



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

Fiche thématique : définition du projet de contournement autoroutier d'Arles, histoire et processus

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

TABLE DES MATIERES

1. **Période 1960-1990 : un réseau autoroutier qui ne bénéficie pas à Arles ni à Saint-Martin-de-Crau..... 3**
2. **Période 1990-2014 : premier projet de contournement autoroutier d'Arles..... 4**
3. **Période 2013 – 2018 : mise en pause temporaire du projet pour adaptations réglementaires..... 7**
4. **Période 2018 – 2025 : un nouveau projet de contournement, revu en profondeur en cohérence avec l'évolution du territoire et l'émergence d'enjeux nouveaux..... 8**

1. Période 1960-1990 : un réseau autoroutier qui ne bénéficie pas à Arles ni à Saint-Martin-de-Crau

- Dans les **années 1960 et 1970**, l'État réalise des infrastructures autoroutières dans le but de **relier l'Italie à l'Espagne** :

- Les **autoroutes A7-A8 vers Marseille et l'Italie** : mise en service à partir de la fin des années 1960 ;
- L'**autoroute A9 vers l'Espagne et l'Aquitaine** : mise en service progressive entre les années 1960 et 1970 ;

- Ces axes routiers majeurs ne desservent pas les communes d'**Arles et Saint-Martin-de-Crau**.



- Jusqu'aux années 1970, les deux communes sont maillées par un réseau de **routes nationales et départementales qui traversent les centres urbains** : dès la fin des années 1960, le **centre-ville d'Arles est congestionné** en raison de la saturation routière liée au trafic local et de transit.

- Afin de remédier à cette situation, l'État engage progressivement des travaux d'aménagement afin de **renforcer les capacités des axes existants** :

- À la fin des années 1960, un **franchissement supplémentaire du Rhône** est créé à Arles (seul le pont de Trinquetaille permettait jusqu'alors de relier les deux rives) et le tracé de la route nationale **longe désormais le canal d'Arles à Bouc**. Le pont sur la RN 113 au cœur de la ville d'Arles est le **seul itinéraire Est-Ouest de grande capacité au sein du département** des Bouches-du-Rhône, les autres franchissements capacitaires du Rhône étant situés **plus de 40 km au nord** à Avignon et **plus de 65 km** entre Orange et Roquemaure via l'A9 ;
- À la fin des années 1980 à Saint-Martin-de-Crau, la route nationale est **déviée du centre urbain**.

- Dans les années 1990, dans le but de **poursuivre la réalisation d'une liaison autoroutière est-ouest**, l'État réalise deux « **antennes** » autoroutières (**A54**) pour la **traversée de la plaine de la Crau** (Salon-de-Provence – Saint-Martin-de-Crau) et celle de **l'extrémité nord-ouest de la Camargue** (Nîmes – Arles).

- Cependant il **ne parachève pas la liaison autoroutière** de telle sorte qu'aujourd'hui encore les **RN 113 et RN 572 au droit d'Arles et Saint-Martin-de-Crau assurent la liaison entre les autoroutes A54-A9 à l'ouest et A7-A54 à l'est**.



- Le **trafic routier sur ces axes augmente rapidement à partir des années 1970**. Malgré les travaux d'ampleur réalisés pour renforcer les routes nationales, cette hausse entraîne des **difficultés croissantes** pour le bon écoulement du trafic et **altère significativement la qualité de vie** dans les centres urbains d'Arles et Saint-Martin-de-Crau.



