

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

Fiche thématique : le contournement autoroutier d'Arles, un projet qui améliore le cadre de vie des riverains de la RN 113 et respecte les équilibres des territoires traversés



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.

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

SOMMAIRE

1. Situation actuelle : des centres-urbains densément peuplés qui subissent la RN 113	3
1.1. Un territoire au patrimoine riche et diversifié, offrant un cadre de vie favorable	3
1.2. La RN 113 pèse lourdement sur la qualité de vie des riverains.....	4
2. Le contournement autoroutier d'Arles, un projet qui améliore la qualité de vie des riverains de la RN 113	5
2.1. Projet conçu en étroite concertation avec les représentants de riverains	5
2.2. Mesures ambitieuses de réduction des nuisances sonores, au-delà de ce que prévoit la réglementation	7
2.3. Une insertion paysagère cohérente avec les spécificités de chaque secteur traversé	9
2.4. Amélioration globale de la qualité de l'air.....	10
3. Projet de réaménagement de la RN 113 porté par la Ville d'Arles : l'aboutissement des efforts pour améliorer la qualité de vie.....	11

1. Situation actuelle: des centres-urbains densément peuplés qui subissent la RN 113

1.1. Un territoire au patrimoine riche et diversifié, offrant un cadre de vie favorable

- Arles et Saint-Martin-de-Crau regroupent **environ 65 000 habitants**. Leurs territoires sont fortement marqués par **l’empreinte de l’Homme**, qui les a façonnés de longue date.
- Ainsi, les deux communes comprennent des **milieux naturels à forte valeur patrimoniale** : delta de la Camargue, marais et plaines de la Crau, ... Une partie du territoire est d’ailleurs **protégée à l’échelle européenne, nationale, régionale et départementale** (habitats d’espèces remarquables liés à la présence de cultures et zones urbanisées).
- **L’agriculture**, poumon économique, a également **façonné le cadre de vie local** : très diversifié, l’espace agricole jouxte le tissu urbain d’Arles et Saint-Martin-de-Crau, faisant **partie intégrante du paysage**. De plus, l’agriculture est à l’origine du développement d’un réseau hydraulique de grande ampleur qui **structure le territoire et marque le paysage**.
- Enfin, Arles est **classée par l’UNESCO** comme *Patrimoine mondial de l’Humanité* à triple titre depuis 1981, pour son **cœur de ville exceptionnel**. Elle bénéficie également des labels *Architecture contemporaine remarquable* et *Ville d’Art et d’Histoire*.



1.2. La RN 113 pèse lourdement sur la qualité de vie des riverains

- Pour les milliers d'Arlésiens et Saint-Martinois riverains de l'infrastructure, les **nuisances causées par les 75 000 véhicules / jour** sur la RN 113 génèrent de très forts impacts et sont devenues insupportables :
 - **Nuisances sonores :**
 - Aujourd'hui : malgré l'existence d'écrans / merlons acoustiques en traversée d'Arles et au droit de Saint-Martin-de-Crau, les riverains habitant jusqu'à 120m de la RN 113 subissent actuellement une **forte exposition au bruit**, en particulier dans la traversée d'Arles et le Sud-Est de Saint Martin-de-Crau ;
 - Demain : même sans contournement, ces secteurs seront **encore plus fortement affectés**, en raison de l'augmentation des trafics sur la RN 113 ;
 - **Pollution de l'air :**
 - Aujourd'hui : les valeurs de référence de l'Organisation Mondiale de la Santé pour le dioxyde d'azote et les particules fines sont **dépassées sur le territoire**, avec les concentrations les plus fortes le long des principaux axes routiers (en particulier la RN 113) ;
 - Demain : d'ici 2050, **sans contournement, le renouvellement naturel du parc automobile et la meilleure performance des moteurs ne permettront pas de passer en-dessous des valeurs limites réglementaires**, en raison de l'augmentation des trafics.

- La RN 113 en traversée du centre urbain d'Arles constitue également une **coupure urbaine majeure** qui **sépare les quartiers** et **défigure le 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 : vestiges du cirque romain (monument classé), ruines de l'Église des Carmes-Déchaussés (monument inscrit) et tour de l'Écorchoir (monument inscrit) situés à moins de 200 m de la RN 113 ;
 - Par son « effet barrière », **obstacle 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, ...



