

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

Fiche thématique : système de péage du contournement
autoroutier d'Arles proposé à l'Enquête publique

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.

La future infrastructure aura un **statut autoroutier** et sera **conçue**, ce qui implique :

- Concession entre l'État et la société lauréate de l'appel d'offres de concession ;
- Système de péage **spécifique au territoire** pour assurer le financement du projet **sans pénaliser les usagers locaux** qui connaissent déjà des difficultés importantes avec l'infrastructure actuelle.

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

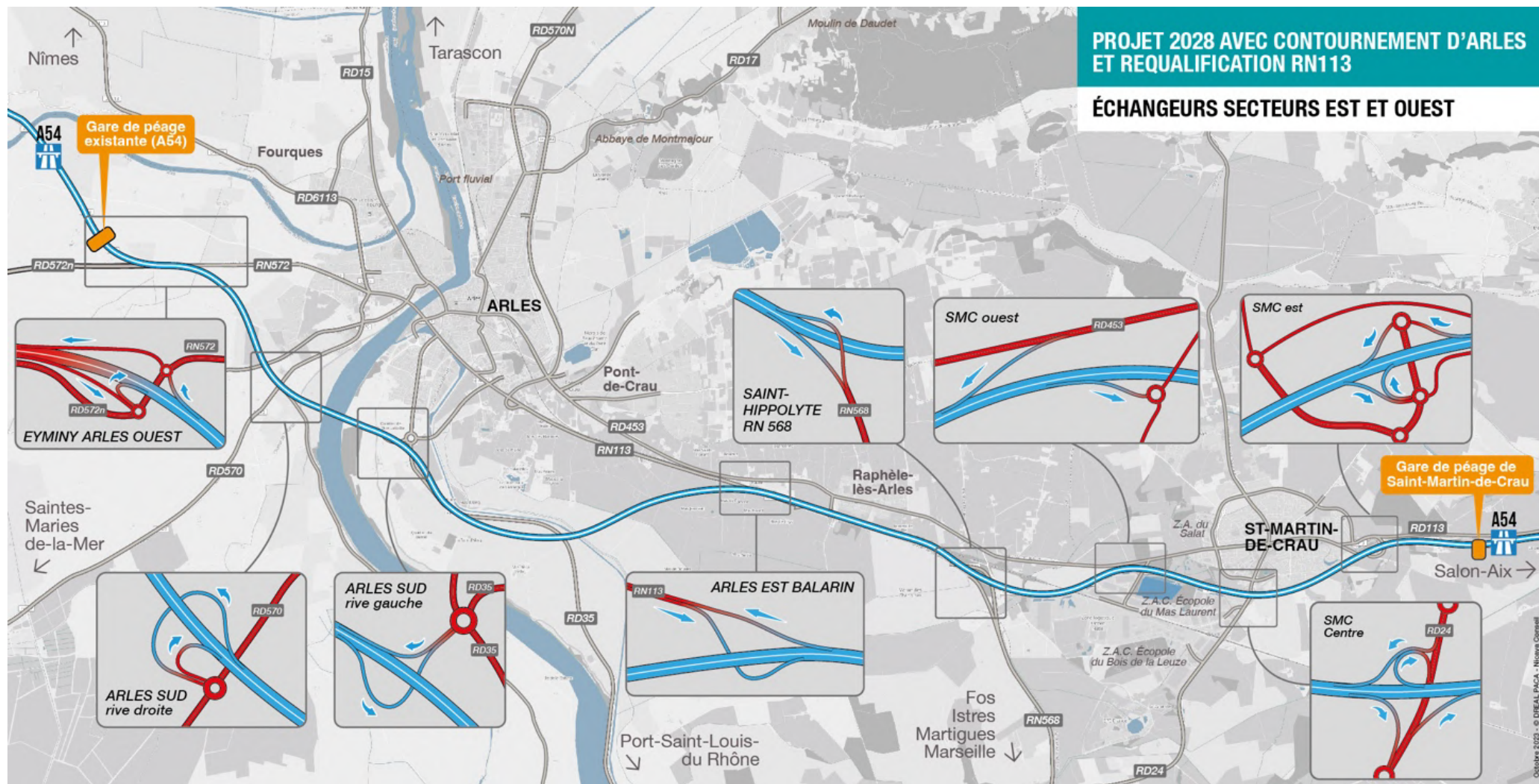
TABLE DES MATIERES

1. Système d'échanges : entrées / sorties possibles sur le contournement d'Arles.....	3
2. Concession autoroutière : principes et implications pour le contournement d'Arles.....	5
3. Système de péage proposé à l'enquête publique.....	6
3.1. Cadre réglementaire préalable	6
3.2. Gratuité partielle du système de péage	6
3.3. Emplacement des portiques de perception du péage.	6
3.4. Montant des péages.....	8
3.4.1. Gratuité des déplacements entre Arles et Saint-Martin-de-Crau	8
3.4.2. Itinéraires soumis à redevance d'un péage.....	9

