandes étapes de validation** des principales avancées ;

Pour favoriser la co-construction du projet avec le territoire, la DREAL a notamment créé des **groupes de travail thématiques** rassemblant les acteurs locaux et forces vives des deux communes (élus, citoyens, économie, agriculture, milieux naturels) qui ont été **régulièrement mobilisés** depuis 2018 :

- **2018/2020 - Concertation continue** : préparation de la concertation réglementaire avec 21 réunions des groupes de travail (plus de 500 participants) ;
- **2020/2021 - Concertation réglementaire ouverte au grand public**, en vue d'aboutir à une variante préférentielle de tracé : 10 réunions publiques + 8 journées de permanences individuelles ;
- **2021/2024 - Concertation continue** : en parallèle du lancement des études détaillées du projet en vue de l'Enquête d'Utilité Publique, 25 réunions / ateliers / sessions de permanences (plus de 370 participants).

La DREAL a ainsi mobilisé les forces vives du territoire à **toutes les étapes** d'élaboration du projet, lesquelles ont répondu favorablement à la démarche de concertation proposée par le maître d'ouvrage. Ce **dialogue constant** a permis l'établissement de **relations de confiance** avec les acteurs locaux : il témoigne d'une **volonté commune d'aboutir au meilleur projet** pour le territoire et ses habitants.

La démarche de concertation a abouti à la **finalisation de la mise au point du projet en 2024-2025** et au lancement des **consultations inter-services préalables à l'Enquête d'Utilité Publique**. Durant ces phases administratives, la DREAL poursuivra l'information du public sur l'avancement du projet.



6. OBJECTIFS DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Durant le processus d'évolution du projet, la DREAL a également fait évoluer la formulation des objectifs du projet de contournement en lien avec les apports de la concertation. Le contournement autoroutier d'Arles vise ainsi à répondre à 4 principaux objectifs et 2 lignes directrices :

4 objectifs

1 Contribuer à un réseau de transport national et européen fiable, de haute qualité de service et de sécurité, au bénéfice de la connectivité multimodale des pôles économiques régionaux.

2 Améliorer les déplacements du quotidien et la sécurité des usagers locaux.

3 Améliorer la qualité de vie des riverains de la RN113 572 des communes d'Arles et de Saint Martin de Crau.

4 Contribuer au dynamisme socio économique du Pays d'Arles

2 lignes directrices

1 Prendre en compte les enjeux d'émissions de GES et les effets du changement climatique.

2 Prendre en compte les enjeux de biodiversité, à la préservation du fonctionnement hydraulique et agricole du territoire.

7. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Le projet de contournement autoroutier d'Arles comprend 2 tronçons distincts, dans un périmètre compris entre les gares de péages existantes de l'A54 :

- Réaménagement sur place de la RN 113 dans les emprises actuelles, sur 13 km : 2x3 voies sur 3 km + 2x2 voies sur 10 km ;
- Un tracé neuf de 13 km à 2x2 voies entre la barrière de péage d'Eyminy et le secteur de Balarin.

Le projet comprend la construction d'**ouvrages d'art** et de différents **aménagements structurants** nécessaires au franchissement des voies existantes ou des cours d'eau : rétablissements routiers, agricoles et hydrauliques conçus et dimensionnés avec les gestionnaires actuels du territoire.



Illustration : viaduc de franchissement des canaux (Source : DREAL)



Illustration : ouvrage de transparence sous l'infrastructure, pour la traversée des véhicules (source : DREAL)



Illustration : ouvrage de transparence hydraulique sous l'infrastructure, pour le bon écoulement des eaux en cas de crue (source : DREAL)

La mise en service du contournement prévoit de permettre une **continuité autoroutière à 130 km/h**, en cohérence avec l'A54 existante entre l'ouest de Salon-de-Provence et Nîmes.

