



DREAL PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Fiche thématique : un projet de contournement autoroutier pour améliorer les mobilités d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau

Le contournement autoroutier d'Arles vise à **détourner le trafic de transit** de la traversée d'Arles, **fluidifier les circulations** et **améliorer la desserte** d'Arles et Saint-Martin-de-Crau.

2 tronçons distincts sont identifiés :

- Le **réaménagement sur place** (emprises actuelles RN 113) sur 13 km : 2x3 voies sur 3 km ; 2x2 voies sur 10 km ;
- Le **tracé neuf** sur 13 km : 2x2 voies.

Dans le cadre de l'enquête publique du projet de contournement autoroutier d'Arles en vue de la déclaration d'utilité publique, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur (maître d'ouvrage du projet) réalise plusieurs **fiches-thématiques** qui explicitent les **composantes du projet** et ses **apports pour le territoire** des communes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau sur les thématiques agricoles, hydraulique, biodiversité, cadre de vie, ...

Destinées au grand public, elles sont **disponibles sur le site internet** du projet : www.contournementarles.com

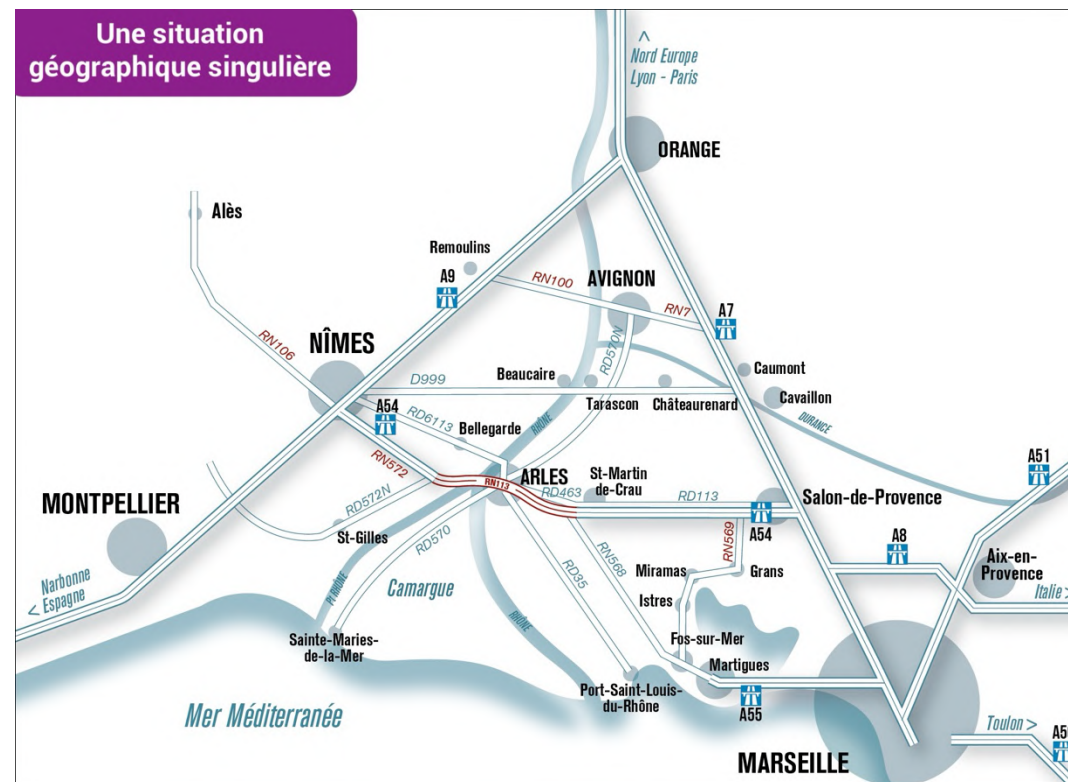
SOMMAIRE

1	<i>Situation actuelle : des mobilités contraintes</i>	3
2	<i>Perspectives pour l'avenir des mobilités du territoire</i>	6
3	<i>Le contournement autoroutier d'Arles, une opportunité pour améliorer les mobilités d'Arles et Saint-Martin-de-Crau</i>	7
3.1	Renforcement de la desserte / connectivité du territoire....	8
3.2	Création d'une nouvelle offre de services.....	8
3.3	Réaménagement de la RN 113 en traversée d'Arles.....	11
3.4	Amélioration de la sécurité routière	12
3.5	Fiabilisation des temps de parcours.....	12