1. Système d'échanges: entrées / sorties possibles sur le contournement d'Arles

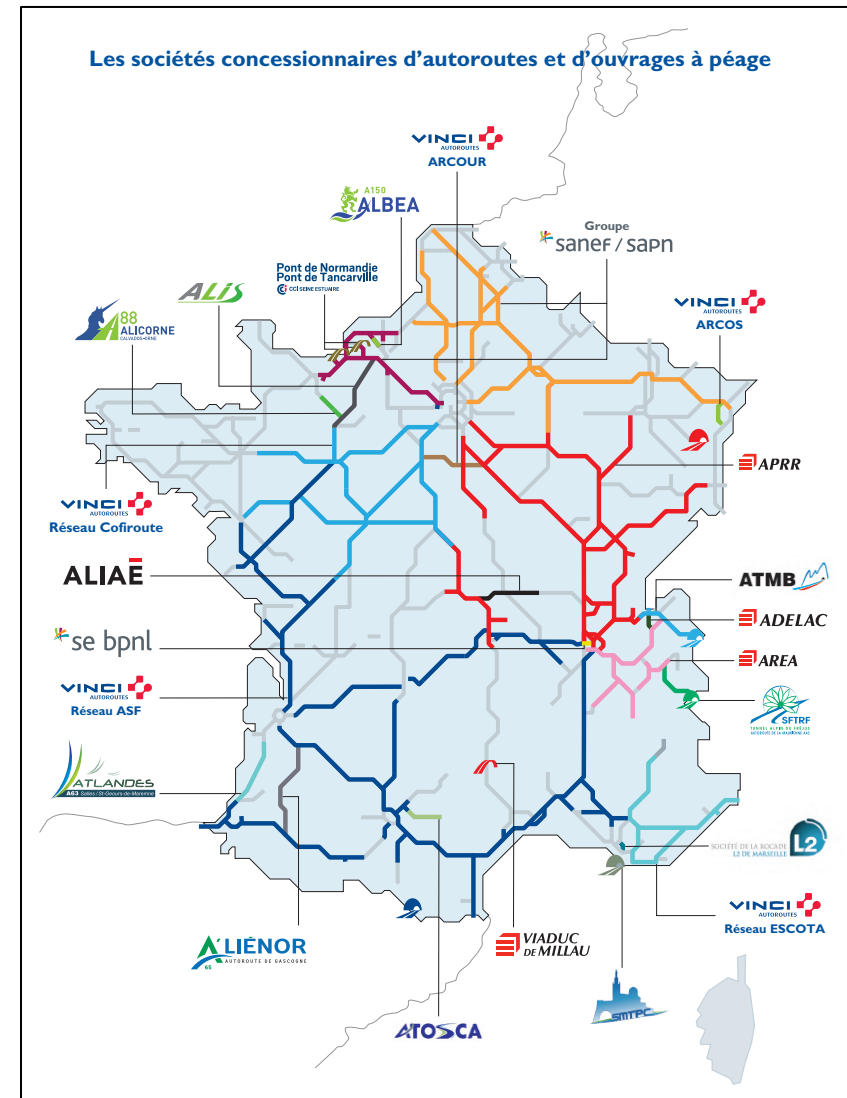
- **8 échangeurs** aux normes autoroutières se répartissent le long du parcours pour **améliorer le niveau de service actuel** et renforcer la desserte **des principaux pôles** du territoire :
 - 3 nouveaux: Arles Sud rive droite, rive gauche et est Balarin ;
 - 1 reconfiguré: Eyminy Arles ouest ;
 - 4 réaménagés: Saint-Hippolyte, Saint-Martin-de-Crau Ouest, Centre et Est.





2. Concession autoroutière : principes et implications pour le contournement d'Arles

- Intérêt de la concession :
 - Les collectivités (donc les contribuables) n'ont pas à assumer le coût total du projet ;
 - L'essentiel du **coût est supporté par le concessionnaire** (donc les usagers de la route majoritairement en transit).
- L'État est **propriétaire** de l'infrastructure :
 - Il confie à un concessionnaire sa **construction**, son **exploitation** et son **entretien** ;
 - En contrepartie, le concessionnaire **perçoit des péages** auprès des usagers afin de couvrir ses dépenses.
- Les modalités de concession sont **préalablement définies par l'État** : durée, périmètre, gratuité à certains endroits...
- Appel d'offres : les **candidats présentent un dossier** indiquant leurs hypothèses de trafic et hypothèses financières :
 - Le système de péage proposé ci-après par la DREAL permet d'atteindre un **équilibre socio-économique soutenable** → les candidats à la concession pourront **proposer des améliorations** ;
 - Si leurs hypothèses de recettes de péage ne **couvrent pas l'ensemble des dépenses** nécessaires à la réalisation du projet → le candidat propose de compléter le financement par une **subvention** (couverte par l'État et les collectivités) afin de **garantir l'équilibre financier**.