Le projet comprend **8 échangeurs** aux normes autoroutières afin d'améliorer le **niveau de service** actuel et de **desservir les principaux pôles urbains, naturels et logistiques** :

- **3 échangeurs nouveaux** : Arles sud rive droite, Arles sud rive gauche, Arles est Balarin ;
- **1 échangeur reconfiguré** : Eyminy Arles ouest ;
- **4 échangeurs réaménagés** : Saint-Hippolyte, SMC Ouest, SMC Centre, SMC Est.

Afin de répondre au besoin de sécurité et de bonne desserte du territoire, le **programme des services** du contournement autoroutier prévoit :

- Une **aire de services à Saint-Martin-de-Crau**, conçue comme une aire-quartier ouverte sur la commune et offrant les services classiques d'une aire autoroutière. En cohérence avec l'objectif de développement des nouvelles mobilités sur le territoire, elle offrira également les équipements suivants : bornes de recharges électriques, covoiturage, intermodalité avec les offres de transport communales et intercommunales, ... Conçue dans un objectif de sobriété foncière et énergétique, elle participera à l'attractivité du territoire et à la promotion de son patrimoine ;
- Une **aire de repos** connectée à la voie cyclable ViaRhôna à proximité des canaux d'Arles à Bouc et du Vigueirat.



Illustration : bâtiment principal de l'aire de service
(Source : DREAL)



Illustration : espaces arborés de l'aire de service
(Source : DREAL)



8. EFFETS ATTENDUS DU PROJET DE CONTOURNEMENT D'ARLES

Le processus d'élaboration du projet de contournement autoroutier d'Arles s'inscrit dans le cadre de la **démarche ERCA**, en accompagnement des acteurs et parties prenantes locales :

- **Éviter** les atteintes à l'environnement du territoire : milieux naturels et agricoles, biodiversité, ... ;
- **Réduire** ces atteintes, dans les cas où elles ne peuvent être évitées ;
- **Compenser** systématiquement ces atteintes, s'il reste un impact résiduel notable ;
- **Accompagner** les acteurs du territoire.

La DREAL a mis en œuvre cette démarche dès 2018, et l'a progressivement affinée dès la variante de tracé retenue (en 2021) : les études détaillées de cette variante ont permis de stabiliser une connaissance précise des effets et impacts du projet, en anticipation des phases d'autorisation environnementale dont la réalisation est prévue postérieurement à l'Enquête d'Utilité Publique.

Les principaux effets du projet sont détaillés ci-après et seront intégralement précisés dans le dossier d'Enquête Publique du projet (notamment l'étude d'impact).

Le projet définit, par anticipation des procédures d'autorisations environnementales qui interviendront ultérieurement, un **projet de compensations collectives co-construit avec des parties prenantes du territoire**, qui sera présenté dans le dossier d'Enquête Publique du projet de contournement autoroutier d'Arles.

S'agissant des **compensations environnementales**, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a déjà **identifié 2/3 des sites de compensation nécessaires**. Ceux-ci ont été partagés et validés avec le territoire à l'occasion de **groupes de travail spécifiques** avec les gestionnaires de sites ainsi que les collectivités locales. Le tiers restant des sites nécessaires a déjà été **pré-identifié** par la DREAL : ces zones sont actuellement à l'étude et feront l'objet d'**échanges avec les acteurs du territoire d'ici l'Enquête Publique prévue en 2025**.

S'agissant des **compensations agricoles et hydrauliques**, celles-ci seront soutenues par un **budget de 3,4 M€** destiné notamment à la réhabilitation des réseaux hydrauliques et à des mesures ciblées par filières.

Trafics / sécurité routière

- **Continuité autoroutière** en cohérence avec le reste de l'A54
- Env. **45 700 véh/jour** sur le contournement dont 16% de poids lourds
 - Avec réaménagement de la RN 113 : -65% de véhicules en traversée d'Arles soit 19 500 véh/jour dont 500 poids lourds
 - Transit interdit en traversée d'Arles + convois exceptionnels sur l'autoroute : 90% du transit reporté sur le contournement
- **Meilleures caractéristiques de route** : équipements sécuritaires, meilleure gestion des incidents, bande arrêt urgence, reprise échangeurs, accès secours, ...
- Aménagement de l'**aire de services** de Mas de Paul et l'**aire de repos** des canaux
- **5 tués et 15 blessés** sur la routé évités, comparativement à une situation sans projet