- Plusieurs **établissements sensibles** sont situés à moins de 300m de la RN 113, subissant pleinement ses nuisances. Parmi eux, on peut notamment citer la crèche Pigeon Vole, l'école maternelle Jean Buon et l'école primaire Saint-Etienne, le centre médico-psycho-pédagogique de La Roquette ainsi que les EHPAD Les Tournesols et Saint-Césaire.



2. Le contournement autoroutier d'Arles, un projet qui améliore la qualité de vie des riverains de la RN 113

2.1. Projet conçu en étroite concertation avec les représentants de riverains

- **Concertation continue 2018-2021** : le maître d'ouvrage a mis en place un **groupe de travail « Cadre de vie »** pour traiter spécifiquement ces enjeux :
 - Acteurs mobilisés : collectivités locales, comités d'intérêts de quartiers / villages, associations de riverains et associations environnementales, organismes d'études locaux, ... ;
 - 4 séances de travail de 2018 à 2021 ;
- **Concertation réglementaire 2020-2021** : citoyens, professionnels et associations ont exprimé de fortes attentes en faveur de la **préservation des équilibres hydrauliques** du territoire.
 - ces séquences de concertation ont alimenté **les études d'un fuseau de moindre impact** et ont contribué au choix du comité de pilotage de retenir une variante de tracé avec une **section en tracé neuf la plus courte possible**, réutilisant au maximum l'infrastructure existante et présentant les **impacts les plus réduits** sur les habitations.

Concertation continue 2021-2024 : approfondissement de la variante de tracé préférentielle :

- 4 ateliers avec le groupe de travail « Cadre de vie » dont la **composition a été élargie aux riverains situés à proximité immédiate du tracé retenu** (150m) ;
- **Permanences individuelles avec 44 riverains** ayant souhaité approfondir les échanges des GT :
 - Partage approfondi des enjeux relatifs au projet et enjeux individuels de chaque parcelle ;
 - Échanges sur les attentes / besoins des riverains pour la poursuite de l'élaboration du projet et la concertation.



- Ces travaux ont contribué à **optimiser le tracé retenu** en évitant des secteurs sensibles ou stratégiques, de **poursuivre la démarche de co-construction** du projet avec les parties prenantes locales, d'œuvrer à la **réalisation d'un projet exemplaire** au regard des exigences réglementaires (cadre de vie, agriculture, environnement, hydraulique, biodiversité...).
- À titre d'exemple, les mesures ci-après ont été prises à **la demande des groupes de travail** « Cadre de vie » répartis par secteur géographique (Tête de Camargue ; Plan du Bourg ; Draille Marseillaise ; Balarin-Raphèle ; Saint-Martin-de-Crau) :
 - Modifications ponctuelles du tracé du contournement ;
 - Réhausse de plusieurs passages sous le contournement afin de les dimensionner aux attentes ;
 - Modification de certains rétablissements afin de limiter l'incidence du projet sur les trajets du quotidien ;
 - Adaptation du programme de protections acoustiques selon les spécificités topographiques de chaque secteur ;
 - Après visionnage de la maquette 3D du projet, consolidation du programme d'insertion paysagère ;
 - ...

2.2. Mesures ambitieuses de réduction des nuisances sonores, au-delà de ce que prévoit la réglementation

- Par sa nature, le projet contribue à la **réduction du nombre de personnes exposées à des nuisances sonores**. Il prévoit par ailleurs des **mesures pour réduire cette exposition quand elle existe ou est créée** :
 - Protections pour les **riverains déjà exposés à des nuisances sonores importante en bordure de la RN 113**.
 - **Protections acoustiques à chaque fois qu'un dépassement des seuils réglementaires est constaté** en raison de la mise en service du contournement ;
- Au total, le projet comprend **17 km d'écrans acoustiques** (sur 26 km de linéaire de projet) et **44 habitations avec isolations de façades**.