Source : Association des Sociétés Françaises d'Autoroute (nov. 2022)

3. Système de péage proposé à l'enquête publique

3.1. Cadre réglementaire préalable

- Le système de péage obéit à des principes réglementaires issus des droits français et européen :
 - **Principe de l'itinéraire gratuit** : tout usager doit être en mesure de réaliser son trajet **via au moins un itinéraire gratuit** ;
 - Principe d'égalité devant la loi** : 2 usagers réalisant le même trajet sur une autoroute payante doivent s'acquitter d'un **montant de péage identique** → chaque usager doit payer un **péage proportionnel à la distance parcourue** sur l'autoroute.

3.2. Gratuité partielle du système de péage

- La concertation publique réglementaire (2020-2021) a révélé une demande forte de **maintien d'un tronçon gratuit entre Arles et Saint-Martin-de-Crau**. Le système de péage **intègre donc des trajets gratuits (dans les deux sens)** entre les deux communes. (plus de détails en partie 4.4.1).
- Le système de péage sera « **semi-ouvert** » avec plusieurs portiques de péage :
 - Chaque portique est **associé à un montant** de péage ;
 - Les usagers **payent en passant sous un portique**.

- Plusieurs études et simulations successives ont été conduites pour **identifier le niveau de péages optimal** afin de **limiter le report de trafic vers le réseau routier secondaire** et assurer la **circulation d'un maximum d'usagers sur le contournement**.

3.3. Emplacement des portiques de perception du péage

- Des **portiques flux libres sans emprise foncière** seront installés à la place de barrières de péages traditionnelles. Cela conduit à un impact réduit sur l'environnement et évite les **décélérations et accélérations** au péage. Les conséquences sont : un trafic fluidifié, une meilleure sécurité, une consommation de carburant et des rejets d'échappement réduits.
- **Le portique** identifie le **numéro d'immatriculation** et le **type de véhicule**. Le paiement pourra s'effectuer :
 - Avec un **badge de télépéage** (abonnement) : prélevé automatiquement dès que le badge est scanné ;
 - Sur les **aires d'autoroute** (bornes), le long du tronçon ;
 - **En ligne** (site internet de l'exploitant) ;
 - Chez certains **buralistes agréés**.
- Les modalités de paiement détaillées pour le contournement d'Arles seront précisées lors des **négociations avec le concessionnaire autoroutier retenu**, au moment de l'appel d'offres de concession.

- Une **communication grand public** sera réalisée afin d'assurer la bonne information des habitants du territoire et des usagers de l'infrastructure.
- Plus d'informations sur le fonctionnement du péage flux libres via le lien suivant : <https://www.ecologie.gouv.fr/peage-flux-libre>

