

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

ÉTUDE DE FAISABILITE D'UNE INTERDICTION POIDS LOURDS AU DROIT D'ARLES

. Novembre 2020



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service
Transports,
Infrastructures et
Mobilités



contournement
autoroutier d'Arles



SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION ET ELEMENTS DE CADRAGE	5
1.1 - Objet	5
1.2 - Déroulement de l'étude de faisabilité	5
2 - LES SCENARIOS D'INTERDICTION ENVISAGEABLES	6
2.1 - Caractérisation de l'interdiction et du périmètre géographique impacté	6
2.2 - Présentation des enjeux de trafics actuels	8
2.3 - Les 3 scénarios d'interdiction	10
3 - LE CORPUS JURIDIQUE RELATIF AUX INTERDICTIONS DE POIDS LOURDS	12
3.1 - La conformité au regard des règles applicables aux mesures de police	12
3.2 - Les motifs pouvant légalement fonder la mesure	12
3.3 - Enseignements de la jurisprudence	12
3.4 - Les autres règles à respecter	13
4 - L'ANALYSE BENEFICES/INCONVENIENTS EN REGARD AUX FONCTIONS STRATEGIQUES DU PROJET	15
4.1 - Autoroutières (assurer la continuité autoroutière et assurer la sécurité)	15
4.2 - Cadre de vie (contribuer à l'amélioration du cadre de vie)	18
4.3 - Développement (contribuer au développement local)	24
4.4 - Environnement (préserver la relation entre le territoire et l'Homme)	27
4.5 - Réalisation (maîtriser la mise en œuvre et son coût)	30
5 - CONCLUSION	33
5.1 - Mise en perspective des bénéfices/inconvénients	33
5.2 - Conclusion	34

REFERENCES

Figure 1 – Section de la RN113 en traversée d'Arles qui serait interdite	6
Figure 2 – Caractérisation des véhicules autorisés / interdits	6
Figure 3 – Périmètre géographique impacté	7
Figure 4 – LES 3 DISTANCES	8
Figure 5 – La répartition du trafic selon les 3 distances d'origines et destinations.....	8
Figure 6 – La répartition du trafic sur le triangle A7/A9/RN113	9
Figure 7 – La répartition du trafic selon les 3 distances d'origines et destinations.....	10
Figure 8 – La logique géographique	11
Figure 9 – temps de parcours des PL selon les itinéraires	15
Figure 10 – Illustration des itinéraires possibles.....	16
Figure 11 – évaluation de la fonction autoroutière.....	17
Figure 12 – Densité de population.....	18
Figure 13 – Densité de population de part et d'autres des infrastructures	19
Figure 14 – Nombre de personnes le long des voies concernées.....	19
Figure 15 – Concentration en NO2 sur le territoire d'étude – Gard et Bouches-du-Rhône	20
Figure 16 – Cartes stratégiques du bruit des réseaux routiers	21
Figure 17 – évaluation des effets des scénarios d'interdiction PL sur les émissions de GES.....	22
Figure 18 – évaluation de la fonction cadre de vie	23
Figure 19 – Localisation des pôles économiques régionaux	24
Figure 20 – évaluation de la fonction développement	26
Figure 21 – Protections contractuelles	27
Figure 22 – évaluation de la fonction environnement	29
Figure 23 – Pôle urbains concernés par la mesure.....	30
Figure 24 – évaluation de la fonction réalisation	32

RESUME

La présente étude traite de la faisabilité d'une mesure d'interdiction des Poids Lourds (PL) en transit au droit d'Arles dans le but de réduire les nuisances liées à la circulation en traversée de l'agglomération.



Les objectifs poursuivis sont parfaitement légitimes lorsque l'on considère la situation actuelle en Arles pour les habitants, les acteurs de l'économie et de l'urbanisme, ils peuvent se formuler de la manière suivante :

- La tranquillité publique (moins de bruit),
- La qualité de l'air (moins de pollution).
- Le développement harmonieux d'Arles avec l'atténuation de l'effet de coupure physique du centre-ville par la RN113 (aménagement de la RN113 en boulevard urbain), et avec le développement de mobilités urbaines douces et non polluantes (2 roues, mobilité électrique, transports en commun par exemple).

La question est complexe en raison de son étendue territoriale et de sa dimension juridique. Interdire les PL au droit d'Arles implique de les reporter sur d'autres axes routiers impliquant de larges territoires régionaux. Adopter la mesure d'interdiction, qui est une mesure de police, nécessite une justification juridique.

Le périmètre géographique impacté est donc « le triangle A7-A9-A54/RN113 ». Il est caractérisé par la présence de plusieurs pôles urbains et donc de riverains des itinéraires, de plusieurs sites d'activités économiques importants et des espaces naturels protégés.

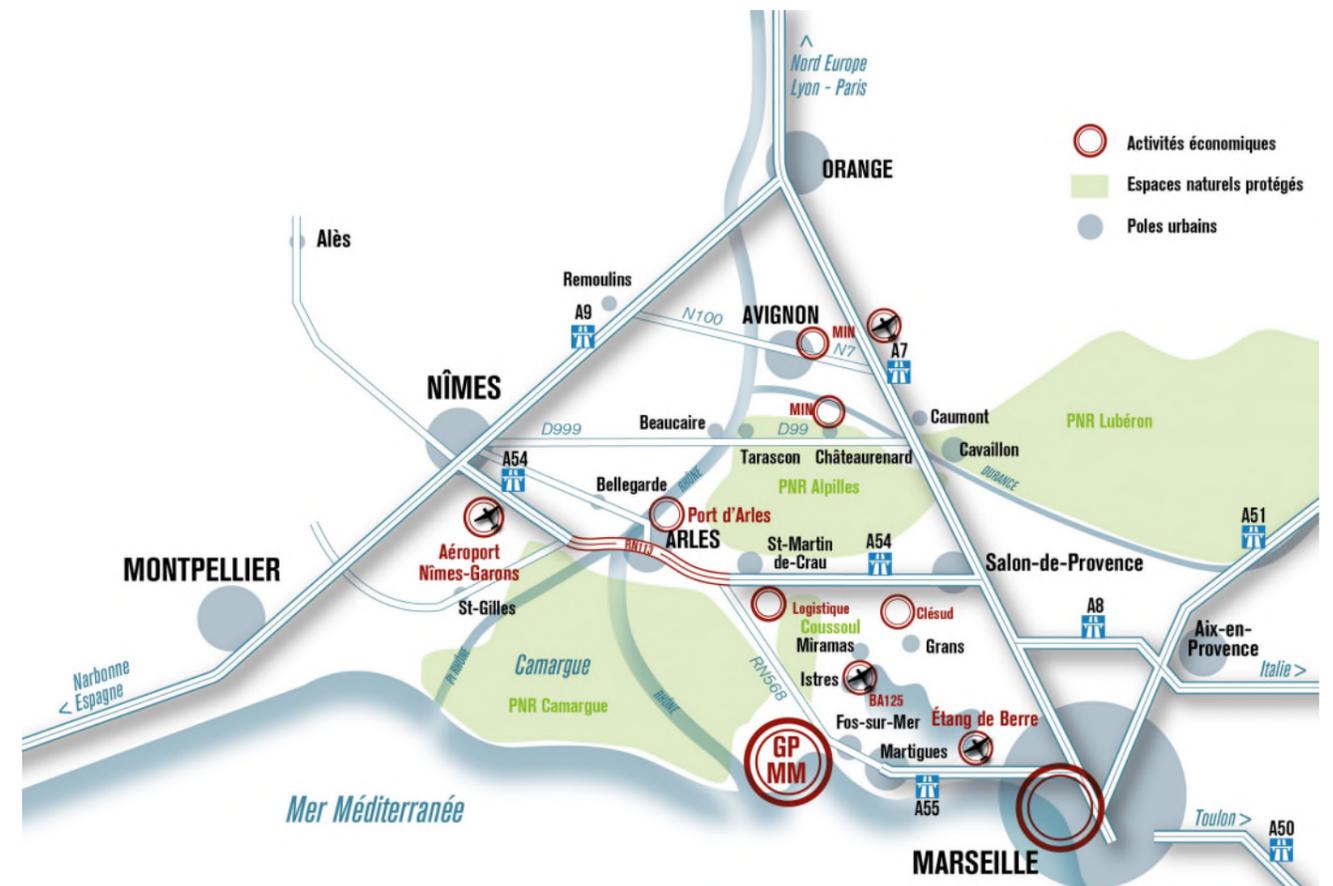
La présente étude caractérise d'abord les scénarios d'interdiction envisageables : Un scénario 1 relatif à l'état minimal d'interdiction : ce serait notamment le cas pour les PL du grand transit international et interrégional, Un scénario 2 relatif à l'état maximal d'interdiction : seul seraient autorisés les trafics PL locaux d'Arles, Un scénario 3 relatif à un état intermédiaire d'interdiction : ce serait le cas pour les PL venant du grand transit et pour une partie des PL venants de certains pôles économiques régionaux..

La mesure d'interdiction est étudiée comme un projet, au même titre que le contournement autoroutier d'Arles. À ce titre, l'étude de faisabilité considère l'ensemble des fonctions à assurer pour le territoire : autoroutière, cadre de vie, développement, environnement et réalisation.