2.2.1. En traversée d'Arles, des riverains enfin apaisés

- L'**évitement du centre-ville d'Arles** permet de **délester la RN 113 de 30 000 véhicules/jour**, réduisant significativement les niveaux sonores.
- Ce **gain acoustique (> 4dBA)** à proximité de l'infrastructure actuelle concerne **près de 13 500 personnes dont plus de 6 000 avec un gain très important (supérieur à 10 dBA)**.

2.2.2. Tracé neuf: un projet qui s'insère dans des secteurs aujourd'hui préservés, avec le souci de respecter au mieux le cadre de vie

- Le tracé neuf engendre une **augmentation des niveaux sonores** à proximité du nouveau contournement, dans des **secteurs d'habitation moins denses** que le centre urbain d'Arles. Afin de **limiter les nuisances sonores** générées, le projet prévoit des **écrans acoustiques** et des **isolations de façade**. Ainsi, grâce aux protections :
 - **Toutes les habitations dépassant les niveaux sonores réglementaires avec la mise en service du projet sont ramenées en-dessous des seuils réglementaires**: cela concerne 285 personnes ;



- Les autres habitations connaissant une augmentation du niveau sonore avec le projet (sans dépasser les seuils réglementaires) **bénéficient également des protections acoustiques** (majoritairement isolations de façade), avec un gain compris entre 2 et 10 dBA : cela concerne 1 750 habitants.
- Ainsi, les protections acoustiques permettent d'**atténuer les effets du projet** et de maintenir une ambiance sonore modérée voire calme. **En aucun cas le projet ne crée d'ambiance sonore forte (au-dessus des seuils réglementaires) pour les habitants.**

2.2.3. Aménagement sur place : un projet sans impact mais résorbe les dysfonctionnements du passé

- La section du projet en aménagement sur place n'entraîne pas d'augmentation des niveaux sonores : en effet, **l'évolution des niveaux sonores sur la RN 113 serait la même sans contournement** car le trafic continuera d'augmenter. Ainsi, la **réglementation n'impose pas de mesures** de protection acoustique dans cette section du projet.
- Néanmoins, afin de répondre aux **demandes exprimées par les élus locaux, par les habitants et par le public** lors des différentes phases de concertation, la DREAL a inclus dans le projet des **protections acoustiques extra-réglementaires, en complément du dispositif de protection du tracé neuf.**

- Ces protections complémentaires permettront d'**améliorer la situation acoustique aux abords de la RN 113** sur les secteurs de **Balarin / Raphèle** et de **Saint-Martin-de-Crau** qui concentrent des habitations relativement denses et non contournées :

- Balarin-Raphèle :
 - Le projet prend en compte, sur ce secteur, les **effets cumulés des nuisances sonores de la route et de la voie ferrée** parallèle ;
 - Ces protections complémentaires (**5,2 km d'écrans acoustiques au total**) permettent de réduire les niveaux sonores par rapport à la situation actuelle **pour près de 2 850 personnes, dont plus de 350 avec une diminution significative** entre 4 et 6 dB(A).
- Saint-Martin-de-Crau :
 - Le projet prend en compte, sur ce secteur, les effets de la RN113 existante aux **abords du Domaine du Lac** ;
 - Cette protection complémentaire, via un **écran acoustique de 1,4 km de long et 1,5m de haut**, permet de réduire les niveaux sonores par rapport à la situation actuelle pour **près de 850 personnes.**

2.3. Une insertion paysagère cohérente avec les spécificités de chaque secteur traversé

- La réalisation d'une infrastructure majeure de transport **entraîne inévitablement des modifications du paysage**. Dans le cadre du contournement, cela concerne **principalement la section en tracé neuf**. Pour la section en aménagement sur place, les modifications du paysage sont **relativement faibles**.
- Néanmoins, afin d'assurer l'intégration harmonieuse du contournement dans le territoire, la DREAL prévoit la mise en œuvre d'un **projet paysager ambitieux** :
 - Qui a été **partagé et affiné avec le groupe de travail « Cadre de vie »** afin d'assurer une intégration cohérente avec les besoins des habitants, en masquant au maximum l'infrastructure ;
 - Qui **prend en compte les spécificités paysagères locales**, avec la plantation de bosquets / essences adaptées à la topographie (zone naturelle, parcelle agricole, secteur péri-urbain, ...);
 - Qui **apporte une plus-value environnementale**, cohérente avec les fonctionnalités écologiques et contribuant à restaurer les continuités écologiques et paysagères le long / en traversée de la RN 113 ;
 - Qui **intègre l'évolution du climat**, afin de minimiser la vulnérabilité du projet paysager au changement climatique (notamment l'augmentation chronique de la température et la modification des régimes de pluies).