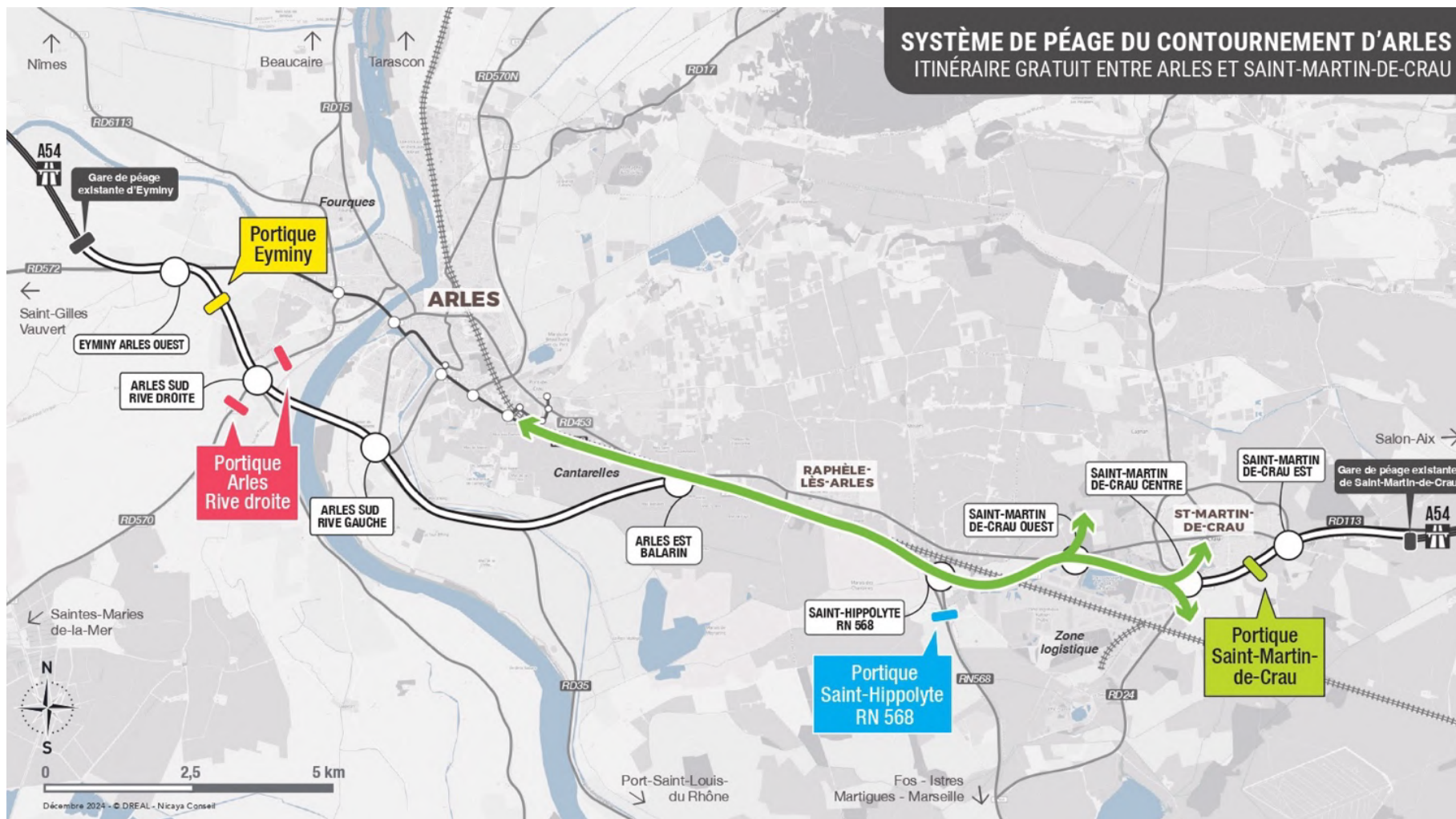


- **4 portiques** sont prévus :

- Aux extrémités du contournement :
 - Est : entre les échangeurs de Saint-Martin Est et Saint-Martin Centre ;
 - Ouest : entre les échangeurs d'Eyminy et Arles Rive-Droite ;
- Sur les bretelles d'entrée/sortie de l'échangeur Saint-Hippolyte (RN 568) ;
- Sur les bretelles de l'échangeur Arles Rive-droite.

3.4. Montant des péages

3.4.1. Gratuité des déplacements entre Arles et Saint-Martin-de-Crau





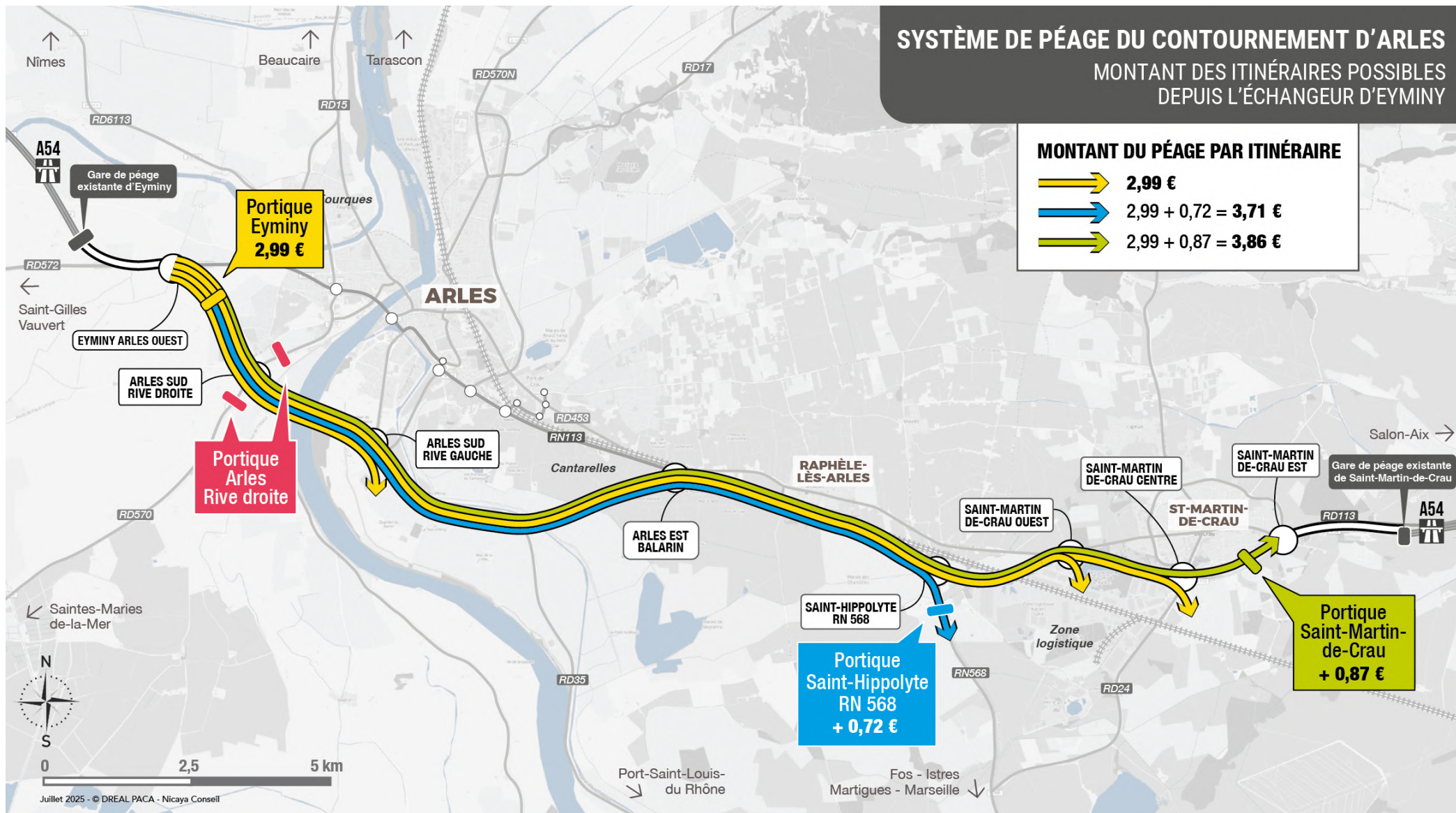
3.4.2. Itinéraires soumis à redevance d'un péage