L'étude met en évidence un intérêt limité pour l'amélioration de la qualité de l'air et localisé en traversée d'Arles. Elle met en évidence à contrario de multiples effets négatifs sur la qualité de l'air à l'échelle du territoire régional et sur l'augmentation des gaz à effet de serre. Les effets sur la tranquillité publique (émission sonore) sont imperceptibles, et l'atténuation de l'effet de coupure du centre-ville d'Arles n'est pas obtenue. Les objectifs de la mesure ne sont donc pas atteints.

Par ailleurs, La réalisation de la mesure n'est pas fondée juridiquement de manière solide, la mesure d'interdiction est forte, en raison du nombre de PL concernés et de l'allongement de parcours imposé, Le résultat de cette mesure contraignante est globalement négatif sur le territoire tant en matière de tranquillité publique (émission sonore) que de salubrité publique (qualité de l'air). Il est localement positif sur la seule qualité de l'air en traversée d'Arles ce qui ne semble pas constituer un fondement suffisant. Ces considérations constituent des problèmes juridiques majeurs et rédhibitoires.

La conclusion de l'étude est que la mesure est inadaptée aux objectifs poursuivis tant par son manque d'efficacité, que par son absence de fondement juridique solide. De plus elle présente de réelles difficultés d'acceptabilité en raison de son caractère contraignant et des effets indésirables sur un territoire étendu.



1 - INTRODUCTION ET ELEMENTS DE CADRAGE

1.1 - Objet

La présente étude traite de la **faisabilité d'une mesure d'interdiction des Poids Lourds (PL)** en transit au droit d'Arles dans le but de réduire les nuisances liées à la circulation en traversée de l'agglomération.

Les objectifs poursuivis sont parfaitement légitimes lorsque l'on considère la situation actuelle en Arles pour les habitants, les acteurs de l'économie et de l'urbanisme, ils peuvent se formuler de la manière suivante :

La tranquillité publique (moins de bruit),

La qualité de l'air (moins de pollution).

Le développement harmonieux d'Arles avec l'atténuation de l'effet de coupure physique du centre-ville par la RN113 (aménagement de la RN113 en boulevard urbain), et avec le développement de mobilités urbaines douces et non polluantes (2 roues, mobilité électrique, transports en commun par exemple).

La question est complexe en raison de son étendue territoriale et de sa dimension juridique. Interdire les PL au droit d'Arles implique de les reporter sur d'autres axes routiers impliquant de larges territoires régionaux. Adopter la mesure d'interdiction, qui est une mesure de police, nécessite une justification juridique.

Cette mesure serait inédite ce qui ajoute à sa difficulté.

1.2 - Déroulement de l'étude de faisabilité

L'étude caractérise d'abord les scénarios d'interdiction envisageables, puis aborde la question sous l'angle juridique, qui conduit à questionner la motivation juridique, le respect des principes d'égalité, de liberté de circulation et enfin les moyens de mise en œuvre et de contrôle.

La mesure d'interdiction est étudiée comme un projet, au même titre que le contournement autoroutier d'Arles. À ce titre, l'étude de faisabilité considère l'ensemble des fonctions à assurer pour le territoire : autoroutière, cadre de vie, développement, environnement et réalisation.

Elle utilise la même méthode que l'analyse des options pour le contournement autoroutier d'Arles.

Elle réutilise des données déjà recueillies dans ce cadre et les complète. En particulier les déplacements, utilisent les résultats d'une enquête sur les Origines et les Destinations (O-D) des Poids lourds réalisée par les services de l'État (CEREMA). Les données de cadre de vie, de développement économique et environnementales utilise la base de donnée constituées par EGIS. Les analyses de portée juridique sont en grande partie basées sur les éléments réunis par la Direction Régionale de l'environnement, de l'aménagement et du Logement (DREAL) et sur le retour d'expérience de Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer - DGITM.

En pratique, le présent rapport d'étude est organisé en 4 parties

- **Les scénarios d'interdiction envisageables**
- **Le corpus juridique relatif aux interdictions de poids lourds**
- **L'analyse bénéfiques/inconvénients en regard aux fonctions stratégiques du projet :**
 - Autoroutières (assurer la continuité autoroutière et assurer la sécurité),
 - Cadre de vie (contribuer à l'amélioration du cadre de vie),
 - Développement (contribuer au développement local et à la préservation du patrimoine),
 - Environnement (préserver la relation entre le territoire et l'Homme),
 - Réalisation (maîtriser la mise en œuvre et son coût).
- **Conclusion**

2 - LES SCENARIOS D'INTERDICTION ENVISAGEABLES

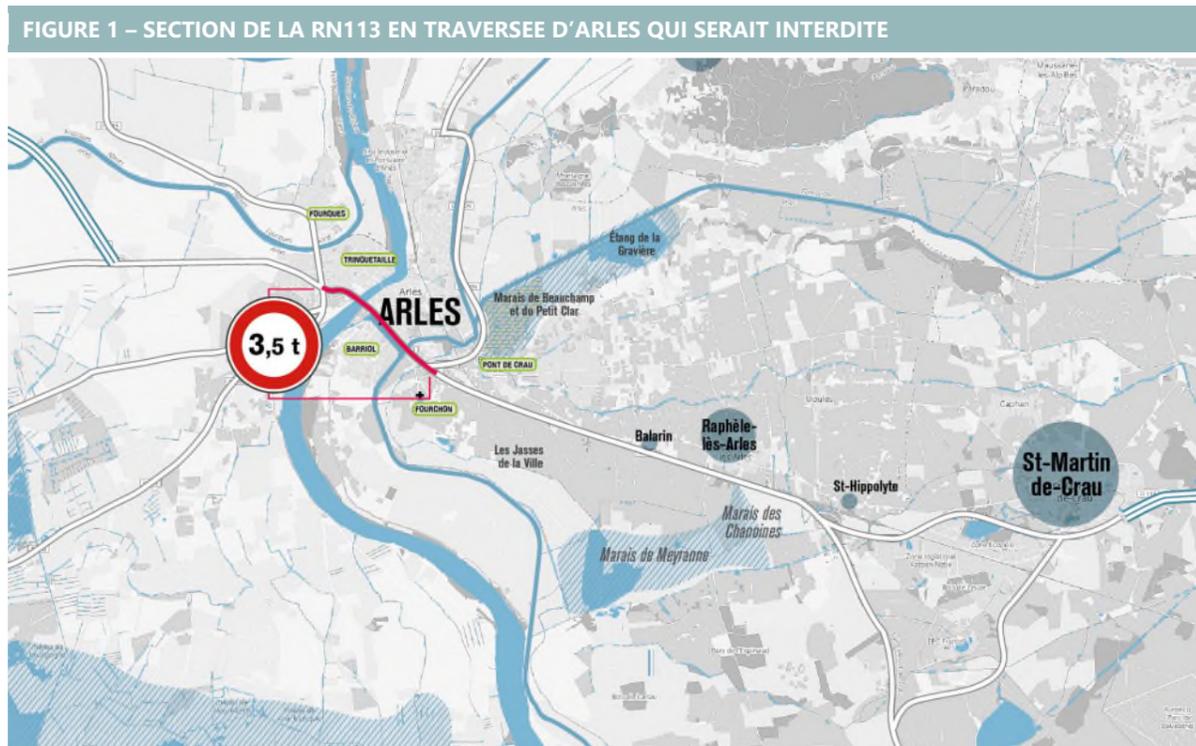
2.1 - Caractérisation de l'interdiction et du périmètre géographique impacté

Plusieurs éléments sur la caractérisation du dispositif d'interdiction de circulation Poids Lourds (PL) et de son périmètre sont nécessaires à ce stade de l'étude : (i) celui de la zone géographique à l'intérieur de laquelle l'interdiction s'applique, (ii) celui des usagers concernés, (iii) celui du périmètre géographique impacté.

2.1.1 - Zone géographique d'interdiction

La section de la RN 113 en traversée d'Arles serait interdite. L'interdiction s'appliquerait au droit de la zone urbanisée d'Arles, c'est-à-dire sur la section comprise entre l'échangeur n°4 dit du Vittier, et l'échangeur n°7 dit de Pont de Crau. Seraient considérés comme en transit, les véhicules empruntant la RN113 d'un bout à l'autre de cette section.

Le détail des limites de cette zone pourrait être discuté, notamment au regard de la difficulté de faire porter l'interdiction sur un périmètre nettement plus large que celui mentionné. Ce périmètre d'interdiction constitue une hypothèse matériellement possible et est donc retenu comme hypothèse de la présente étude



Source : EGIS

2.1.2 - Usagers concernés et temporalité

En première hypothèse, seraient **interdits l'ensemble des PL de PTAC supérieur à 3,5 tonnes**, à l'exception des véhicules de secours et des forces de l'ordre. La question des TC (cars LER, services librement organisés (cars Macron), cars de tourisme) serait à traiter clairement – ils pourraient faire l'objet d'une dérogation – mais elle est assez accessoire en volume. En conséquence, cette question n'est pas décisive, elle est donc mise de côté dans la présente étude.

Les mesures juridiques d'interdiction et de pénalisation n'ont vocation à s'appliquer qu'aux **usagers « en transit »**, cette disposition est détaillée plus loin dans le présent rapport.

Un autre aspect est le caractère temporel : **la mesure serait permanente** c'est-à-dire prise à tout heure et en toute saison, de manière non conditionnelle (non liée aux pics de pollution par exemple) et de manière définitive (ou du moins durable).