1 Situation actuelle : des mobilités contraintes

- 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/Orange – 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 de grandes voies routières** qui relie l'Espagne, la France et l'Italie ;
 - Parmi les **portes d'entrée/sortie du Grand Port Maritime de Marseille** (bassins ouest) et de la **Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer** ;
- Arles et Saint-Martin de Crau sont **encadrées**, de part et d'autre, par l'autoroute A54. Dans la traversée des deux communes, c'est la **RN 113 qui assure la liaison Est-Ouest**. Elle constitue le **seul maillon de discontinuité autoroutière** sur l'itinéraire des autoroutes A8 / A7 / A54 / A9 faisant partie du réseau central transeuropéen.

- Les circulations Est-Ouest sont fortement contraintes par la **barrière naturelle du Rhône** : les franchissements avec un gabarit similaire au pont de la RN 113 sont très limités et seul le pont de la RN 100 (au cœur d'Avignon) présente les mêmes caractéristiques.



- Le pont sur la RN 113, au cœur d'Arles, est donc le **principal itinéraire Est-Ouest de grande capacité** franchissant le Rhône au sein des Bouches-du-Rhône.

- S'agissant du trafic routier :

- En **2017, 74 700 véhicules/jour** franchissaient le pont de la RN 113 dans la traversée d'Arles (dont **7 000 poids lourds**), soit presque trois fois plus que le trafic moyen journalier d'une autoroute ;
- La RN 113 croise la RN 568 venant de Fos-sur-Mer et environ **17 000 véhicules/jour** sont en provenance de la **ZIP de Fos-sur-Mer** (dont **3 000 poids lourds**). Arles et Saint-Martin de Crau regroupent aujourd'hui environ **14% des travailleurs de la zone industrialo-portuaire**.



- La RN 113 est une route express qui, sans en avoir le statut, **cumule les contraintes d'une autoroute et d'une route de desserte locale** :

- Mélange d'un **important trafic de transit** (75% des poids lourds et 40% des véhicules légers) et de **trafic local** de desserte d'Arles, du Pays d'Arles et de la Camargue ;
- **Coupure urbaine** majeure dans la traversée d'Arles qui **sépare les quartiers** et **défigure le centre-ville** : Gimeaux, Barriol, Semestres et Plan du Bourg isolés du reste de la commune (traversée Nord-Sud difficile, absence de cheminements doux...);
- **Entrées / sorties** avec le réseau local limitées, renforçant **l'effet de coupure** de la route ;
- Trafic très dense lors des heures de pointe en semaine, pendant le week-end et les périodes de vacances. Les phénomènes de congestion sont particulièrement importants et répétitifs, générant des accidents qui amplifient les difficultés de fluidité du trafic. Cette congestion **se répercute systématiquement pour les usagers locaux** sur les principaux axes autour de la RN 113 (**notamment les centres-villes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau**) lorsqu'un incident se produit sur la route nationale. Elle équivaut à 280 heures de congestion réparties sur 80 jours de l'année. La mauvaise fiabilité des temps de parcours est une des raisons majeures de l'insatisfaction des usagers (locaux / en transit) et des pôles économiques régionaux ;

- Contrainte pour la **desserte d'Arles Nord**, qui constitue un **secteur économique stratégique** (port fluvial / zone d'activités) fortement connecté avec la RN 568 : **un seul échangeur** concentre tous les flux (giratoire des Arches) et se retrouve **quasi quotidiennement congestionné / bloqué**, avec des incidences sur les quartiers de Pont de Crau et des Minimes ;
 - Enjeux de **sécurité routière** importants : la RN 113 n'est pas plus accidentogène que la moyenne nationale mais la **gravité des accidents y est multipliée par deux**.
- La RN 113 en traversée d'Arles et Saint-Martin-de-Crau constitue donc une **infrastructure fortement contraignante** qui **pénalise avant tout les locaux** (usagers et/ou habitants).
- Ces multiples contraintes restreignent et freinent le dynamisme local, avec des conséquences négatives directes pour l'attractivité et le développement du territoire.