Milieux naturels

- **Évitement des grands ensembles naturels** (Camargue / Alpilles / Coussouls de Crau) et **milieux naturels les plus sensibles** (marais / laurons)
- Maintien des **corridors écologiques existants**, création d'une **transparence écologique** (passages à faune, portiques à chiroptères...) et **plantations de haies**

Acoustique

- **13 500 personnes** à l'ambiance sonore très significativement améliorée en traversée d'Arles
- **1 750 bénéficiaires** des protections acoustiques sur Arles
- **850 bénéficiaires** de l'écran acoustique de Saint-Martin de Crau

EFFETS DU CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES Pour l'ensemble du linéaire du projet

Qualité de l'air

- Réduction des émissions de polluants et de l'exposition des populations aux risques sanitaires :
 - **600 habitants** sous le seuil réglementaire d'exposition au dioxyde d'azote à horizon 2028 → 20 µg/m³
 - **1 400 habitants** sous le seuil réglementaire d'exposition au dioxyde d'azote de 15 µg/m³ à horizon 2048

Paysages

- **Projet paysager ambitieux** (plus-value environnementale) : bosquets, arbres, haies, ...
- **Traitement paysager et architectural** du franchissement par viaducs du Rhône / des canaux, du secteur du Pont Van Gogh, de l'aire de service et du canal de la Chapelette

Socio-économie locale

- **Amélioration de l'accessibilité / connectivité des entreprises du territoire** : secteurs portuaire et logistique, réseau autoroutier adjacent au GPMM et à la ZIP de Fos, desserte de Saint-Martin-de-Crau, ...
- **Optimisation du système d'échanges et de desserte du territoire** : rétablissement de chemins / voies, mobilités en faveur des modes actifs, renforcement d'accessibilité pour les visiteurs touristiques
- Condition pour que la Ville d'Arles réalise ses **projets d'aménagement urbain et de mobilité** (contraints par la RN 113)
- Développement d'un « **effet d'agglomération** » : revitalisation sociale et économique de l'agglomération arlésienne, réponse aux enjeux démographiques et de lutte contre l'étalement urbain
- **Développement de l'emploi** : 4 000 emplois directs / an + 3 300 emplois indirects / an

Gestion de l'eau

- **Itinéraire hors d'eau** en cas de crue du Rhône
- **Amélioration de la situation du territoire vis-à-vis des risques de pollution**
- **Gestion des eaux issues de l'infrastructure améliorée** : contribution à la pérennisation du système d'irrigation et à la résilience de l'alimentation de la nappe de la Crau

9. HISTORIQUE DU PROJET

Depuis la construction de la RN 113 (fin des années 1960), **le territoire et la nature des trafics sur cette infrastructure ont considérablement évolué**. Initialement, elle offrait un franchissement supplémentaire du Rhône très pertinent au regard de l'augmentation du trafic (*cf. schéma ci-dessous*).

Dans les années 1970/1980, l'État a construit des **autoroutes majeures à l'Est et à l'Ouest du delta du Rhône** : A7 vers Marseille puis A8 vers l'Italie, A9 vers l'Espagne. Afin de relier ces axes autoroutiers, le **delta du Rhône a été partiellement aménagé** via deux « antennes » autoroutières (A54) : la RN 113 au droit d'Arles et Saint-Martin de Crau en constituait un **maillon non-autoroutier**.

Dès le début des années 1990, **l'augmentation constante des trafics** a entraîné des **difficultés croissantes**. De premières réflexions ont été engagées sur un projet d'infrastructure nouvelle (contournement autoroutier) afin d'**améliorer l'écoulement des trafics, la sécurité routière des usagers et la qualité de vie des riverains** de plus en plus nombreux.