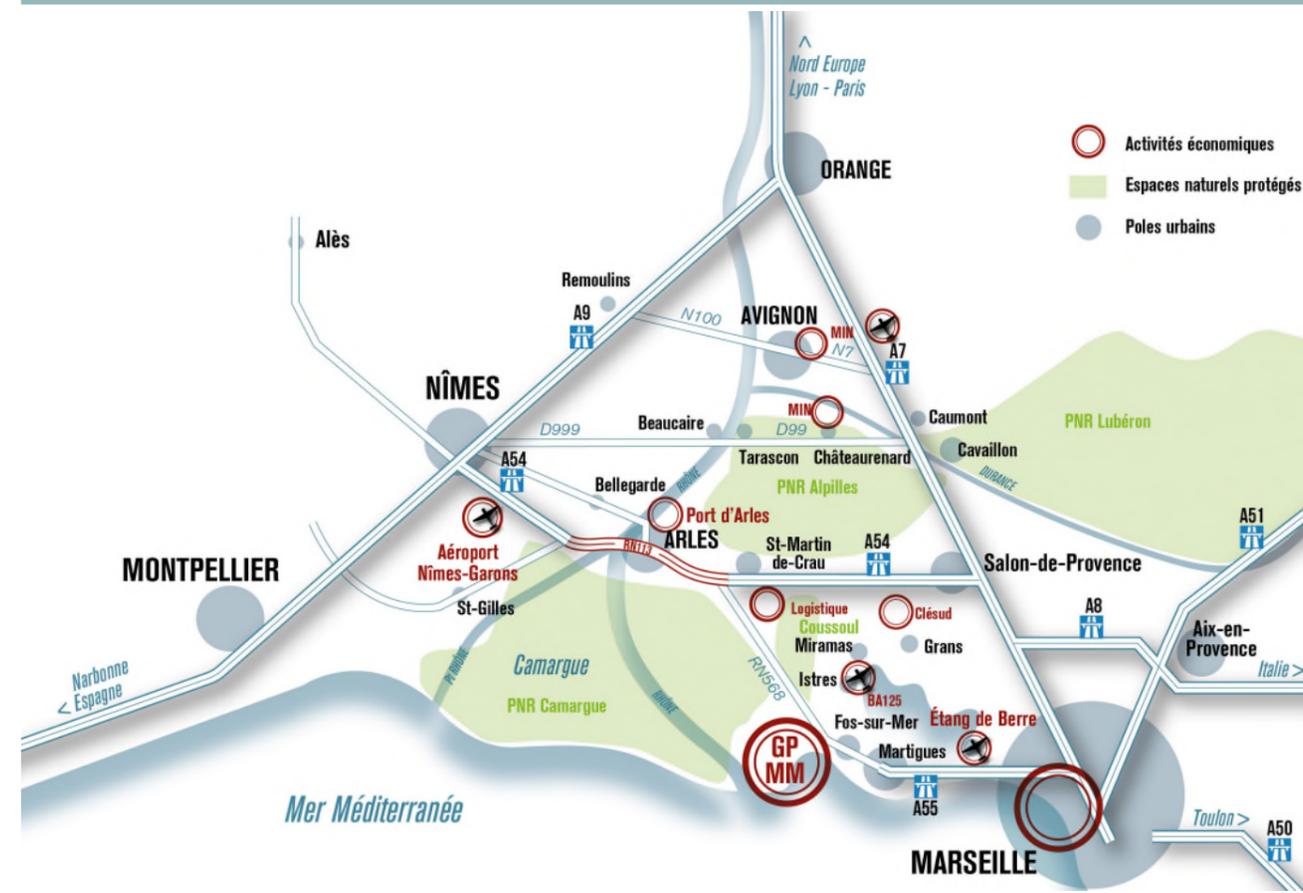
TYPE DE VEHICULE	POIDS (PTAC) / NOMBRE DE PLACES	AUTORISE / INTERDIT
Voiture, véhicule utilitaire	<3,5t	Autorisés
Voiture, véhicule utilitaire avec remorque	>3,5t	Autorisés
Camion	<3,5t	Autorisés
Camion, Camion avec remorque	>3,5t	Interdit Sauf desserte locale Sauf véhicules de secours, forces de l'ordre
Car, Bus	> 16 places	Interdits ou dérogation ? Sauf desserte locale
Véhicules agricoles	/	Interdits comme actuellement

2.1.3 - Périmètre géographique impacté

L'interdiction des poids lourds en traversée d'Arles provoquera un report de ces trafics sur un ou plusieurs autres itinéraires. L'itinéraire de substitution doit offrir des caractéristiques au moins équivalentes à la RN113 en matière de continuité autoroutière, c'est-à-dire de capacité d'écoulement du trafic, de sécurité et de qualité de service. **L'itinéraire de substitution constitué par les autoroutes A7-A9-A54** offre, sous réserve de quelques aménagements, des caractéristiques satisfaisantes. Les itinéraires intermédiaires, via Tarascon/Beaucaire ou via Avignon, ne permettent pas d'accueillir raisonnablement ce report de trafic. Ces points seront détaillés plus loin dans le présent rapport.

Le périmètre géographique impacté est donc « le triangle A7-A9-A54/RN113 ». Il est caractérisé par la présence de plusieurs pôles urbains et donc de riverains des itinéraires, de plusieurs sites d'activités économiques importants et d'espaces naturels protégés. Les impacts de la mesure sur chacun de ces points sera étudié plus loin dans le présent rapport.

FIGURE 3 – PERIMETRE GEOGRAPHIQUE IMPACTE



Source : EGIS

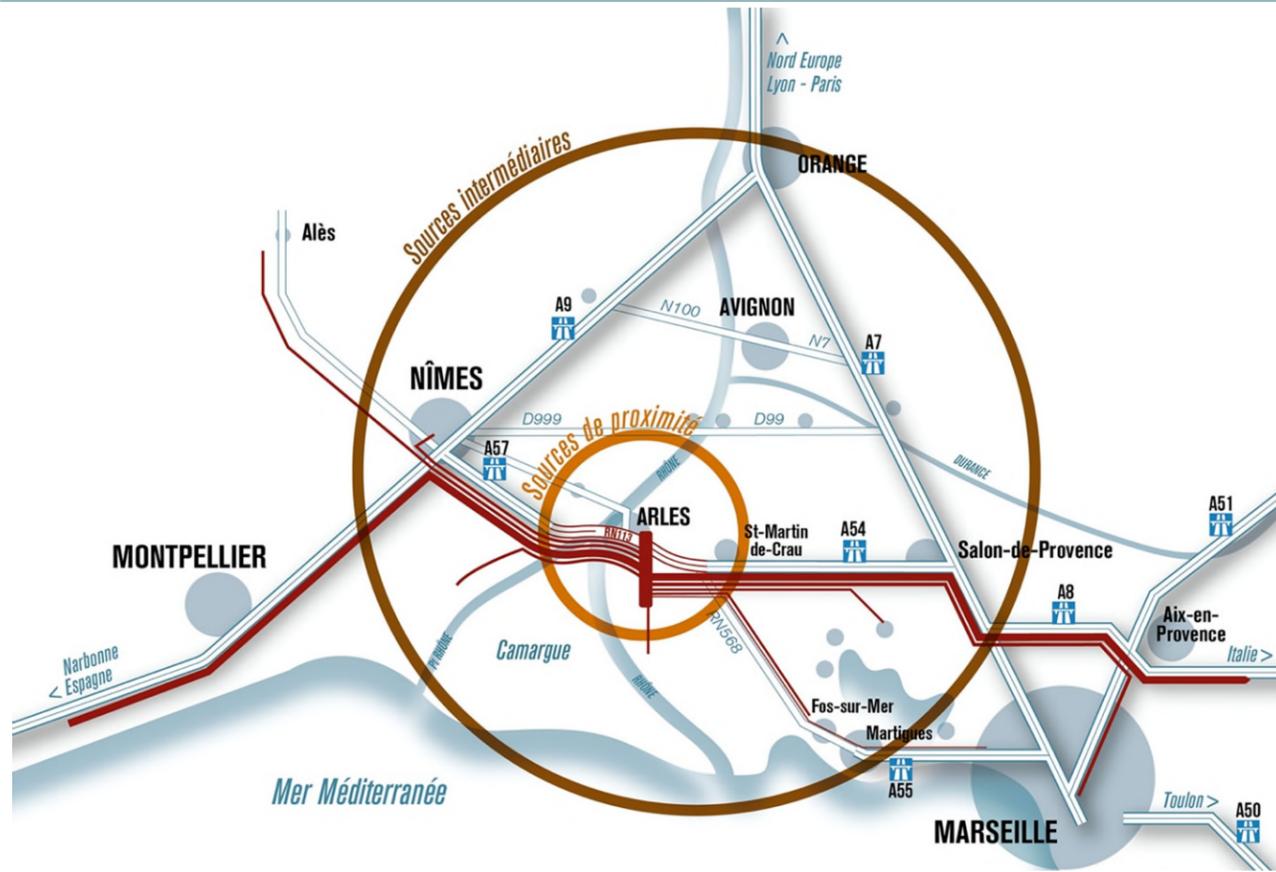
2.2 - Présentation des enjeux de trafics actuels

2.2.1 - Les flux de trafics sur la RN113 en traversée d'Arles

Le trafic sur la RN113 dans la traversée d'Arles atteignait en 2017 plus de 75 000 véh/j dont environ 6 800 PL. La RN113 concentre actuellement toutes sortes de trafics : le flux de transit entre Arles et Saint Martin de Crau, représente 44% du total, tandis que le trafic d'échange et local représente 56%. Le flux de poids lourds est majoritairement constitué de véhicules en transit (78%). Plus à l'est, le trafic sur l'actuelle RN113 se déleste d'un tiers des véhicules qui prennent la direction de Fos et du littoral. Le pourcentage de PL dans ces chiffres représente 11% sur la section urbaine de la RN113.