2 Perspectives pour l'avenir des mobilités du territoire

- Globalement, la tendance des trafics voyageurs / marchandises sur la RN 113 est à la **hausse malgré les prévisions nationales de report modal** vers le train, les transports en commun et le transport fluvial.

Ainsi, à **horizon 2028**, sans contournement autoroutier, le trafic projeté sur le pont de la RN 113 d'Arles sera de **83 800 véhicules/jour (dont 9 200 poids lourds)** puis de **97 100 véhicules/jour en 2048**.

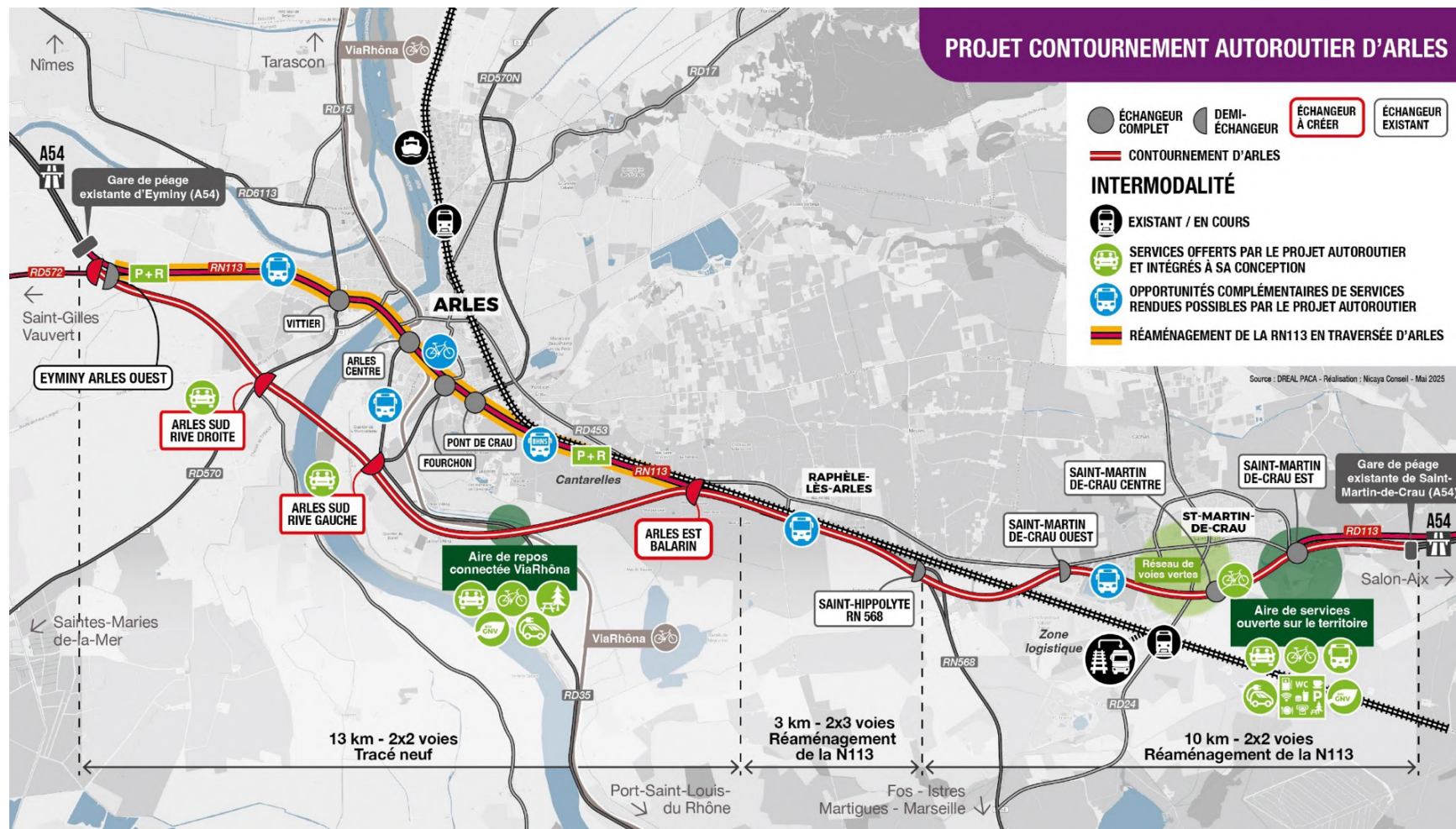
- Sans réalisation du contournement, les trafics (notamment de transit) n'ayant pas d'autre alternative que d'emprunter la RN 113, l'insécurité routière s'aggraverait avec l'augmentation du trafic et le nombre d'accidents restera important (estimation de 8 tués en 5 ans).
- Compte-tenu des difficultés actuelles et dans la perspective d'une hausse généralisée des trafics, les collectivités locales portent des **ambitions d'amélioration des mobilités et de la desserte du territoire**, notamment par 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...