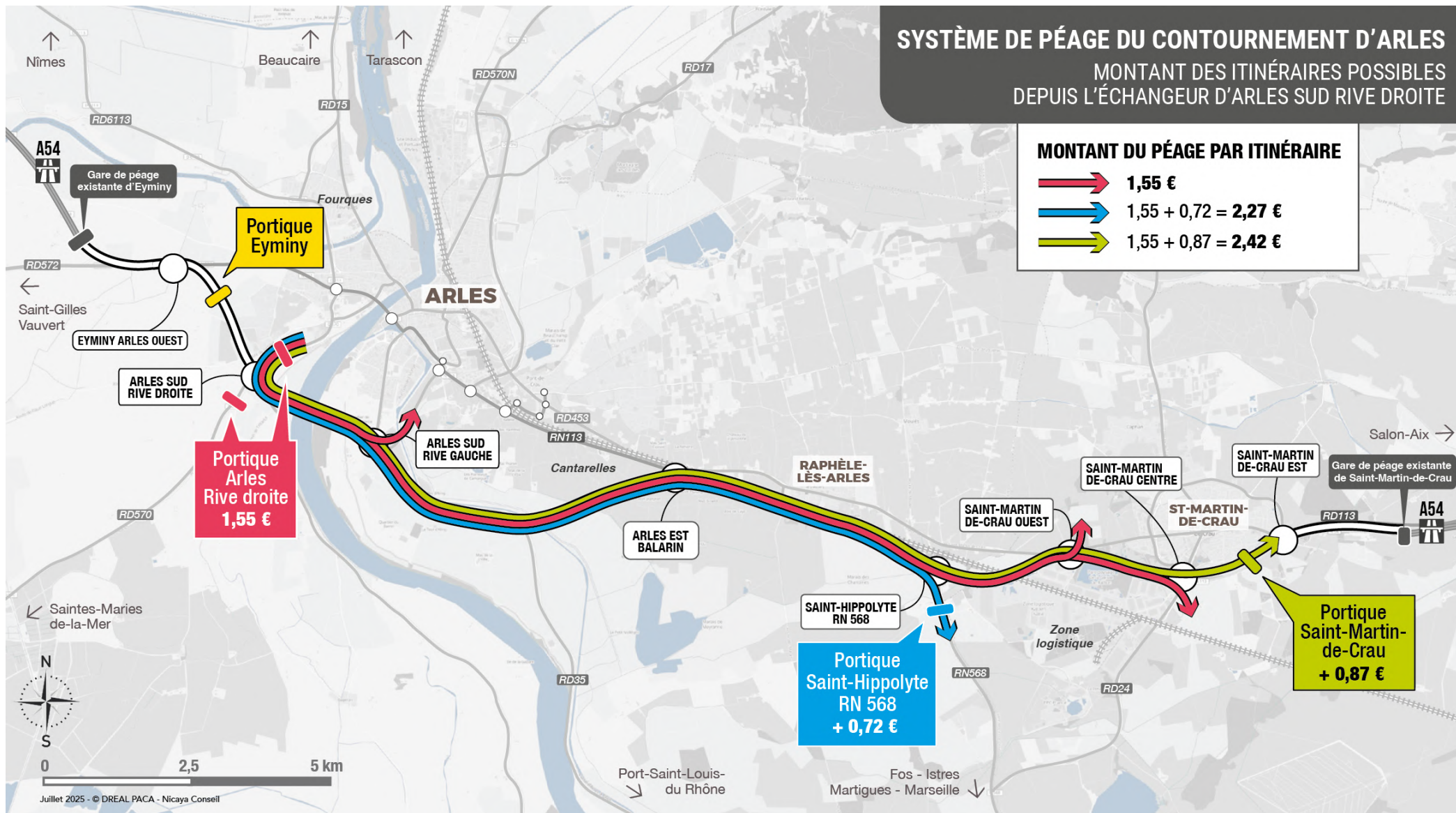
Définition du montant de péage associé à chaque portique