L'enquête de trafic réalisée en 2018 par le CEREMA nous enseigne que le trafic PL traversant Arles par la RN 113 a des origines et des destinations très diffuses : distantes (international, grands pôles interrégionaux Français), intermédiaires (zones économiques et urbaines situées dans la région), et de proximité (située dans Arles ou à proximité).

FIGURE 4 – LES 3 SOURCES DE TRAFICS



Source : EGIS

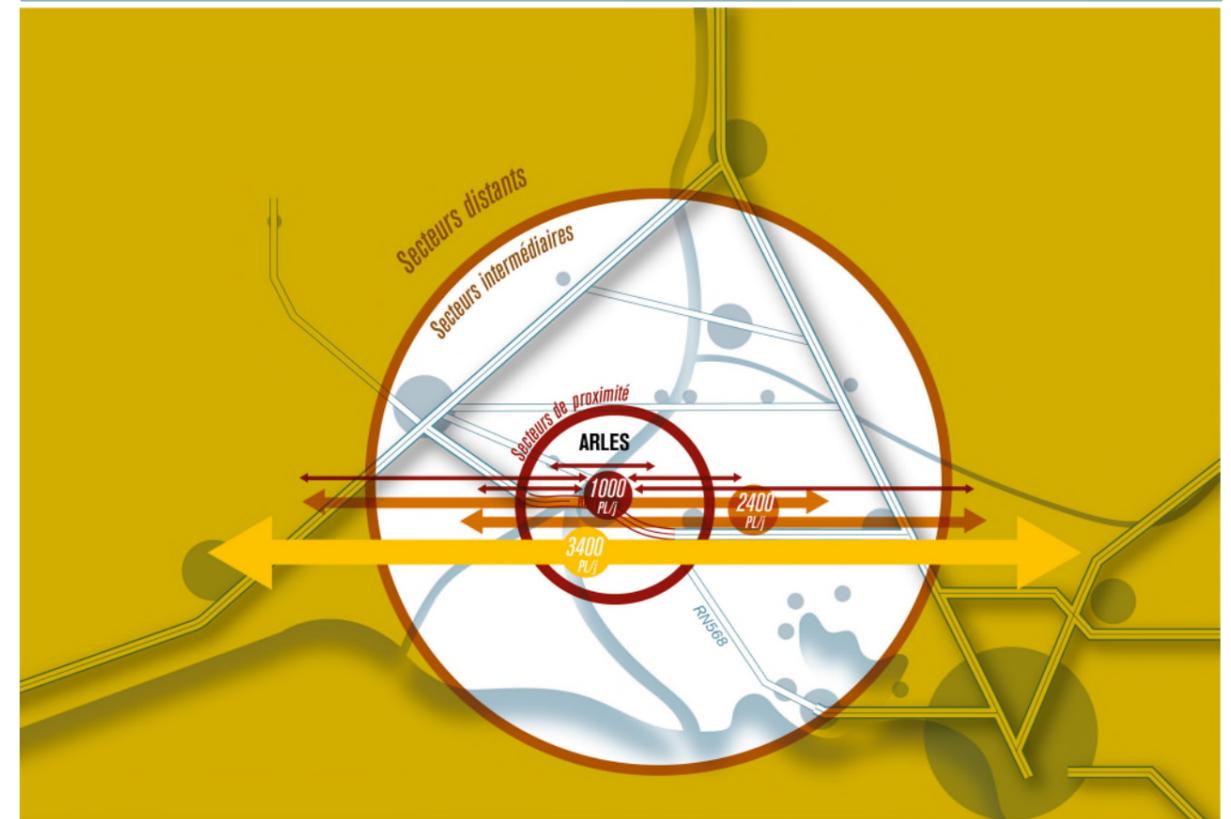
Le trafic total empruntant la RN113 en traversée d'Arles est estimé à 6800 PL par jour en moyenne annuelle. Ce trafic varie selon les tronçons situés entre les échangeurs de la RN113 entre 6836 et 6855, par simplification la valeur arrondie des trafics (6800) est considérée ici.

La part de **trafic de secteurs de proximité (1 000 PL/j)**, c'est-à-dire qui entre ou qui sort par l'un des échangeurs en traversée d'Arles est considérée comme du trafic local.

Un peu moins de la moitié du trafic total (**3 400PL/j**) peut être considérée comme du **trafic de secteurs distants**, c'est-à-dire qui provient et rejoint des destinations situées au-delà de Montpellier à l'ouest ou Aix à l'est.

Le reste (**2 400PL/j**) peut être considéré comme du **trafic de secteurs intermédiaires**, c'est-à-dire qui provient ou rejoint une destination située avant Montpellier ou avant Aix. Par exemple, depuis l'est d'Arles 1 300 PL viennent de la RN568, principalement de GPMM et sa zone industrielle portuaire (ZIP) ou de l'Étang de Berre dont 300 au-delà de Martigues, 600 PL viennent des communes situées à l'ouest de Salon (Grans, Miramas...). Depuis l'ouest d'Arles la situation est plus simple la majorité des poids lourds va jusqu'à Nîmes et au-delà, 200 PL ne vont néanmoins pas jusqu'à Nîmes (desserte de Fourques, Saint-Gilles,).

FIGURE 5 – LA REPARTITION DU TRAFIC SELON LES 3 DISTANCES D'ORIGINES ET DESTINATIONS



Source : EGIS

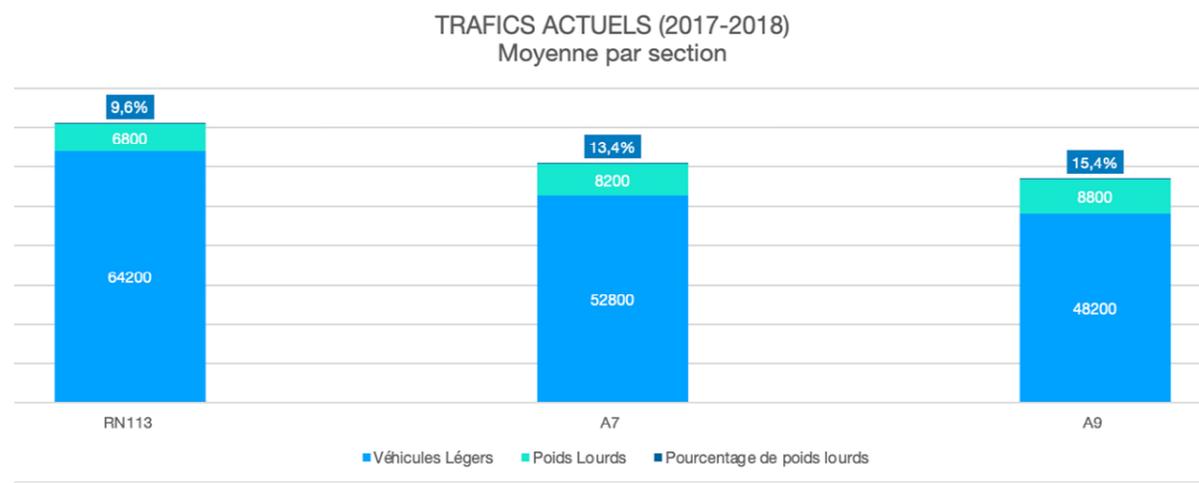
2.2.2 - Les flux sur le triangle A7-A9-RN113

Sur les itinéraires alternatifs A7 et A9, le trafic atteignait respectivement en 2018¹, 61 000 véh/j et 57 000 véh/j dont respectivement 8 200 et 8 800 PL/j.

Les données de l'open data mise à disposition par l'État, nous renseignent sur les trafics globaux. Le trafic varie selon les tronçons situés entre les échangeurs de chacun des axes, par simplification seule la moyenne des trafics est présentée ici. Cependant, les calculs des impacts de ce trafic qui seront évalués plus loin dans ce rapport tiennent compte des trafics détaillés par tronçon.

.. Le trafic en traversée d'Arles est très élevé il décroît en s'écartant de la zone urbaine pour atteindre un niveau bas sur l'A54 puis pour remonter à l'approche d'A7 et d'A9. En fait, la RN113 en traversée d'Arles est plus circulée que les autoroute A7 et A9. . Son niveau de trafic poids lourds est très élevé , ce qui est un marqueur d'un grand axe de déplacement de marchandise. Toutefois il est plus faible que sur A7 et A9.

FIGURE 6 – LA REPARTITION DU TRAFIC SUR LE TRIANGLE A7/A9/RN113



Source : données open data

¹ Moyennes des trafics observés sur chaque tronçon d'autoroute de trafic homogène, c'est-à-dire entre échangeurs.

2.3 - Les 3 scénarios d'interdiction

La présente étude développe plusieurs scénarios pour définir les usagers qui pourraient être soumis au dispositif d'interdiction de circulation des Poids Lourds.