- Ces ambitions s'inscrivent en cohérence avec un projet urbain de réalisation de **projets structurants pour l'avenir** portés par les municipalités et l'agglomération : port de plaisance, développement de l'habitat, parc urbain Van Gogh, NPNRU Barriol...

- La bonne prise en compte des hausses de trafic à venir bénéficiera directement à l'attractivité économique du territoire d'Arles et Saint-Martin-de-Crau :

- **Place locale centrale** avec les **pôles de transport combiné** de CléSud, les **pôles logistiques** de Salon-de-Provence / Garons, la **zone logistique** de Saint-Martin-de-Crau et le **port fluvial** au Nord d'Arles ;
- Anticipation d'une **croissance importante des emplois sur la ZIP de Fos-sur-Mer** (~10 000) en lien avec les projets industriels en cours, générant notamment une hausse des trafics depuis la RN 568 ;
- Renforcement de l'attractivité touristique, portée notamment par le patrimoine exceptionnel du centre urbain d'Arles, les événements culturels d'envergure régionale, voire nationale (Rencontres de la Photo, festivals, féria...) et la présence de sites naturels exceptionnels reconnus en Camargue, dans la Crau et dans les Alpilles.

3 Le contournement autoroutier d'Arles, une opportunité pour améliorer les mobilités d'Arles et Saint-Martin-de-Crau



3.1 Renforcement de la desserte / connectivité du territoire

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

- **3 échangeurs nouveaux** (Arles sud rive droite, Arles sud rive gauche, Arles est Balarin) qui permettront notamment :
 - o Une connexion fine du contournement au réseau local ;
 - o La desserte des deux rives du Rhône et notamment de la Camargue ;
 - o Le maillage des entrées de ville du centre-urbain d'Arles (Ouest, Sud et Est) afin de mieux répartir les flux vers / depuis Arles ;
- **1 échangeur reconfiguré** (Eyminy Arles ouest) qui devient un échangeur complet améliorant les échanges possibles avec le territoire par rapport à la situation actuelle ;
- **4 échangeurs réaménagés** (Saint-Hippolyte, SMC Ouest, SMC Centre, SMC Est) qui permettront notamment :
 - o De maintenir les fonctionnalités de desserte existantes ;
 - o D'améliorer la sécurité / géométrie des échangeurs afin de faciliter les entrées et sorties.

- Le projet s'inscrit également **en cohérence avec les documents de planification de la desserte multimodale** du territoire : projet de territoire et schéma directeur cyclable de l'agglomération, schéma directeur vélo du département, ... Ainsi, le contournement intègre des **aménagements qui accompagnent les changements d'usage** vers le covoiturage / les transports en communs / les modes doux et sont **cohérentes avec les politiques publiques locales** :

- Création de parking P+R (parkings relais) ;
- Intégration d'une aire de covoiturage et d'un arrêt de transport collectif dans l'aire de services ;
- Connection au réseau cyclable régional : création de 3 passerelles « modes doux » ; connexion de l'aire de repos à la Via Rhôna ; intégration d'un itinéraire cyclable dans l'aire de service pour relier Saint-Martin-de-Crau et la Crau Sèche.

3.2 Création d'une nouvelle offre de services

- L'aire des Cantarelles, sur la commune d'Arles, est actuellement sous-dimensionnée par rapport au trafic de la RN 113 et ne répond pas aux besoins des usagers (manque de services, notamment pour les poids lourds).

