

A54 - Contournement autoroutier d'Arles



Intitulé de l'opération	A54 - Contournement autoroutier d'Arles
Caractéristiques principales	Le projet assure la continuité, aujourd'hui interrompue au droit d'Arles, du réseau autoroutier entre l'Espagne et l'Italie : l'autoroute A 54 est aujourd'hui en effet interrompue entre l'ouest d'Arles et Saint-Martin-de-Crau, la jonction entre les deux sections de l'autoroute étant réalisée par la RN 113 dans la traversée d'Arles. Le projet est constitué d'une section en tracé neuf (le contournement – environ 15km) et d'une section en aménagement sur place de la RN actuelle (environ 15 km). Il s'accompagne d'une requalification de la RN 113 en traversée d'Arles.
Coût estimé TTC	560 M€
Longueur approximative	30 km
État d'avancement	Etudes préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP)
Mode de financement recherché	Concession
Niveau de trafic attendu à la mise en service	69 000 véh/j au niveau de l'aménagement sur place (extrémité est du contournement) 40 000 à 45 000 véh/j sur le contournement
Objectifs principaux	Le projet poursuit les objectifs principaux suivants : <ul style="list-style-type: none"> ▪ délester du trafic de transit la RN 113 dans sa traversée du centre ville d'Arles afin de permettre une réorganisation des déplacements internes à l'agglomération et contribuer à l'amélioration du cadre de vie ; ▪ assurer la continuité d'un itinéraire de type autoroutier entre l'Espagne et l'Italie; ▪ conforter le développement économique régional (pays d'Arles, port autonome de Marseille).
Bénéfice actualisé net	540 M€
Bilan des émissions de CO2 sur la durée de vie de l'infrastructure	2,4 millions de tonnes de CO2 émises

NB : Par hypothèse, la durée de vie de l'infrastructure considérée est de 50 ans.

Évaluation du projet par application de la grille d'analyse multicritère: principaux enseignements

<p>Poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et y compris fluvial pour le fret, dans une perspective européenne - Amélioration de l'efficacité des chaînes intermodales fret</p>	<p>Le projet est pertinent au regard de la filière logistique et d'un fonctionnement efficace des zones d'échanges multimodales des régions PACA et Languedoc-Roussillon. En améliorant le niveau de service de l'axe Est-Ouest autoroutier au droit d'Arles (continuité d'un itinéraire de type autoroutier entre l'Espagne et l'Italie), le projet peut toutefois conforter le transport routier dans les échanges Est-Ouest du Sud de l'Europe au détriment des autres modes de transport (notamment autoroutes de la mer en Méditerranée).</p>
<p>Renforcer la multipolarité des régions en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernisant le réseau classique ferroviaire pour assurer des échanges équilibrés entre les pôles et pour diffuser les effets de la grande vitesse ; - veillant, dans les régions frontalières, à atténuer l'effet frontière en promouvant la continuité des réseaux ; - proposant à des territoires peu denses des services de transport et des infrastructures adaptés aux besoins de leur population et à la structure de leur économie 	<p>Le contournement d'Arles participe aux objectifs régionaux visant à reconquérir le centre ville historique d'Arles pour améliorer le cadre de vie, renforcer le rayonnement touristique de la ville et conforter l'orientation du pays d'Arles vers l'économie culturelle (fondation LUMA, éditions Acte Sud, Harmonia mundi) y compris à travers ses filières universitaires (Art et culture numérique)</p>
<p>Mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines : les infrastructures de transports doivent être conçues comme des outils pour structurer les utilisations du sol et les implantations d'activités au sein des aires métropolitaines en forte croissance</p>	<p>Le projet contribue à une meilleure organisation des déplacements sur l'aire urbaine d'Arles. En particulier, le réaménagement de la RN113 dans la traversée d'Arles rendu possible par la réalisation du contournement permet d'assurer un développement cohérent des transports urbains et interurbains et contribue à la faisabilité de divers projets d'aménagement urbain: ouverture de la ville sur le Rhône à l'ouest (projet de port de plaisance, réhabilitation de friche urbaine), valorisation de la presqu'île antique abritant le Musée Départemental de l'Arles Antique, valorisation du secteur sauvegardé classé patrimoine mondial de l'UNESCO, reconquête des ateliers SNCF pour implanter un pôle culturel, technologique et universitaire. La réalisation du contournement et celle indissociable de la requalification de la RN 113 en traversée de la ville sont des éléments essentiels au développement de l'agglomération d'Arles.</p>
<p>Améliorer le bilan des nuisances induites par les infrastructures de transport</p>	<p>La réalisation du contournement contribue du fait de la diminution conséquente du trafic sur la RN113 qu'il entraîne (réduction du trafic estimée à 11,5 millions de véh.km) à une forte baisse des nuisances sonores et des émissions polluantes pour les riverains de l'infrastructure. De manière plus générale on peut prévoir une forte amélioration du cadre de vie en lien avec la requalification de la RN113. L'effet de coupure urbaine actuelle devrait être très largement diminué.</p>
<p>Caractérisation du risque environnemental et biologique</p>	<p>Le risque environnemental lié au projet est significatif sur la biodiversité et les milieux aquatiques du fait notamment de la proximité de la Crau et de la Camargue.</p>
<p>Caractérisation du bilan socio- économique du projet</p>	<p>Le taux de rentabilité socio économique ressort à près de 12,8% ce qui est supérieur au taux d'actualisation cible défini par l'instruction cadre du 25 Mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 (4%).</p>

Évaluation des projets vis à vis des critères de l'article 17 de la loi du 3 août 2009

Solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût	2,4 millions de tonnes CO2 émises sur la durée de vie de l'infrastructure / 560 M€ = 0,004 t/€
Avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés	Sans objet
Performance environnementale (lutte contre le bruit, effet de coupure, préservation de la biodiversité...)	Le projet montre une performance environnementale contrastée. Le risque environnemental lié au projet est significatif sur la biodiversité et les milieux aquatiques du fait de la proximité de la Crau et de la Camargue. Par contre, le projet contribue à une amélioration très sensible du bilan des nuisances locales en terme de qualité de l'air (hors CO2) et de bruit.
Accessibilité multimodale, développement économique, désenclavement et aménagement des territoires aux différentes échelles	<p>Au niveau régional le contournement d'Arles participe aux objectifs régionaux visant à reconquérir le centre ville historique d'Arles pour en renforcer le rayonnement touristique et conforter l'orientation du pays d'Arles vers l'économie culturelle (fondation LUMA, éditions Acte Sud, Harmonia mundi) y compris à travers ses filières universitaires (Art et culture numérique).</p> <p>Au niveau local, le réaménagement de la RN113 dans la traversée d'Arles permet d'assurer un développement cohérent des transports urbains et interurbains et contribue à la faisabilité de divers projets d'aménagement urbain d'importance. Le projet de contournement d'Arles contribue donc à structurer l'utilisation de l'espace de l'agglomération arlésienne.</p>
Amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la cohérence du système de transport existant	Le projet contribue à améliorer les conditions de sécurité en traversée d'Arles ainsi que le long de la jonction autoroutière. Par ailleurs, il complète le maillage autoroutier national et européen en assurant une continuité autoroutière sur le secteur entre l'Espagne et l'Italie aujourd'hui interrompue au droit d'Arles. Le projet peut toutefois conforter le transport routier dans les échanges Est-Ouest du Sud de l'Europe au détriment des autres modes de transport (notamment autoroutes de la mer en Méditerranée).
Réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation nationale	Sans objet.