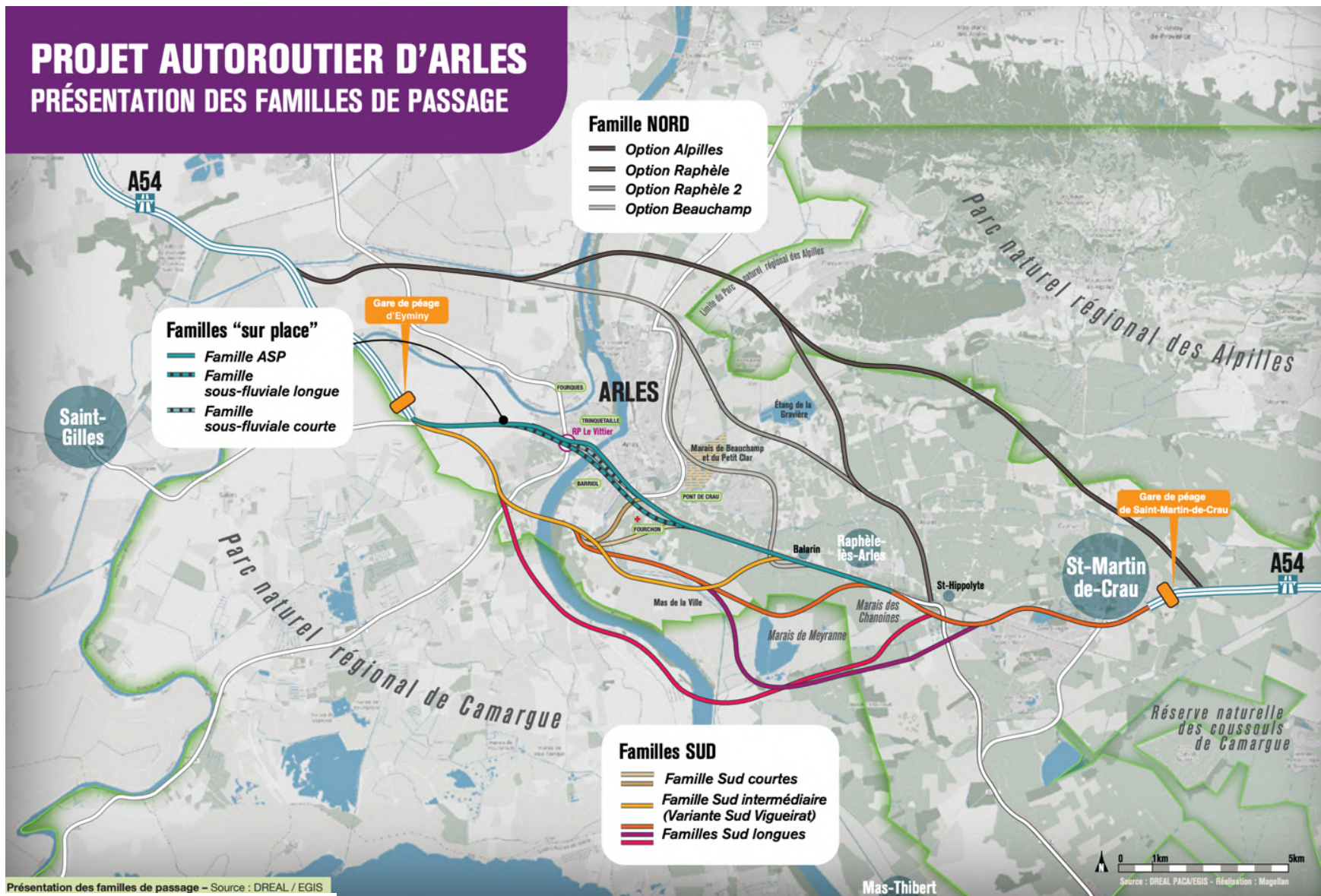
2. Période 1990-2014: premier projet de contournement autoroutier d'Arles

- A la fin **des années 1990**, l'État et les collectivités ambitionnent de **réaliser une infrastructure nouvelle** permettant d'assurer la continuité autoroutière A9-A54-A7 et d'améliorer l'écoulement des trafics, la sécurité des usagers et la qualité des habitants des communes riverains de la RN113 et de la RN572.