- Ce traitement paysager du projet prévoit également une **intégration harmonieuse des viaducs de franchissement du Rhône et des canaux** d'Arles à Bouc / du Vigueirat. Ces aménagements permettront aussi d'œuvrer à la **préservation des ripisylves**.
- Enfin, si le tracé du contournement est compris (à la marge) dans le périmètre de protection du monument historique *Pont Van Gogh*, le projet paysager prévoit d'**éviter toute co-visibilité** tout en restant adapté aux enjeux paysagers et patrimoniaux du secteur.
- Pour plus d'informations, une vidéo de la maquette 3D du projet est disponible sur le site internet du projet : www.contournementarles.com

2.4. Amélioration globale de la qualité de l'air

- À l'avenir, le renouvellement du parc automobile et la meilleure performance des moteurs contribueront à **réduire les émissions de polluants**. Pourtant, **sans contournement, l'augmentation des trafics contrebalancera ces effets positifs : la pollution de l'air restera supérieure aux seuils réglementaires**, comme c'est le cas aujourd'hui.
- L'étude *Air et Santé*, menée sur une bande d'étude comprenant plus de 55 000 habitants, démontre que le projet de contournement, **dès sa mise en service, améliore globalement la qualité de l'air sur le territoire** des communes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau (gaz à effets de serre, particules fines, dioxyde d'azote, ...):
 - Diminution des émissions de polluants et de l'exposition des populations ;
 - Réduction des risques sanitaires, en particulier pour les personnes vulnérables ;
- L'amélioration **la plus significative concerne la traversée d'Arles** car une part importante du trafic (majoritairement de transit) emprunte désormais le contournement. Notamment, l'exposition au **dioxyde d'azote** diminue significativement : ce gaz polluant a des impacts significatifs sur la santé et accroît les risques de maladies respiratoires chroniques, d'affections

cardiovasculaires et respiratoires, de mal-développement pulmonaire des enfants. Ainsi, grâce au contournement :

- Dès la mise en service, **1 000 habitants passent en-dessous des seuils** européens d'exposition annuelle (majorité aux abords de la RN 113) ;
 - 20 ans après la mise en service, **1 400 habitants passent en dessous des seuils** européens d'exposition annuelle.
- Le contournement autoroutier d'Arles ouvre la voie à un **réaménagement ambitieux du centre urbain d'Arles** et à la **réorganisation complète des mobilités locales en faveur des transports en commun / modes doux**. Ainsi, ses apports pour la qualité de l'air seront complétés par les projets urbains et projets de nouvelles mobilités portés par les collectivités. **Ces projets sont aujourd'hui impossibles à mettre en œuvre sans contournement, en raison du trafic considérable sur la RN 113 actuelle.**



3. Projet de réaménagement de la RN 113 porté par la Ville d'Arles : l'aboutissement des efforts pour améliorer la qualité de vie

- Afin que le contournement soit, dès sa mise en service, efficace pour dévier le trafic de la traversée d'Arles, le projet **prévoit des aménagements sur la RN 113 afin de la rendre moins attractive** pour les usagers en transit : suppression d'une double voie et réduction des vitesses, réaménagement d'échangeurs en carrefours, ... 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 **ouvre ainsi la voie à un réaménagement plus ambitieux** de la RN 113. La Ville d'Arles prévoit donc de **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**.

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

- 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



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 cadre de vie, nous vous invitons à consulter les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :

- Étude acoustique et étude Air-Santé en annexe de l'étude d'impact (pièce E6)