- **Un scénario 1 relatif à l'état minimal d'interdiction** : ce serait notamment le cas des **PL venant des secteurs distants** qui représentent un flux significatif. C'est le flux, représentatif du grand transit, notamment international et interrégional, et pouvant faire un « détour » par Orange (allongement de parcours > 50 km, associé à de longs trajets et donc en proportion supposé relativement acceptable).
- **Un scénario 2 relatif à l'état maximal d'interdiction** : ce serait le cas des **PL venant des secteurs distants et intermédiaires** qui représentent un flux encore plus important, représentatif du grand transit et du trafic régional, et devant faire un « détour » par Orange (allongement de parcours >50km, associé à des trajets de longueurs variables dont certains peuvent être de moins de 100 km, ces derniers sont donc en proportion supposé « très pénalisant »). Le trafic PL venant de la RN568, en particulier de la ZIP de Fos et GPMM, et les communes à l'ouest de l'étang de Berre nécessite un détour beaucoup plus long (> 100 km, pour des PL venant de la ZIP). Les PL venant de l'Est et à destination des communes de Camargue (telles que les Saintes-Maries, Fourques, Saint-Gilles...). Ces flux sont plus modestes, mais relativement importants pour la desserte du territoire. Le détour peut être considérable : Salon > Orange > Nîmes > Arles (Vittier) > 100 km.
- **Un scénario 3 relatif à un état intermédiaire d'interdiction** : ce serait le cas des **PL venant des secteurs distants comme précédemment et d'une partie des PL venants des secteurs intermédiaires**. Ce scénario serait à définir dans le détail des dérogations (dérogation par exemple pour tout PL de la base logistique de Saint-Martin-de-Crau, de GPMM, ou des autres pôles intermédiaires...). Il y a autant de scénarios possibles que de pôles économiques, ou urbains. À ce stade de l'étude, les dérogations sont considérées acquises pour la moitié des usagers. Cette considération « simpliste » présente l'avantage de caractériser un cas situé entre les deux cas extrêmes précédents, affinant ainsi l'étude.

Source : EGIS

Les graphes en page suivante présentent les enjeux chiffrés de chacun de ces scénarios. Il en ressort que les variations de trafic globaux, tous véhicules inclus, sont significatifs de -8% à +10% et donc questionnent les impacts (positifs ou négatifs) sur les infrastructures existantes et leurs capacités. Les variations des trafics Poids Lourds sont très importantes de -87% à +72% et donc questionnent sur les impacts (positifs ou négatifs) sur le cadre de vie des riverains, l'économie (liées aux marchandises), et peut être sur le milieu naturel.

Ces questionnements sont analysés plus loin dans le présent rapport.

FIGURE 7 – LA REPARTITION DU TRAFIC SELON LES 3 DISTANCES D'ORIGINES ET DESTINATIONS

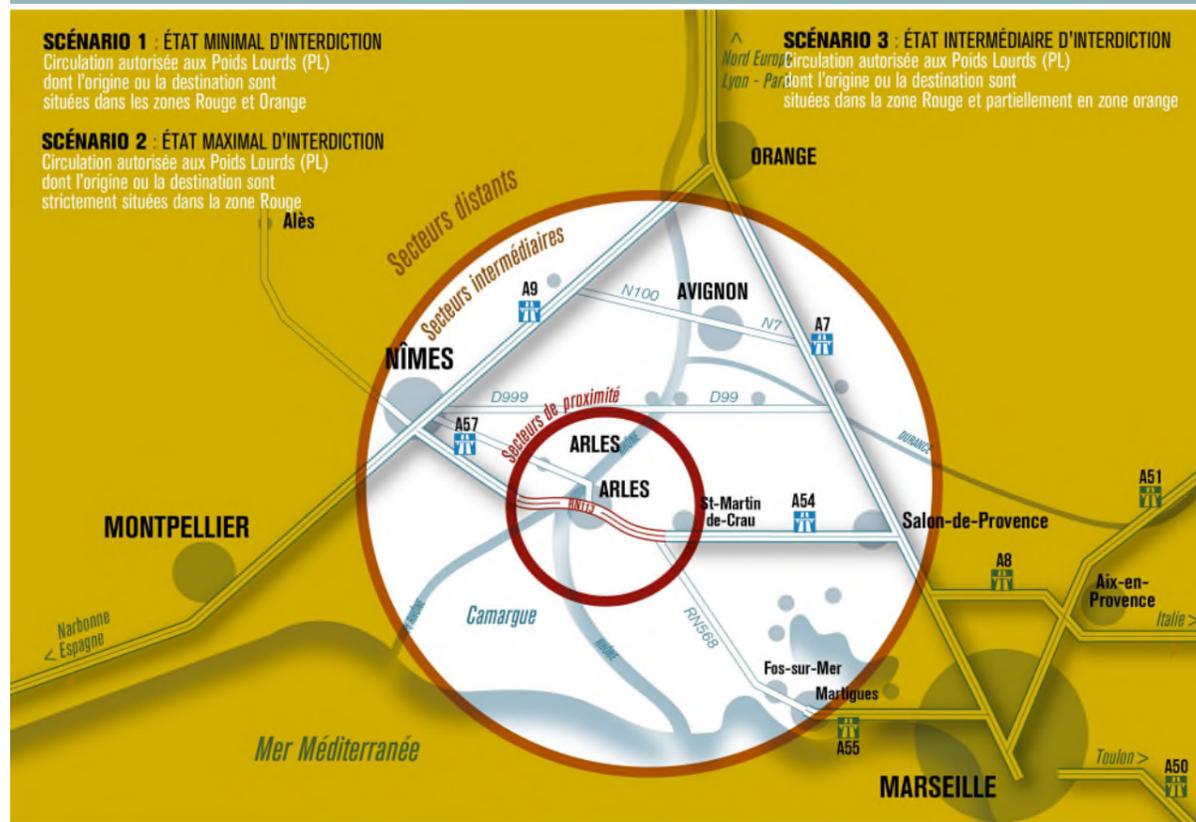
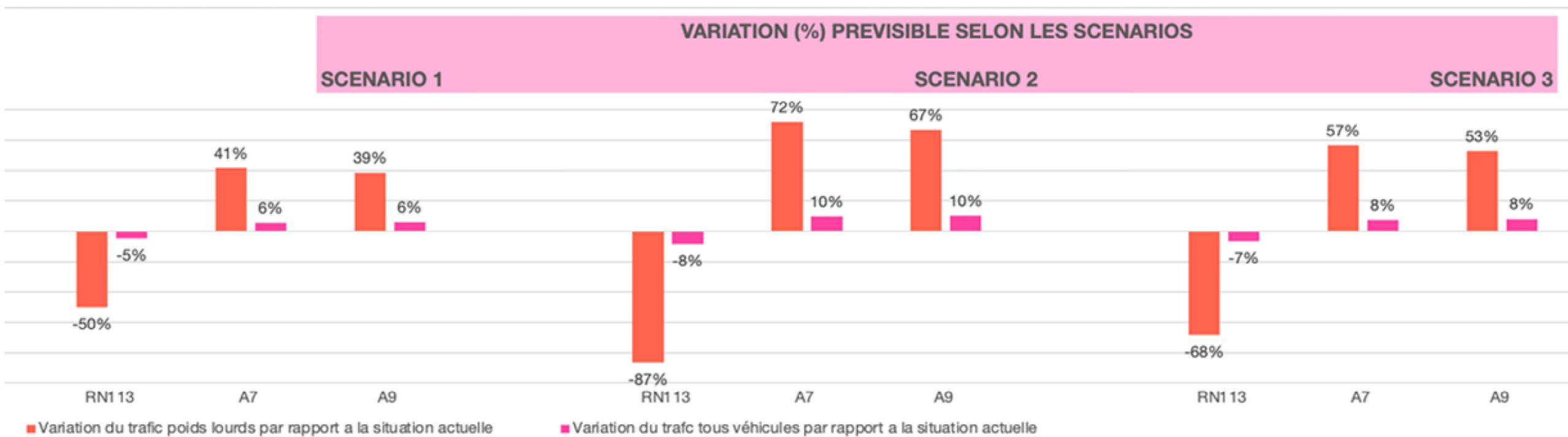
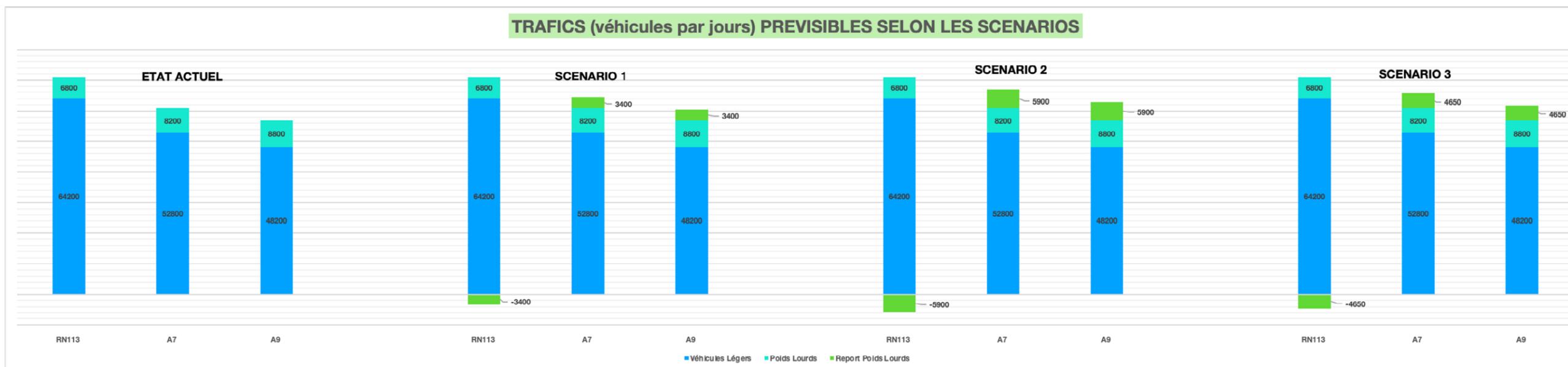


FIGURE 8 – LA LOGIQUE GEOGRAPHIQUE



Source : Egis

3 - LE CORPUS JURIDIQUE RELATIF AUX INTERDICTIONS DE POIDS LOURDS

3.1 - La conformité au regard des règles applicables aux mesures de police

La notion de « faisabilité juridique », en substance, implique qu'il existe un fondement juridique à une décision administrative et que cette décision résisterait à un recours devant la juridiction compétente (ici le Tribunal Administratif). Toute mesure de police fait l'objet d'un contrôle de l'erreur de droit et de l'erreur de fait. La **mesure doit tout d'abord être légalement justifiée en droit, c'est-à-dire qu'elle se rattache à un motif pouvant légalement la justifier**. Les différents motifs pouvant légalement fonder une mesure d'interdiction de circulation seront étudiés au paragraphe ci-dessous.