L'État a engagé un **processus d'études et de concertation avec le territoire** afin de réaliser un contournement autoroutier. En 2005, l'État a retenu le « **fuseau Sud Vigueirat (VSV)** » qui prévoyait un contournement d'Arles par le Sud puis un aménagement sur

place de la RN 113 dans la partie Est. Les études et la concertation publique sur ce fuseau ont été poursuivies jusqu'au milieu des années 2010.

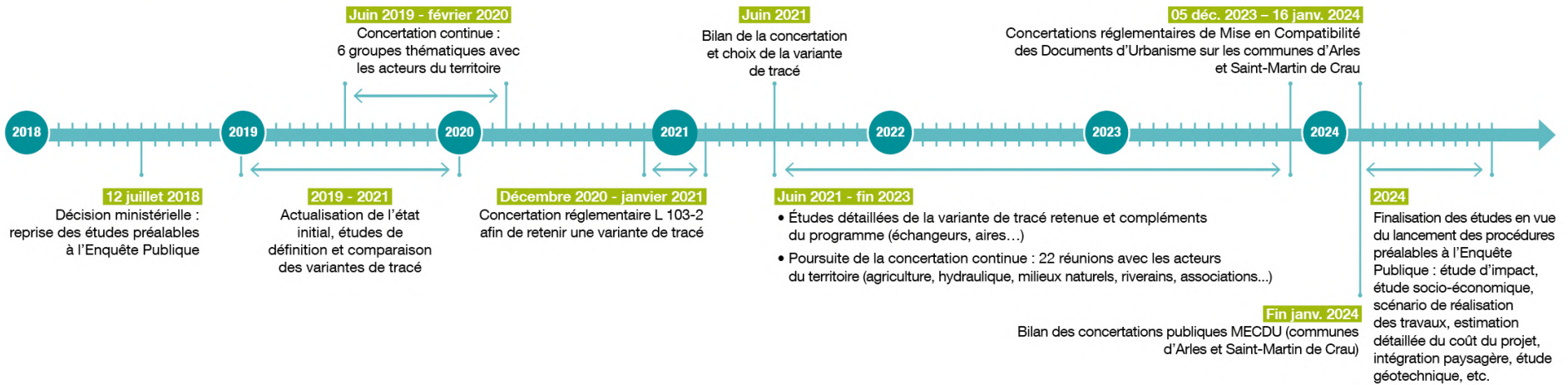
Entre **2013 à 2018, plusieurs séquences ont significativement ralenti la progression** du projet :

- **2013** : mise en place du PPRi d'Arles et révision du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse (modification du cadre réglementaire de prise en compte du risque inondation) → les hypothèses de la DREAL en matière de transparence hydraulique ont été remises en question, l'obligeant à **stopper la procédure d'autorisation du projet (études + concertation)** et à en informer les partenaires ;
- **2014 à 2017** : les Services de l'État ont conduit un travail interne pour envisager les **modalités d'adaptation du projet** aux nouvelles exigences réglementaires ;
- **06 février 2018** : après différentes investigations techniques, le ministère de l'Écologie a **approuvé une solution technique** permettant de respecter la réglementation.