- En tant que maître d'ouvrage de ce projet, l'État engage un processus d'études et de concertation continue :



Dates	Actions conduites par l'État (maître d'ouvrage)	
	Études techniques	Concertation publique
1996 - 1997		<ul style="list-style-type: none"> À l'issue d'une première phase de concertation, un rapport propose de poursuivre les études pour 4 des 9 options
1998 - 2003	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite des études préliminaires sur les 4 options de passage retenues à l'issue de l'étape précédente Deux nouvelles options proposées à l'étude : <ul style="list-style-type: none"> Sous-fluviale Sud Vigueirat 	<ul style="list-style-type: none"> Constitution d'un comité de pilotage et d'un groupe de travail afin d'évaluer les différentes options de passage Poursuite de la concertation publique : <ul style="list-style-type: none"> Création d'un journal et d'un site internet dédiés au projet Tenue de 2 expositions et 2 jours de permanences par semaine Organisation de plusieurs rencontres avec chacun des 8 CIQ et des 2 associations Organisation de 4 réunions publiques
2005 - 2011	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite des études de comparaison des différentes options de passage : Aménagement sur place : <ul style="list-style-type: none"> Contournement du centre urbain d'Arles par le Nord Contournement du centre urbain d'Arles par le Sud (Sud Vigueirat) Tunnel sous-fluvial 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de la concertation avec l'organisation de : <ul style="list-style-type: none"> 7 réunions de suivi des études écologiques 13 groupes de travail géographiques 5 réunions du groupe « projet de territoire » Partage de l'avancement du travail via le site internet et le journal du projet (P'ARLES)
2011	<ul style="list-style-type: none"> Concertation publique réglementaire afin de sélectionner une variante préférentielle pour la poursuite des études : 2 réunions publiques, 9 permanences, affichage public, dossier support, registre papier... 	
2011 - 2013	<ul style="list-style-type: none"> Le comité de pilotage du projet retient l'option Sud Vigueirat pour la poursuite des études : projet mixte comprenant un aménagement sur place de la RN 113 à l'est (préserve les milieux naturels sensibles des marais, zones humides...) et un contournement du centre urbain d'Arles par le sud en limite de l'agglomération urbaine (évitement des milieux naturels exceptionnels du Parc de Camargue et de la Crau) Un tracé plus détaillé est mis au point et plusieurs variantes sont étudiées au sein du fuseau Sud Vigueirat 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place de nouveaux groupes de travail thématiques et d'un comité de suivi de la concertation avec l'organisation de : <ul style="list-style-type: none"> 28 ateliers thématiques Différentes rencontres avec les exploitants agricoles, gestionnaires de réseaux, SYMCRAU, collectivités... 2 comités de suivi associant toutes les parties prenantes locales souhaitant participer





3. Période 2013 – 2018: mise en pause temporaire du projet pour adaptations réglementaires

- En 2013, le Gouvernement crée la *Commission Mobilité 21* chargée d'évaluer l'opportunité de l'ensemble des projets d'infrastructures de mobilités (tous modes) en France et de proposer des priorités pour les investissements. Dans son premier rapport remis à l'été 2013, cette commission retient le projet de contournement autoroutier d'Arles comme un projet prioritaire au plan national.

- Cependant, entre 2013 et 2018, la progression du projet est ralentie pour plusieurs raisons :

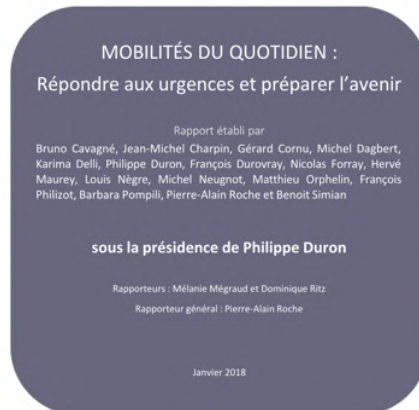
- En 2013, la mise en place du *plan de prévention de risques inondation* (PPRi) d'Arles et la révision du *schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux* (SDAGE) Rhône-Méditerranée-Corse modifient le cadre réglementaire de prise en compte du risque inondation ;
- Ainsi, les hypothèses techniques du projet de contournement relatives à la prise en considération de ce risque sont remises en question par ce nouveau cadre réglementaire, l'obligeant à suspendre la procédure d'élaboration et d'autorisation du projet de contournement. L'État informe alors les partenaires de la suspension de la concertation le temps d'approfondir les études ;