Dans l'hypothèse d'un recours, le juge vérifie non seulement que **le motif invoqué est bien justifié et documenté mais encore que les faits invoqués par l'administration présentent les caractéristiques permettant de prendre la décision**. Ainsi, par exemple, il n'hésitera pas à annuler une mesure d'interdiction de circulation lorsque les nuisances sur lesquelles elle se fonde ne sont pas établies.

Le juge vérifie également que la mesure est proportionnée à l'objectif poursuivi. En matière de police, le contrôle du juge sur la qualification juridique des faits est très poussé puisqu'il contrôle l'adéquation de la mesure aux faits. Il faut **que la mesure soit proportionnée à l'objectif poursuivi, c'est-à-dire qu'elle constitue la mesure la moins restrictive possible pour atteindre le but qui lui est assigné** compte tenu des faits en cause. Parce qu'une mesure de police doit être proportionnée au but à atteindre, le juge administratif considère le plus souvent les interdictions générales et absolues comme illégales et effectue un strict contrôle sur ce point.

3.2 - Les motifs pouvant légalement fonder la mesure

Les motifs pour fonder légalement une interdiction de circulation sont (au vu de la législation et de la jurisprudence) :

- Les nécessités de la circulation et de protection de l'environnement (L.2213-2 CGCT). Ce fondement juridique ne peut être utilisé que pour des mesures limitées dans le temps ;
- La tranquillité publique et qualité de l'air, faisant partie de la salubrité publique (L.2213-4 CGCT et si la mesure est édictée par le préfet : L.2215-3 et L.2215-1) : le motif de sécurité et de tranquillité publique a été employé par arrêté préfectoral de 2011 pour interdire les PL sous Fourvière.

Nota : L'autorité en charge du pouvoir de police dépend (i) de la localisation de la voie en agglomération ou à l'extérieur et (ii) de la nature de la voie. Enfin et en tout état de cause, en vertu des articles L.2215-1 et L. 2215-3 CGCT, le préfet peut également être compétent pour prendre des mesures d'interdiction de circulation.

Dans le cas présent, il semble qu'elle puisse être justifiée tant par des motifs tenant à la tranquillité publique qu'à la préservation de la qualité de l'air. Cette justification devrait apparaître dans la motivation de la mesure de police.

3.3 - Enseignements de la jurisprudence

3.3.1 - La motivation de l'arrêté d'interdiction

L'interdiction se fixe comme objectif la tranquillité publique et la qualité de l'air dans une certaine zone.

Dans le cas présent, il faudra démontrer que la réduction du bruit et l'amélioration de la qualité de l'air dans cette zone (le long de la RN113 ou sur le territoire d'Arles) justifient une mesure d'interdiction. Toutefois, juridiquement parlant, il n'existe pas de seuils en termes d'augmentations de pollution acceptable reportée (la décision prise pour les berges de Seine à Paris le montre bien). Les effets pervers ou négatifs seront analysés : il serait également nécessaire de démontrer que les effets pervers ou négatifs (report ou induction de trafic) dans le périmètre du dispositif (le triangle A7-A9-RN113), qui sont la conséquence de la mesure, n'ont pas pour effet de la priver de toute efficacité au regard de son objectif.

3.3.2 - La proportionnalité de la mesure

La proportionnalité de la mesure est analysée au regard de l'objectif poursuivi et donc de l'étude d'impact. Les éléments suivants sont pris en compte : desserte locale maintenue, itinéraire de contournement même à péage, exonération pour des véhicules peu polluants, la possibilité laissée aux véhicules d'urgence et des forces de l'ordre à circuler librement. Moindre la mesure sera générale et absolue, moindre seront les risques d'illégalité.

Dans le cas présent la proportionnalité de la mesure serait d'autant meilleure que :

- (i) **Il ne s'agit pas d'une mesure interdisant toute circulation routière, mais seulement la circulation des Poids Lourds en transit (autorisant la desserte locale) ;**
- (ii) **La définition du transit va dans le même sens, puisqu'elle n'interdit pas au trafic de longue distance d'entrer dans Arles et de s'y arrêter (elle lui interdit seulement de traverser la ville sans s'arrêter) ;**
- (iii) **Il y aurait des dérogations pour les Poids Lourds venants des secteurs intermédiaires (cf. définition ci-avant) prenant en compte les intérêts des communes voisines, en n'ayant pas pour effet de rendre ces communes trop difficiles d'accès ;**
- (iv) **Il existe des itinéraires de contournements assez attractifs, même si celui-ci est à péage (ce que permet la jurisprudence pour les Poids Lourds) ;**
- (v) **Elle serait limitée à certains horaires.**

Plus précisément, il est difficile d'affirmer à partir de quelle limite un allongement substantiel (en temps et en kilométrage) serait qualifié de disproportionné. Cela dépendra sans doute de la nature et de la durée du trajet (des allongements de parcours de 50 km sur des trajets de courte ou moyenne distance - 50 à 150 km - ou de longue distance - 300 à 500 km - ne sont sans doute pas équivalents. Les dérogations devront être soigneusement envisagées, en particulier celles en provenance de la ZIP de Fos. Leur trajet sera rallongé de 100 km (trajet Fos – Nîmes). On peut identifier d'autres cas un peu moins défavorables comme CléSud sur les communes de Grans-Miramas, ou plus défavorables : ZA logistique de Saint-Martin-de-Crau. Dans l'hypothèse, probable, où ces allongements représenteraient un caractère disproportionné pour eux, les usagers concernés devraient bénéficier d'une dérogation à l'application. En l'absence d'une telle dérogation, la légalité du dispositif serait fragilisée. Ainsi, pour les usagers en grand transit, on peut effectivement considérer qu'il existe un itinéraire de contournement, et même plusieurs : l'A7-A9 via Orange ; l'A7-A9 via Avignon et la RN7, la RN100, et une voie communale ; la route des Alpilles Cavaillon-Beaucaire-Nîmes (D99-D999).

3.4 - Les autres règles à respecter

La légalité d'une mesure d'interdiction de la circulation ne doit pas seulement être envisagée au regard du corpus de règles propres à la matière de la police. Il faut aussi examiner : le respect du principe d'égalité, une possible qualification d'entrave à la liberté des marchandises, les conditions de mise en œuvre des dispositifs techniques, l'impact sur les concessions existantes

3.4.1 - Principes d'égalité

Tout dispositif à mettre en place doit respecter le principe d'égalité : si les périmètres géographiques et catégorielles ne coïncident pas, cela revient à prévoir une dérogation ou une exonération pour certains usagers en transit. Une telle dérogation doit être compatible avec le principe d'égalité, principe à valeur constitutionnelle qui implique qu'à situations semblables, il soit fait application de solutions semblables.

Le respect du principe d'égalité : s'agissant d'interdictions qui frappent les Poids Lourds en transit, la jurisprudence a déjà eu l'occasion de se prononcer à plusieurs reprises en estimant qu'une telle mesure n'a pas pour effet de porter atteinte au principe d'égalité, dès lors que les véhicules en transit et les véhicules qui ne le sont pas ne se trouvent pas dans des situations identiques.

Si le principe d'égalité ne fait pas obstacle à un traitement différencié de certains usagers qui se trouvent dans une situation différente (absence d'itinéraire de contournement pour certains usagers en transit par exemple), les dérogations accordées au trafic du secteur intermédiaire pour des considérations de préservation de l'économie locale doivent être strictement limitées.

En l'espèce, les dérogations au dispositif en faveur des usagers en transit ne pourraient donc être admises que pour autant qu'il peut être démontré (i) que les usagers sont placés dans des situations différentes, comme cela est le cas, par exemple, des usagers en transit qui ne disposent pas d'itinéraire de contournement adapté ou (ii) que cette différence de traitement est justifiée par un motif d'intérêt général, tel que, par exemple, la nécessité de préserver l'activité économique locale, et enfin (iii) que la dérogation est en rapport avec l'objet de la loi qui l'institue ou les conditions d'exploitation du service ou des ouvrages.

En l'espèce, il semble difficile (hasardeux) d'identifier un motif d'intérêt général qui justifierait les dérogations accordées. Il paraît, dès lors, plus pertinent de fonder cette justification sur une différence de situation.