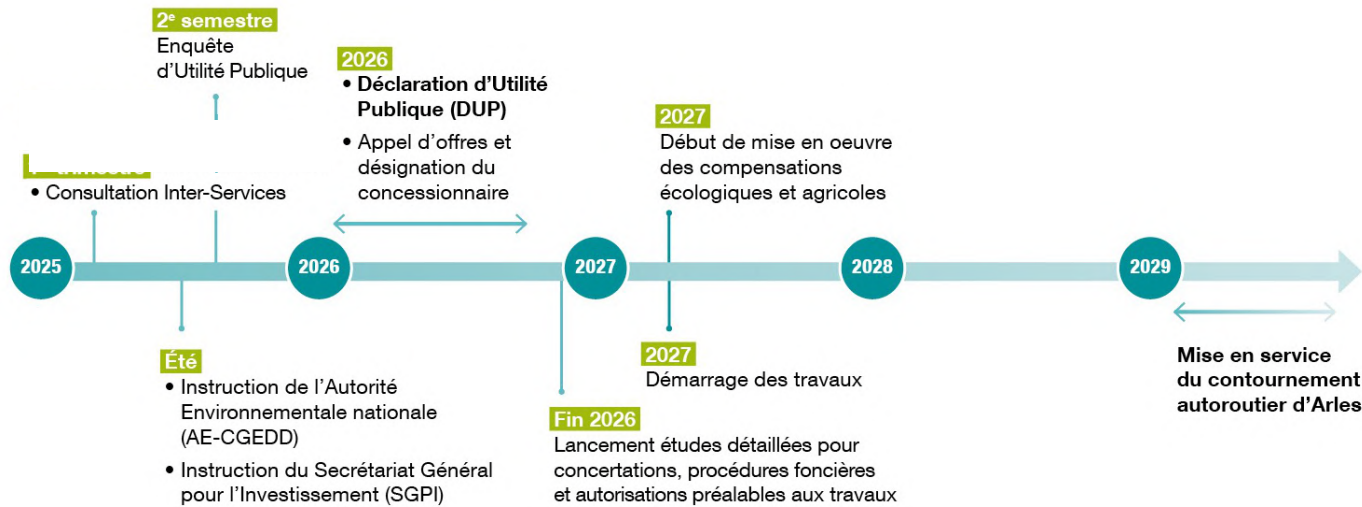
Durant cette période, le maître d'ouvrage du projet de contournement autoroutier d'Arles n'a **pas été autorisé à concerter** sur le projet.

Une **Décision Ministérielle en date du 12 juillet 2018** a demandé à la DREAL de **relancer les études et la concertation en vue de la tenue d'une Enquête Publique** relative au projet, préalable à une Déclaration d'Utilité Publique.

GRANDES ÉTAPES DU PROJET DEPUIS SA REPRISE EN 2018



CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



2025



10. COÛT DU PROJET

Le coût du projet de contournement autoroutier d'Arles est réparti selon 3 grands ensembles :

- Les **aménagements de mise en œuvre du projet** (infrastructure, mesures environnementales, rétablissements, ...) : **866 M€** ;
- Les **études techniques** du projet et le **processus de concertation** avec le territoire : **52 M€** ;
- Les **acquisitions foncières** sur l'ensemble du linéaire du projet : **40 M€** ;

L'estimation du projet est établie en **date de valeur avril 2020**. Elle intègre des provisions pour **couvrir les imprécisions et incertitudes** de l'étude. Cette date de référence a été choisie afin de **faciliter la compréhension de l'évolution du coût depuis la concertation réglementaire de 2020-2021** : c'est en effet lors de cette concertation que, pour la première fois, une estimation du coût global du projet a été présentée.

En réponse aux **demandes formulées lors des concertations** (2020-2024), à la volonté de la DREAL de réaliser un projet de **haute qualité environnementale** et d'assurer sa **meilleure insertion possible dans le territoire**, le coût des **mesures environnementales** est le suivant :

DÉTAIL DES MESURES ENVIRONNEMENTALES	Montant en € Valeur avril 2020
• Mesures compensatoires écologiques : acquisitions, travaux, entretien et suivi sur 50 ans	28,7 M€
• Ouvrages d'assainissement pour les liquides issus de la route (eaux de pluie, hydrocarbures, autres pollutions, ...) : bassins de rétention des eaux de ruissellement, postes de refoulements, bassins enterrés sous la route (sans impact sur le milieu naturel)	25,1 M€
• Écrans acoustiques , y compris dispositions architecturales et environnementales	24,7 M€
• Ouvrages d'art environnementaux pour la transparence écologique (passage faune sur / sous l'infrastructure) et rétablissement de l'égout de Gimeaux	14,4 M€
• Aménagements paysagers	11,4 M€
• Écrans complémentaires aux écrans acoustiques pour protéger la faune et l'agriculture	9,3 M€
• Ouvrages de décharge hydraulique	8,8 M€
• Ouvrages permettant la traversée de l'infrastructure via les modes actifs (piétons / vélos) : création de 2 passerelles	4,7 M€
• Suivi environnemental en phase travaux	3,8 M€
• Mesures compensatoires agricoles collectives pour consolider l'économie agricole du territoire (par ex. réhabilitation des réseaux hydrauliques et mesures ciblées par filières)	3,4 M€
• Fouilles archéologiques	2,4 M€
• Portiques pour la traversée des chiroptères (chauves-souris) sans risque de collision : transparence écologique (espèces protégées)	0,8 M€
• Allongement viaduc sur le Rhône pour transparence hydraulique : impact limité sur les berges du Rhône	0,7 M€
TOTAL	138,2 M€ (14% du coût total)