En l'état, Arles et Saint-Martin-de-Crau ne sont pas dotées d'une aire de services suffisamment équipée et les aires de services les plus proches ne sont pas situées à une distance réglementaire

entre les deux aires d'autoroute de part et d'autre n'est pas réglementaire.

- Le programme des services du contournement autoroutier prévoit la création d'une nouvelle offre de services routiers qui bénéficieront directement aux habitants.

3.2.1 Aire de repos des Canaux

- Le projet prévoit la création d'une **aire de repos à proximité des canaux d'Arles à Bouc et du Vigueirat** : parking poids lourds et véhicules (dont PMR et caravanes), sanitaires, tables de pique-nique, espace dédié à la promotion d'animations locales au bénéfice de l'offre touristique et patrimoniale du territoire, ...
- **L'aire est connectée à la voie cyclable ViaRhôna** (itinéraire cyclable le long du Rhône reliant le lac Léman à Port-Saint-Louis) et permettra notamment aux usagers cyclistes locaux de **profiter des infrastructures de l'aire**.



3.2.2 Aire de services de Saint-Martin-de-Crau

- Le projet prévoit également la création d'une **aire de services à Saint-Martin-de-Crau**, dotée des équipements classiques d'une aire d'autoroute : parkings poids lourds 80 places, parkings véhicules 125 places (dont PMR, électriques et caravanes), commerce, aire de vidange, ravitaillement en carburant, ...
- Cette aire est conçue pour devenir un **quartier intégré à Saint-Martin-de-Crau**, relié par tous les modes de transport et bénéficiant aux habitants. Elle comprendra ainsi un espace de vente de produits alimentaires (ventes saisonnières et produits du terroir), un site de restauration et des espaces de détente en plein air (promenade, jeux pour enfants...) auxquels les Saint-Martinois auront accès.

- Afin de contribuer au développement des **nouvelles mobilités** sur le territoire, elle offrira les équipements suivants pour les habitants de la commune :
 - Quais de transports en communs ;
 - Pôle intermodalité (TC / covoiturage / vélo) en interface avec le réseau routier de la commune ;
 - Bornes de recharges électriques accessibles pour les habitants ;
 - Pistes cyclables assurant le lien avec la ville et permettant de traverser l'aire dans le cadre d'itinéraires de cyclotourisme.
- Conçue dans un objectif de sobriété foncière et énergétique, l'aire de services participera à l'attractivité du territoire et à la promotion de son patrimoine. Elle sera en partie dotée **d'ombrières photovoltaïques** afin de produire de l'énergie, réduire la pollution lumineuse et assurer une collecte / gestion intégrée des eaux de pluie. L'aire participera également à la valorisation **du canal de la Chapelette, à la préservation et valorisation du patrimoine naturel, agricole et bâti situé au sud-est de l'aire** (maintien et protection de l'espace boisé, plantation d'un verger de conservation...).



Illustration : bâtiment principal



Illustration : espaces arborés

3.3 Réaménagement de la RN 113 en traversée d'Arles

- Le projet de contournement autoroutier **prévoit également des aménagements sur la RN 113, en traversée du centre urbain d'Arles**. En effet, les 2x2 voies de la route nationale concurrenceraient le contournement si elles étaient laissées en l'état. Il est donc nécessaire de **la rendre moins attractive** pour les usagers en transit afin de les **dévier vers le contournement** :
 - Suppression d'une double voie et réduction des vitesses ;
 - Réaménagement de deux échangeurs en carrefours plans et carrefour à feux ;
 - Aménagements pour les modes actifs entre l'avenue de la Camargue et la zone de Fourchon ;
 - Réaménagement du barreau de Raphèle.
- Ainsi, **seuls les usagers locaux entreront dans Arles**, désaturant le réseau secondaire et facilitant la desserte des entrées de ville (plus de « barrière autoroutière »).