Si la justification de la dérogation semble ainsi pouvoir être démontrée au regard de la différence de situation entre les usagers ou de l'intérêt général, la vérification de sa cohérence avec l'objectif poursuivi par le dispositif de réduction des nuisances devra faire l'objet d'une attention particulière. En effet, le lien entre une dérogation fondée sur l'origine ou la destination et l'objectif de réduction des nuisances n'est pas absolument évident.

En outre, si les dérogations mises en œuvre avaient pour effet d'exonérer une très grande proportion du trafic de transit, le dispositif considéré serait vidé de sa substance et privé d'effet. Dans cette hypothèse, ces dérogations seraient considérées comme contraires au principe d'égalité. Il conviendrait ainsi de veiller à ce que les dérogations en cause restent circonscrites et ne concernent qu'une part minoritaire du trafic de transit, uniquement, par exemple, dans le but de pallier certains effets pervers sur l'économie locale de cette mesure pour certains usagers.

Dans le cas présent, le respect du principe d'égalité sera d'autant mieux démontré que le trafic de transit soumis à la mesure d'interdiction soit équilibré entre l'application à une très grande proportion du trafic total, et un régime de dérogations strictement limité par des motifs objectifs (absence d'itinéraire de contournement ce qui n'est pas le cas ici, ou réparation d'un effet pervers pour l'économie locale).

² Pour détecter et identifier les véhicules (i) à l'entrée du périmètre d'interdiction, (ii) dans le périmètre d'interdiction et (iii) à la sortie du périmètre d'interdiction.

3.4.2 - La qualification d'entrave à la liberté de circulation des marchandises

Il convient d'analyser le point de savoir si l'interdiction de circulation des véhicules en transit en cause est susceptible d'être qualifiée de restrictions à la liberté de circulation des marchandises au sens des articles 34 et 35 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE).

En effet, la CJCE a jugé que l'interdiction de circulation frappant les poids lourds en transit de plus de 7,5 tonnes qui souhaitaient emprunter l'A12 en Autriche était susceptible d'une telle qualification eu égard (i) à l'importance stratégique de cet axe pour les échanges commerciaux entre l'Italie, l'Autriche et l'Allemagne et (ii) à l'insuffisance des solutions alternatives de transport (transport ferroviaire) ou des autres itinéraires routiers (notamment via la Suisse).

En l'espèce, le passage par Arles (A54-RN113) constitue certes une voie importante de circulation, mais cette voie ne présente par la même importance vitale que l'A12 autrichienne qui est la seule route d'importance reliant l'Italie et l'Autriche au Sud-Ouest de l'Allemagne.

Dans le cas présent, l'itinéraire alternatif (A7-A9) présente des capacités d'absorption du trafic routier suffisante (cf. ci-après), il semble que l'interdiction de circulation aux véhicules en transit ne devrait pas être qualifiée de restriction à la libre circulation des marchandises et ne serait donc pas susceptible d'être incompatible avec le droit de l'Union Européenne.

3.4.3 - Les conditions de mise en œuvre des dispositifs de contrôle technique de cette interdiction

Pour s'assurer de l'efficacité du dispositif eu égard aux objectifs recherchés, les dispositifs de contrôle doivent être suffisamment dissuasifs. Il convient donc d'étudier dans quelle mesure les dispositifs de contrôle et de sanction qui seraient mis en œuvre pourraient être suffisamment efficaces pour rendre l'interdiction véritablement dissuasive.

Plusieurs méthodes permettent de contrôler et d'identifier les Poids Lourds : au-delà des contrôles de police classiques, un ensemble de caméras de type LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation) sur l'axe situé dans le périmètre faisant l'objet de l'interdiction de circulation peut être mis en place (comme à Lyon)². Le contrôle des infractions peut être basé sur les documents permettant d'attester les points d'origine et de destination des Poids Lourds. Cependant, il ne pourrait être exclu qu'un recours puisse être engagé à l'encontre de l'État tendant à l'engagement de leur responsabilité en raison de la carence à assurer la bonne application de la mesure de police.

Dans l'hypothèse de systèmes de contrôle automatique, le contrôle et la sanction des infractions à cette mesure de police impliquent la modification du cadre juridique existant pour permettre l'homologation et la force probatoire des constatations. En l'absence de cet aménagement, les contrôles de police sont bien entendu toujours possibles, malgré des difficultés de mise en œuvre de ces contrôles. En outre, la réglementation communautaire existante ne permet pas aujourd'hui l'accès aux fichiers des immatriculations étrangers, ce qui empêche l'expédition des contraventions au domicile des contrevenants étrangers qui ne pourraient être sanctionnés qu'au travers de contrôles physiques.

Dans le cas présent :

- **Un dispositif de contrôle physique n'est pas impossible a priori mais nécessite une concertation avec les forces de l'ordre et l'aménagement de zones de contrôle ad hoc le long de la RN113 dans les deux sens (elle n'existe pas à ce jour) ; cette possibilité n'est pas étudiée à ce stade, mais n'est sans doute pas l'élément le plus difficile.**
- **Un dispositif de contrôle physique nécessite des moyens (police nationale) significatifs, difficilement mobilisables surtout dans la durée ce qui n'est pas toujours facile.**

- **Un dispositif de contrôle automatique apparaît très fortement souhaitable, voire nécessaire, compte tenu du caractère pérenne de la mesure, de l'intensité du trafic PL.**

Le dispositif devrait être accompagné d'un dispositif de contrôle automatisé, pour rendre l'interdiction dissuasive et assez bien appliquée. En effet, les contrôles de police classiques semblent pouvoir difficilement être mis en œuvre : difficulté d'interception des PL sur une voie express, *a fortiori* sans aire de contrôle prévue à cet effet au droit de la zone d'interdiction. Envisager un contrôle par les Forces de l'Ordre nécessiterait sans doute d'aménager un espace pour cela, et d'examiner étroitement la question avec eux.

Nota : dans le cas de l'interdiction du transit PL au droit de Fos-sur-Mer, la question des conditions de contrôle avait été examinée en amont et précisément avec les forces de l'ordre. La question des moyens s'était également posée. Dans cette situation, le contrôle est jugé comme partiellement dissuasif alors que l'interdiction PL n'implique pas d'allongement de parcours en temps dans la majorité des situations.

Quand bien même il serait possible de réaliser des contrôles de police, il paraît difficile de les rendre vraiment dissuasifs, compte tenu des surcoûts liés aux allongements, sauf à mettre des moyens importants – ce qui apparaît peu réalistes (cf. exemple de Fos). La mise en œuvre d'un dispositif automatique mériterait à lui seul une note spécifique et de longs développements, moins du point de vue technologique, que des conditions de traitement des Poids Lourds avec des plaques étrangères (or c'est bien le trafic de grand transit qui est visé).

3.4.4 - L'impact sur les concessions existantes

Cette question sera peu analysée, dans la mesure où un seul concessionnaire est concerné (Vinci / ASF) pour l'A54, l'A7 et l'A9.

Dans le cas présent, la mesure serait manifestement favorable au concessionnaire compte tenu du kilométrage payant parcouru sur le réseau augmentant très sensiblement. Difficile d'identifier la manière pour la collectivité de récupérer tout ou partie des recettes supplémentaires (très significatives) générées par la concession, au-delà des taxes diverses. Ce calcul de recettes est directement lié à l'accroissement des charges pour le transport routier.

4 - L'ANALYSE BENEFICES/INCONVENIENTS EN REGARD AUX FONCTIONS STRATEGIQUES DU PROJET

L'analyse bénéfiques/inconvénients est réalisée en regard aux fonctions stratégiques du projet :

- Autoroutières (assurer la continuité autoroutière et assurer la sécurité),
- Cadre de vie (contribuer à l'amélioration du cadre de vie),
- Développement (contribuer au développement local et à la préservation du patrimoine),
- Environnement (préserver la relation entre le territoire et l'Homme),
- Réalisation (maîtriser la mise en œuvre et son coût).

4.1 - Autoroutières (assurer la continuité autoroutière et assurer la sécurité)

Le triangle A7-A9-A54/RN113 constitue plusieurs maillons nécessaires pour assurer les continuités autoroutières des axes « Nord-Sud de la France » (A7 et A9) et « Ouest-Est de l'axe international Espagne – France – Italie » (A9, A54, A7 et A8). Plus précisément, la continuité est actuellement assurée sur l'axe Nord-Sud (A7-A9) et partiellement assurée sur l'axe Ouest-Est entre Nîmes et Salon-de-Provence : les deux « antennes » autoroutière A54 provenant de Nîmes (15 km à l'Ouest) et de Salon de Provence (21 km à l'Est) seraient à compléter pour assurer la continuité autoroutière qui est actuellement assurée par la RN113, qui a le statut de « Route à Grande Circulation Nationale » sur 27 km.

L'objectif est donc d'assurer la continuité des caractéristiques autoroutières. Cet objectif entraîne des conséquences importantes quant aux qualités à atteindre en termes de :

- De capacité d'écoulement et de qualité du service d'exploitation ;
- De qualité du service d'exploitation ;
- De perception de l'itinéraire par les usagers ;
- De sécurité.