DÉTAILS DU COÛT TOTAL DU PROJET		Montant en € (arrondis) (valeur 2020)
Aménagements de mise en œuvre du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure (route) et échangeurs comprenant notamment : <ul style="list-style-type: none"> ○ La réhausse du remblai : résilience face aux crues ○ Aires de service et de repos ○ Nouvel échangeur Arles rive droite : demande de la concertation 	294,5 M€
	<ul style="list-style-type: none"> • Rétablissements routiers, agricoles et hydrauliques 	250 M€
	<ul style="list-style-type: none"> • Viaducs sur le Rhône et sur les canaux 	182 M€
	<ul style="list-style-type: none"> • Mesures environnementales 	138,2 M€
Études techniques et processus de concertation avec le territoire		52 M€
Acquisitions foncières nécessaires à la mise en œuvre du projet		40 M€
Déclassement de la RN 113 permettant le lancement de la mise en œuvre du projet de réaménagement de la RN 113 porté par la Ville d'Arles		0,256 M€
TOTAL		958 M€

11. FINANCEMENT DU PROJET

Le contournement autoroutier d'Arles fera l'objet d'une **concession autoroutière distincte de l'A54 actuelle**. L'État confiera (pour une durée déterminée) le **financement, la construction, l'entretien et l'exploitation du contournement à une société concessionnaire d'autoroute**, en contrepartie de la **perception d'un péage**. Le concessionnaire, retenu à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, devra répondre à un **cahier des charges précis, rédigé et proposé par les services de l'État**. Ce recours à la concession a été retenu car il permet notamment :

- De réaliser l'infrastructure **dans un délai court** ;
- De faire porter la **participation financière sur les usagers et non sur les habitants du territoire**, déjà pénalisés par la situation actuelle.

Dans le cas où la concession les recettes de péages ne couvriraient pas l'intégralité des dépenses du concessionnaire, l'État, les collectivités locales et établissements publics partenaires du projet versent au concessionnaire une **subvention d'équilibre publique**. Son montant sera **déterminé définitivement lors de la contractualisation** entre le concessionnaire et l'État. La minimisation de cette subvention publique constituera l'un des critères du choix du futur concessionnaire.

Deux paramètres principaux déterminent le montant de la subvention d'équilibre :

- La **durée de la concession** (une concession plus longue permet de diminuer la contribution publique) : la durée retenue pour la concession du contournement autoroutier est de 50 ans (durée maximale autorisée par le Conseil d'État) ;
- Le **tarif du péage et les recettes générées** par celui-ci en fonction du trafic.

Lors de la concertation publique réglementaire de 2020-2021, les participants se sont exprimés en faveur du **maintien d'un tronçon gratuit entre Arles et Saint-Martin de Crau**, afin de ne pas pénaliser les usagers locaux se déplaçant très fréquemment entre ces deux communes. Pour donner une suite positive à cette attente très largement exprimée, le système de péage intègre des **trajets gratuits (dans les deux sens) entre les deux communes**.

A ce jour, la subvention d'équilibre a été **estimée de façon indicative**. Elle est **de l'ordre de 150 à 200 M€ TTC** (valeur économique 2020).

L'État et les partenaires du projet (Région, Département des Bouches-du-Rhône, Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette, Ville d'Arles, Ville de Saint-Martin de Crau) sont mobilisés pour **assurer le financement de cette subvention d'équilibre**, dont le montant précis sera connu à la suite de la réponse à l'appel d'offres de concession.