- De 2014 à 2017, les services de l'État, garants des différentes politiques publiques, conduisent des travaux poussés (investigations techniques, simulations hydrauliques) pour adapter le projet aux nouvelles réglementations en matière de prévention des risques inondation: garantir l'absence totale d'incidence de l'infrastructure routière sur les populations, en cas d'inondation; améliorer la protection des zones urbanisées;
 - Ces travaux conduisent l'État à retenir, en 2018, les principes d'une solution technique permettant de rendre le projet compatible avec les politiques de prévention du risque inondation: cela implique notamment l'intégration de nouveaux ouvrages dits « de décharge » ou « de transparence hydraulique ».
 - Durant cette période, l'État ne poursuit pas la concertation sur le projet tant que les conditions de reprise ne sont pas stabilisées. Les élus locaux sont toutefois informés de l'avancement des travaux de mise en conformité du projet avec le cadre réglementaire.

- En 2018, le **Conseil d'Orientation des Infrastructures** (qui remplace la Commission Mobilité 21) recommande au gouvernement de prioriser le projet de contournement autoroutier d'Arles et de poursuivre son **processus d'élaboration**.

- Le Gouvernement retient, sur la base de ces recommandations, un **scénario de mise en service du contournement à horizon 2028-2032**.

Conseil
d'orientation
des infrastructures



4. Période 2018 – 2025 : un nouveau projet de contournement, revu en profondeur en cohérence avec l'évolution du territoire et l'émergence d'enjeux nouveaux

- Après **confirmation de l'opportunité du projet** et son **adaptation aux nouvelles contraintes réglementaires**, le ministère en charge des Transports commande à la DREAL, le 12 juillet 2018, de **relancer les études et la concertation en vue de la tenue d'une enquête publique** préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

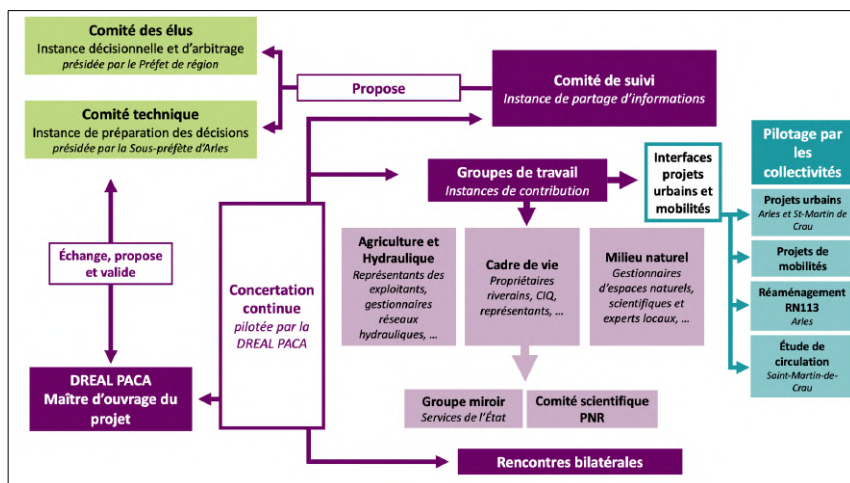
En cohérence avec cette commande, la DREAL réactualise les études en prenant notamment en considération :

- Les **évolutions du territoire**: urbanisme, agriculture, environnement, hydraulique, socio-économie, ... ;
- Les **enjeux contemporains** relatifs à la préservation de la biodiversité, aux mesures en faveur de l'air-santé, au développement de nouvelles mobilités alternatives à la voiture, à la prise en compte du changement climatique, ... ;
- Les **évolutions réglementaires** survenues depuis 2013.

- L'État et les partenaires du projet (Région, Département, CA ACCM, Villes d'Arles et de Saint-Martin de Crau) portent l'**ambition** de concevoir un projet **très exigeant en matière de protection des activités agricoles et des milieux naturels et d'intégration dans son environnement territorial**.

