



**PREMIER
MINISTRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Secrétariat général
pour l'investissement
en charge de France 2030

Paris, le 27.11.2025

Le Secrétaire général
Dossier suivi par Pascal GAUTIER
contre-expertise@pm.gouv.fr
Réf : ML/PG/n°383

Avis 2025-n°171

Avis du SGPI	
Projet de contournement routier d'Arles	
Ministères concernés :	- Ministère des transports
Date de réception du dossier :	8 juillet 2025
Date du rapport ESE :	14 novembre 2025
<u>SYNTHESE DE L'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE</u>	
Coût total du projet examiné (Financement État selon le décret 2013-1211)	Entre 150 et 200 M€ pour l'ensemble du projet
Principaux bénéficiaires	- Gain de temps - Gain de fiabilité - Gain de sécurité
Dimensionnement	- 26 km d'autoroute (un ouvrage d'art pour la traversée du Rhône, 8 échangeurs)
Calendrier	- Durée des travaux : 3 ans - Date de démarrage des travaux : 2026
Projet déclaré à l'inventaire	- Oui

1. Contre-expertise réalisée

Le SGPI a nommé pour mener cette contre-expertise trois contre-experts pour leurs compétences après avoir préalablement vérifié leurs déclarations d'intérêts.

Le SGPI a transmis le dossier initial aux contre-experts le 8 juillet 2025, complété d'éléments en réponse aux questions qu'ils ont posées au porteur de projet.

Les différents acteurs du projet (notamment la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, la municipalité d'Arles et la DGITM) ont permis une instruction efficace et pertinente.

Le dossier soumis à la contre-expertise, tout en respectant les principales directives en la matière, a limité l'analyse d'impacts aux seuls effets dans le domaine des flux de transport, contribuant ainsi à sous-estimer la valeur socio-économique du projet.

Les conclusions du rapport de contre-expertise m'ont été présentées par les contre-experts le 14 novembre 2025.

2. Avis du SGPI

Le projet de contournement autoroutier d'Arles (CAA) se situe sur les communes d'Arles (50 968 habitants) et de Saint-Martin-de-Crau (13 962 habitants), en région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le département des Bouches-du-Rhône.

Le Pays d'Arles (170 000 habitants) occupe une position stratégique, au cœur du triangle métropolitain Marseille-Aix-Avignon-Nîmes-Montpellier (près de 2 millions d'habitants) et à proximité du bassin industrialo-portuaire d'emploi de l'ouest de l'étang de Berre (Martigues, Fos-sur-Mer, Istres).

Le projet de CAA a pour objectif de remplacer un tronçon de la RN113 à 2x2 voies très circulé, qui coupe le centre urbain d'Arles en deux, par un dernier tronçon autoroutier permettant notamment au trafic de transit entre l'Espagne et l'Italie de contourner ce centre par le sud, dans le lit majeur du Rhône avec un nouveau viaduc.

Il vise ainsi à permettre, à l'horizon 2028, de délester le trafic de transit traversant l'agglomération d'Arles et d'améliorer la desserte du territoire, fortement contrainte par le franchissement du Rhône.

D'une longueur totale de 26 kilomètres, le projet de CAA comprend deux sections principales :

- Partie Ouest (13 km) : création d'un nouveau tracé à 2x2 voies entre le péage d'Arles et Balarin, comprenant 8 échangeurs, 1 aire de services et 1 aire de repos.
- Partie Est (13 km) : réaménagement de la RN113.

Les objectifs fondamentaux du projet de contournement autoroutier d'Arles tels que définis dans la commande ministérielle du 12 juillet 2018 sont les suivants :

- Libérer la ville d'Arles du trafic de transit qui la traverse actuellement et bloque son développement ;
- Réaliser et assurer le dernier maillon de la continuité autoroutière entre l'Espagne et l'Italie ;
- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN113 au droit d'Arles et de Saint-Martin-De-Crau ;
- Assurer la continuité autoroutière A8-A7-A54-A9 et améliorer la sécurité routière ;
- Contribuer au développement socio-économique du Pays d'Arles.

Si le coût du projet est estimé à environ 958 M€, le contournement autoroutier d'Arles fera l'objet d'une concession autoroutière distincte de celle de l'A54 actuelle. Le recours à la concession a été retenu pour ce projet car il permet notamment de réaliser l'infrastructure dans un délai court, de faire principalement porter la participation financière sur les usagers et non sur les habitants du territoire déjà pénalisés par la situation actuelle. La gratuité du péage sera garantie pour les habitants de l'agglomération. L'investissement direct de l'Etat sera ainsi également limité à environ 150 M €, correspondant au montant de la subvention d'équilibre du futur concessionnaire.

Si les analyses des enjeux sociaux démographiques et économiques sont apparues correctement traitées, les contres experts ont pu regretter le manque d'approfondissements de l'offre et de la demande multimodale (concurrence ferroviaire) et également une analyse trop partielle des enjeux de dessertes des installations de Fos / Marseille.

Sur un territoire très fortement contraint (topographie complexe, richesse écologique majeure et protégée), le scénario de projet, fruit d'une très longue concertation, apparaît optimisé et équilibré.

Le report de Traffic attendu en provenance de la RN113 est estimé à environ 87%, générant une baisse très substantielle du Traffic sur cet axe. L'étude de Traffic correspondante, réalisée dans les règles de l'art, est principalement alimentée par les gains de temps de parcours procurés par le contournement. Les principaux gains sociaux économiques ainsi générés sont calculés de manière cohérente et sont générés par, outre les gains de temps, l'amélioration de la sécurité sur l'ensemble du parcours et de l'exposition à la pollution de l'air et au bruit (pour les riverains de la RN113).

La valeur socioéconomique est estimée entre 800 M€ et 900 M€, en fonction du scénario d'environnement macro-économique retenu. Si la création de valeur socioéconomique ne fait aucun doute, le calcul proposé a généré cependant certaines remarques :

- Une hypothèse de vitesse (130 Km/h) jugée un peu élevée s'agissant d'un axe de contournement urbain ;
- Un bilan GES qui reste, certes faiblement, négatif. Plus globalement plusieurs effets environnementaux du projet auraient pu générer des développements plus importants. Le bilan environnemental apparaît ainsi contrasté mais globalement positif ;
- La non prise en compte des impacts, pourtant nombreux, sur le développement urbain de la ville d'Arles et les aménagements correspondants (transport et urbanisation).

Notons enfin, le fort degré d'adhésion au projet des collectivités locales concernées.

En conclusion, le SGPI rend un avis favorable sur ce projet compte tenu de sa valeur socioéconomique. Cet avis est assorti de recommandations destinées principalement à améliorer les méthodes d'évaluation socio-économique concernant des projets de nature identique :

- Mieux intégrer dans les modèles de Traffic les possibilités de reports modaux (transports collectifs, concurrence ferroviaire.) en lien avec les collectivités
- Enrichir l'évaluation des impacts monétarisés par une évaluation qualitative et quantitative des bénéfices environnementaux et sanitaires. Le risque inondation pourra être complet par l'intégration des risques combinés (crue, submersion, ruissellement), ainsi que les données prospectives liées au changement climatique ;
- Développer et affiner les méthodes pour mieux tenir compte des effets urbains des projets de transport et plus globalement des opérations d'aménagement du territoire.



Géraldine LEVEAU