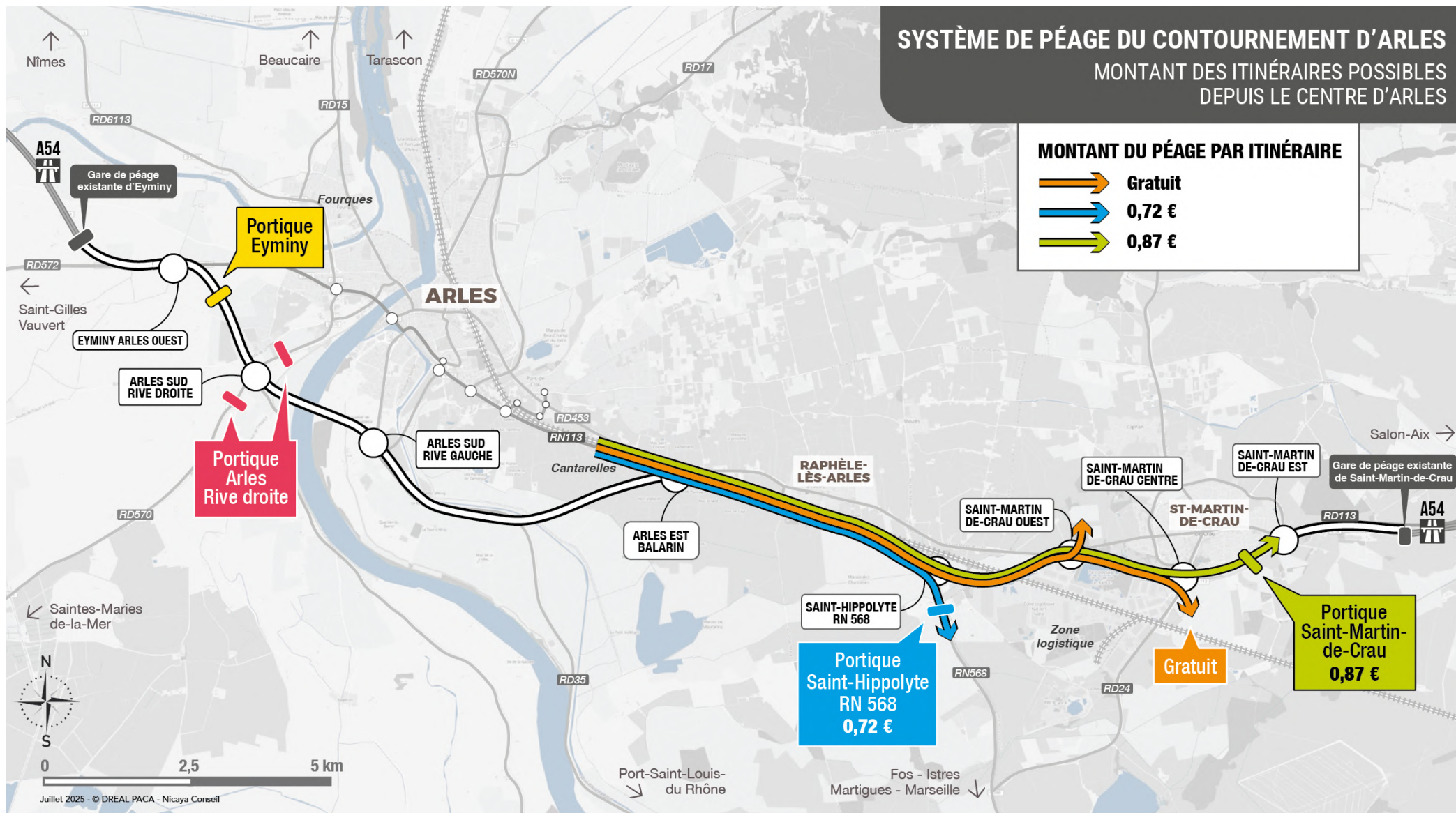
- Le montant au passage d'un des portiques de péage a été défini en tenant notamment compte des éléments suivants :
 - L'objectif de **minimiser le montant de la subvention d'équilibre** (État / collectivités locales) dans le financement du projet ;
 - Les résultats des modélisations de trafic afin de **limiter au maximum les reports depuis l'autoroute vers le réseau local** (effet dissuasif d'un péage trop élevé) ;
 - La prise en compte de la **baisse des recettes de péage liée à la gratuité** entre Arles et Saint-Martin de Crau ;
 - La **prise en compte des distances effectuées** sur l'autoroute par les usagers franchissant le portique.