- Le contournement autoroutier, en délestant la RN 113 du trafic de transit, **ouvre la voie à un réaménagement plus ambitieux** de la route nationale. La Ville d'Arles souhaite ainsi **renforcer les effets du contournement** en faveur de la bonne desserte locale des quartiers d'Arles, en particulier via les modes doux et les transports en commun, via **des aménagements sur la RN 113 et au-delà de l'infrastructure routière**.
- Cette **deuxième phase d'aménagement de la RN 113** engendrera une **nouvelle baisse significative du trafic** sur l'ancienne route nationale, qui sera désormais un axe de liaison interne à Arles et d'échanges entre Arles et l'extérieur. Cette baisse **se répercutera également sur le réseau routier urbain alentours**. Enfin, de **nombreuses alternatives à la voiture** seront désormais disponibles pour les usagers locaux : transports en commun, voies cyclables / piétons.
- La **RN 113 doublement réaménagée** (contournement puis projet Ville), la collectivité pourra alors mettre en œuvre son **projet de territoire** afin de renforcer les mesures améliorant **la qualité de vie** des Arlésiens et **requalifier les différents quartiers** du centre urbain : projets urbains d'avenir aujourd'hui bloqués par la RN 113, nouvelles mobilités pour apaiser et favoriser le report modal, ...
- Pour plus d'informations, une **fiche-thématique dédiée au projet de réaménagement de la RN 113** porté par la Ville d'Arles est disponible sur le site internet du projet : www.contournementarles.com

3.4 Amélioration de la sécurité routière

- Le contournement d'Arles, avec les caractéristiques d'une autoroute, permet un **gain en matière de sécurité** par rapport à la situation actuelle avec une **diminution de la gravité des accidents**. C'est notamment lié... :

- À l'**amélioration des caractéristiques géométriques de la route** (large rayon de courbure, voies d'accélération et de décélération longues, qualité des dispositifs de séparation des sens de circulation, caractéristiques des carrefours dénivelés, bande d'arrêt d'urgence) ;
- Au **niveau de service** des équipements et à l'**implantation d'aires** qui permettent de diminuer l'hypovigilance.

→ Ainsi, la réalisation du contournement devrait permettre, dans les 5 ans suivant sa mise en service, **d'éviter 5 décès et 15 blessés graves** par rapport à une situation sans contournement.

- Les aménagements prévus par le projet de contournement sur la **RN 113 en traversée d'Arles** (suppression d'une double voie, vitesse abaissée, ...) et le délestage du trafic qui en découlera auront également un **effet très positif sur la sécurité de cet axe**.
- Le trafic sur les autres voies du réseau local étant peu modifié, il n'est **pas attendu de gain supplémentaire** de sécurité.

- Le **transport de marchandises dangereuses**, important sur l'actuelle RN 113, sera **dévié sur le contournement** autoroutier et **désormais conforme à la réglementation** en vigueur au regard des équipements de la nouvelle infrastructure. Le projet contribue ainsi, en **déchargeant les itinéraires urbains de ces trafics**, à améliorer les conditions de circulation et de sécurité.
- La restauration d'un **niveau de service conforme à la réglementation** contribue également à la sécurité de l'ensemble des usagers. En effet, les **conditions de repos** (notamment des chauffeurs poids lourds) seront désormais optimales, mettant fin au **stationnement dangereux de camions** sur les bretelles d'entrée/sortie d'échangeurs, sur les bandes d'arrêt d'urgence ou les accotements de la RN 113. Plus largement, ce sont **tous les usagers qui bénéficieront des aires** pour leur repos.

3.5 Fiabilisation des temps de parcours

- Le contournement autoroutier d'Arles permettra de **réduire et fiabiliser les temps de parcours** des usagers. Il **améliorera également la connectivité des entreprises en fiabilisant** les temps de parcours entre les zones d'activité économique régionales : Fos, Saint-Martin-de-Crau, Garons et Nîmes, ...



Pour plus d'informations générales sur le projet (objectifs, enjeux, caractéristiques, ...), nous vous invitons à consulter les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :

- Notice explicative (**pièce C**) ;
- Résumé non-technique de l'étude d'impact (**pièce E1**)

Pour plus d'informations techniques détaillées sur les enjeux de mobilités, nous vous invitons à consulter les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :

- Étude d'impact et ses annexes (**pièces E2 à E6**)
- Étude socio-économique (**pièce G**)