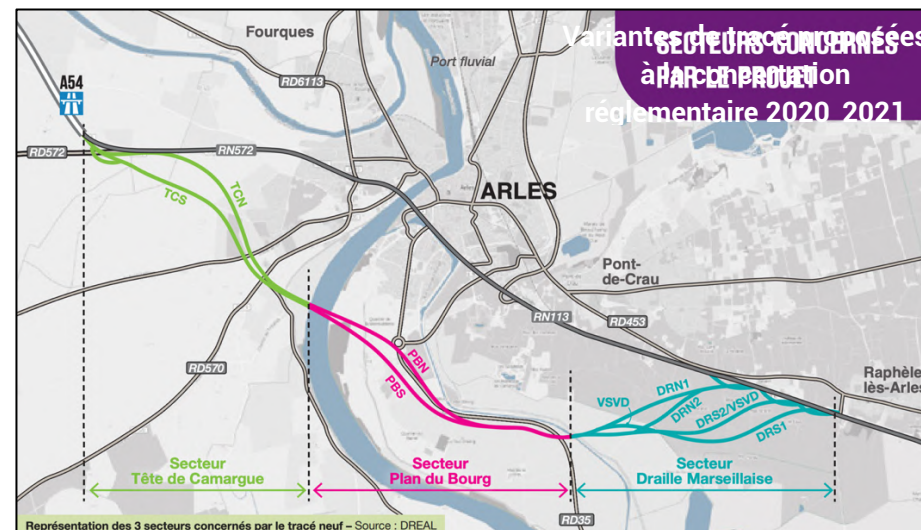
- La DREAL conçoit et met en œuvre une **démarche de concertation** pour **co-construire ce nouveau projet** et **favoriser son insertion** dans le territoire, en étroite relation avec les parties prenantes locales.

- La DREAL structure une organisation de la gouvernance et de la concertation pour conduire la démarche d'élaboration du projet qui se traduit par un processus **itératif** avec les parties prenantes et la tenue d'**étapes de validation** des principales avancées par la gouvernance.



- La DREAL crée notamment des **groupes de travail thématiques** rassemblant les acteurs locaux et forces vives des deux communes (élus, citoyens, économie, agriculture, milieux naturels). Ces derniers sont **régulièrement mobilisés** entre 2018 et 2021 lors de la **concertation continue** : 21 réunions des groupes de travail mobilisent plus de 500 participants.

- De **fin 2020 à 2021**, la DREAL conduit une **concertation réglementaire** en vue d'aboutir au choix par la gouvernance d'une **variante préférentielle de tracé** avec notamment 10 réunions publiques et 8 journées de permanences individuelles.



- La DREAL engage ensuite une **nouvelle phase d'études** sur la variante de tracé retenue, approfondissant celles menées jusqu'alors et s'appuyant notamment sur les enseignements de la concertation réglementaire. En parallèle, la DREAL conduit une **nouvelle phase de concertation continue** pour **accompagner le travail technique** en vue d'améliorer les modalités d'insertion du projet sur le territoire: 25 réunions / ateliers / sessions de permanences réunissent plus de 370 participants.

- Depuis la reprise du projet en 2018, la DREAL **mobilise les forces vives du territoire à toutes les étapes** d'élaboration du projet, lesquelles répondent positivement à l'invitation à participer à la démarche de concertation qu'elle propose.

- Ce **dialogue constant** ainsi que la transparence du maître d'ouvrage sur l'avancement de ses études techniques permet l'établissement de **relations de confiance** avec de nombreux acteurs locaux et se traduit par un travail en commun afin **d'aboutir au meilleur projet** pour le territoire et ses habitants. Les acteurs qui participent à ce processus conservent leurs positions respectives vis-à-vis du projet: favorables pour certains et défavorables pour d'autres.

- **De fin 2023 à fin 2024**, la DREAL **parachève les dernières études** en vue du lancement des procédures préalables à l'enquête publique, comprenant notamment :

L'étude d'impact	Le programme d'aires de services	L'étude socio-économique
L'étude de congestion	L'étude de trafics et le bilan socio-économique	L'estimation détaillée du coût du projet
Le scénario de réalisation des travaux	Les études géotechniques	Le projet d'intégration paysagère

- Début 2025, la DREAL boucle **la mise au point du projet** et engage en février 2025 les **procédures préalables à l'enquête publique pour un grand projet d'infrastructure: consultation inter-services, saisines de l'autorité environnementale et du secrétariat général pour l'investissement.**