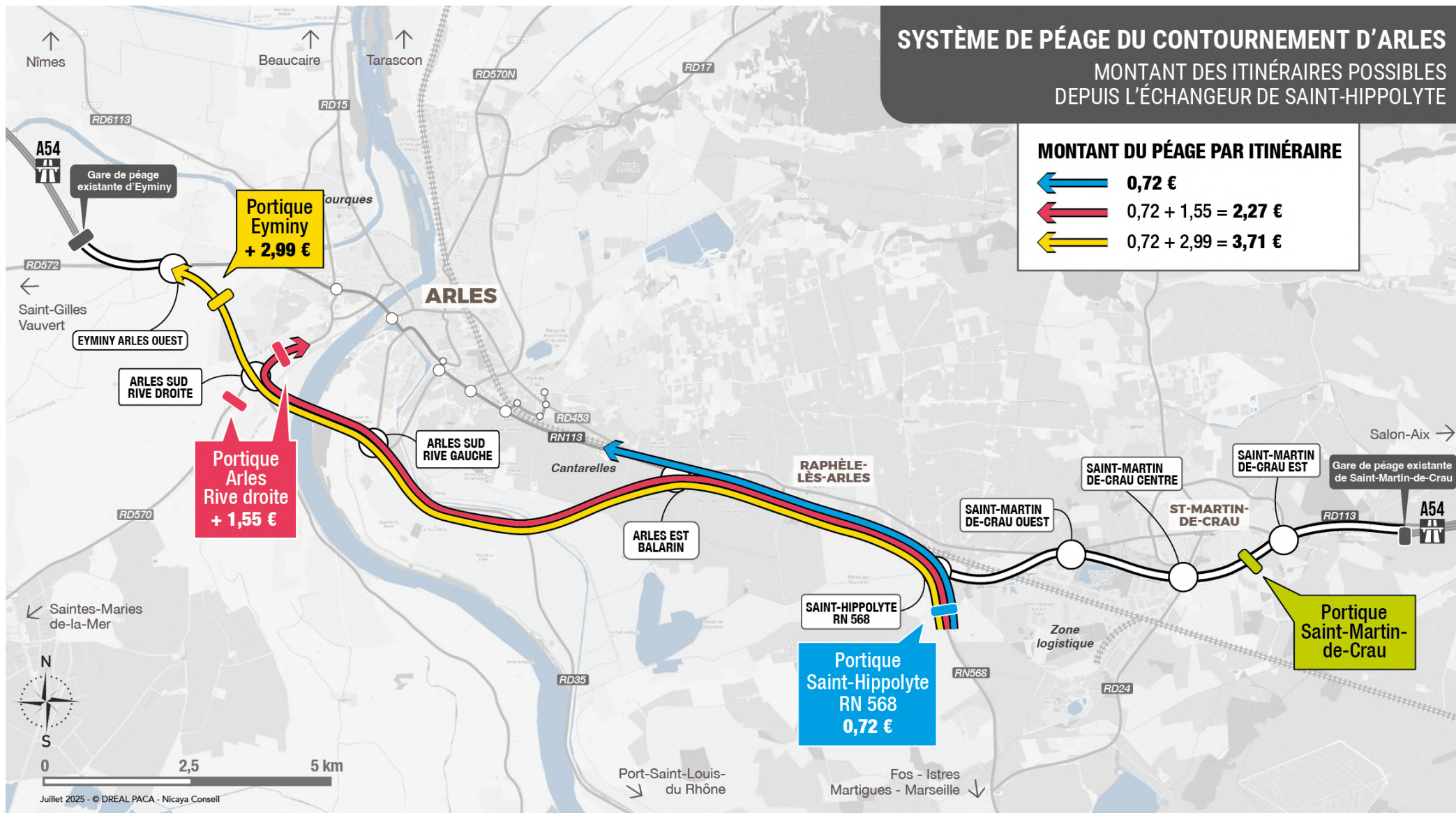
Les itinéraires payants en cartes

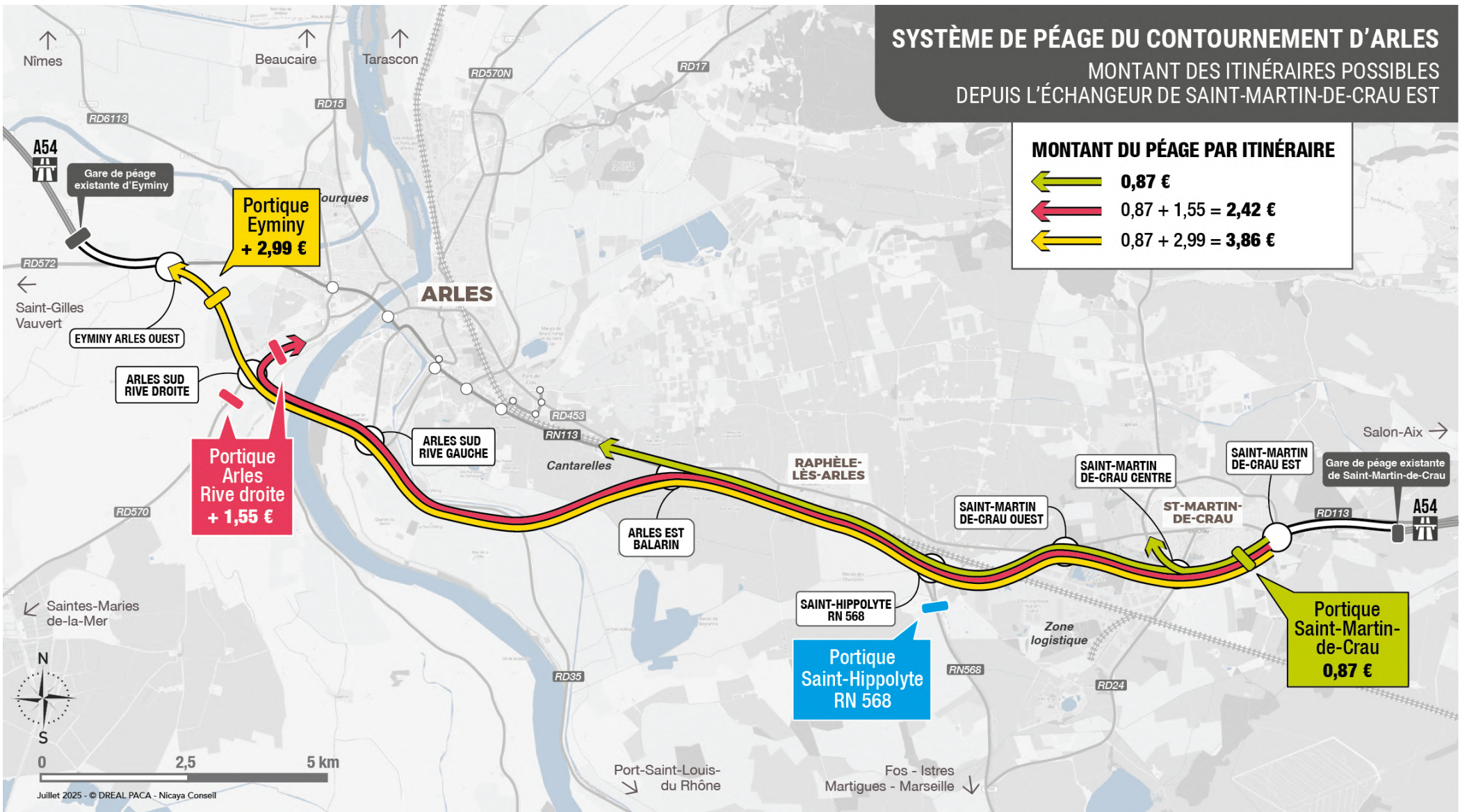
- Les cartes ci-après présentent l'ensemble des itinéraires payants pouvant être effectués par des usagers du contournement autoroutier et **détaillent les coûts associés à chaque passage sous un portique** de péage.
- Chaque carte propose, comme point de départ, un des échangeurs du contournement :
 - Eyminy Arles Ouest ;
 - Arles Sud Rive Droite ;
 - Arles Sud Rive Gauche ;
 - Arles Est Balarin ;
 - Saint-Hippolyte RN 568 ;
 - Saint-Martin-de-Crau Ouest & Saint-Martin-de-Crau Centre ;
 - Saint-Martin-de-Crau Est.











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 le système de péage du projet, nous vous invitons à consulter les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :

- Description de la solution retenue (**pièce E3a**)