4.1.1 - Capacité d'écoulement

Le trafic sur la RN113 dans la traversée d'Arles atteignait en 2017 plus de 75 000 véh/j dont environ 6 800 PL. La RN113 concentre actuellement toutes sortes de trafics. Le flux de transit entre Arles et Saint-Martin-de-Crau, représente 44% du total, tandis que le trafic d'échange et local représente 56%. Le flux de poids lourds est majoritairement constitué de véhicules en transit (78%). Plus à l'est, le trafic sur l'actuelle RN113 se déleste d'un tiers des véhicules qui prennent la direction de Fos et du littoral. Le pourcentage de PL dans ces chiffres représente 11% sur la section urbaine de la N113. **Globalement, les niveaux de trafic actuel sont préoccupants, en particulier sur le pont du Rhône et sur la RN113 à l'Est d'Arles. Ils correspondent aux limites de capacité de ces infrastructures. La congestion apparaît à certains moments (pointes des week-ends, des périodes estivales et lors d'incidents ou d'accidents mais les capacités demeurent relativement bonnes aux heures de pointes en semaine).**

Sur les itinéraires alternatifs A7 et A9, le trafic atteignait respectivement en 2018³, 61 000 véh/j et 57 000 véh/j dont 8 200 et 8 800 poids lourds. **Leurs configurations avec 2x3voies (A7 et A9 au sud de l'échangeur d'Avignon) ou 2x2 voies (A7 orange – Échangeur d'Avignon) leur confèrent une capacité d'écoulement satisfaisante mais avec des risques de congestion lors des grandes migrations estivales.**

La bifurcation entre l'A7 et l'A9 à Orange ne permet pas d'accueillir le trafic supplémentaire. Le trafic venant d'une des autoroutes doit en effet emprunter la sortie de l'autoroute vers Orange, traverser la barrière de péage, effectuer un retournement au carrefour giratoire existant et entrer à nouveau sur l'autre autoroute. La capacité d'écoulement de la circulation par le giratoire est totalement inadaptée aux niveaux des trafics supplémentaires (des bouchons sont inévitables). Il n'y a pas de solution simple d'amélioration (une bretelle de sortie avait été construite à l'origine de l'autoroute puis fermée en raison de sa dangerosité (sortie des poids lourds par la gauche, c'est-à-dire en coupant la voie rapide utilisée par les véhicules légers) : La mise en œuvre

³ Moyennes des trafics observés sur chaque tronçon d'autoroute de trafic homogène, c'est-à-dire entre échangeurs.

de la mesure nécessite au préalable le réaménagement de bifurcation : c'est une opération importante dont le délai de mise en service peut être estimé à 6 à 8ans. En effet, elle nécessite des procédures d'étude, de concertation et d'enquête publique, d'avenant au contrat de concession entre l'État et Vinci Concession, et enfin la réalisation des libérations d'emprise, des appels d'offres et des travaux.

4.1.1 - Qualité du service d'exploitation

La qualité du service d'exploitation est caractérisée par : **l'efficacité des interventions de viabilité** (surveillance, délai d'alerte et d'intervention, service hivernal, organisation des interventions prévisibles) ; **une gestion efficace du trafic qui vise à répartir et contrôler les flux** (élaboration de plans de gestion, actions préventives, traitement en temps réel par la mise en place de contrôle d'accès, gestion des barrières de péage, itinéraires bis) ; **une aide aux déplacements des usagers en organisant l'information routière** (information en temps réel sur l'état du trafic).

4.1.1 - Perception de l'itinéraire par les usagers

La lisibilité de l'itinéraire par l'utilisateur se traduit par la perception d'une logique d'itinéraire, le long duquel il ne sera pas surpris, non seulement par des caractéristiques qui le mettraient en difficulté mais encore par la logique du parcours, un parcours direct est perçu comme naturel, ou par la durée du temps de parcours.

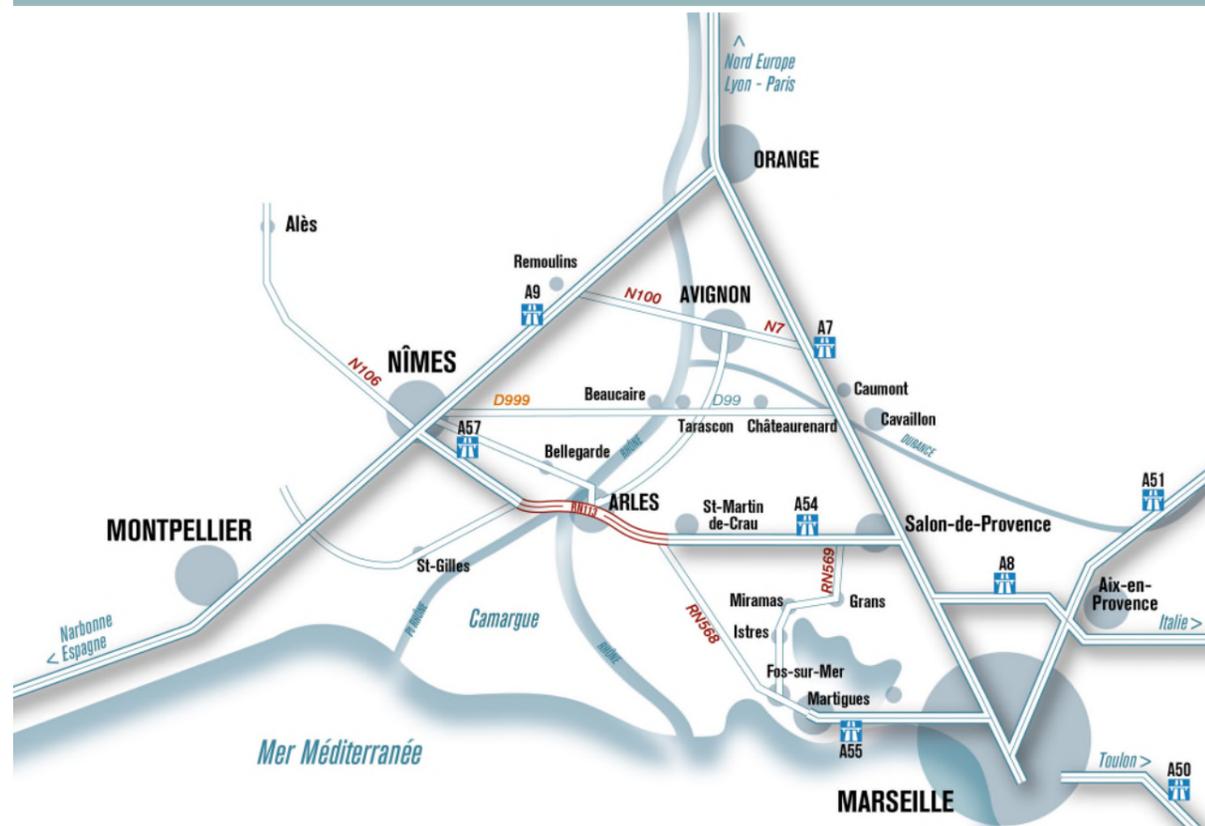
L'utilisateur de l'autoroute A54, en transit depuis l'A9 vers l'A7, peut percevoir une discontinuité lorsqu'il aborde le parcours sur la RN113. Le spécialiste de conception autoroutière l'explique par les caractéristiques de l'autoroute qui sont d'un niveau d'exigence plus élevé sur l'A54 que sur la RN113 (les caractéristiques géométriques sont « plus serrées » : courbes, largeurs... sur la RN113) et par la mixité du trafic (transit et local) lié à la proximité urbaine et au réseau d'échangeurs plus dense sur la RN113 que sur l'A54. L'utilisateur peut donc percevoir, s'il y est sensible, l'hétérogénéité entre l'A54 et la RN113. La lisibilité de l'itinéraire est donc plutôt mauvaise. L'utilisateur de l'autoroute A7 ou A9 perçoit une continuité des caractéristiques.

Les usagers concernés par les scénarios d'interdiction PL en traversée d'Arles seront contraints et à ce titre vont devoir abandonner leur itinéraire habituel pour adopter un itinéraire indirect qui peut même être perçu comme anormalement indirect. L'acceptation de cette modification ne sera pas naturelle, elle va au-delà d'un simple changement d'habitude puisqu'elle sera pénalisante et pèsera sur les distances à parcourir et les temps de trajet.

Les temps de trajet pour les PL, à partir d'un calcul théorique, tenant compte de la distance et de la vitesse de circulation sur chaque tronçon, y compris les arrêts aux BPV, la circulation sur les bretelles peuvent être estimés de la manière suivante :

FIGURE 9 – TEMPS DE PARCOURS DES PL SELON LES ITINERAIRES		
ITINERAIRE :	TEMPS DE PARCOURS A VIDE (MIN)	DISTANCE (KM)
A7 (SALON – ECH. A54) - A9 (NIMES, ECH. A54)	VL // PL	
Via A54 - RN113/RN572 – A54	40 // 55	77,8
Via A7 – A9	60 // 85	129
Via A7 – RN1007 (LEO T1 Avignon) – A9	70 // 85	108
Via A54 – N113 – D570N – Beaucaire D999 - A9	Environ 75//90	Environ 100
Via A7 – RD99 (Beaucaire) – A9 (route des Alpilles...)	75 // 90	99,7

FIGURE 10 – ILLUSTRATION DES ITINERAIRES POSSIBLES



Source : EGIS

4.1.1 - Sécurité routière

Le niveau de sécurité sur la RN113 au droit d'Arles, et d'une manière générale sur les 25 km de RN113-RN572 est nettement inférieur à celui d'une autoroute de liaison, sans être pour autant catastrophique. L'effet en matière de sécurité peut être globalement apprécié en comparant l'allongement (50 km), au trajet de 25 km réalisé sur la voie express RN113 dans la situation existante.

A priori ce critère n'est pas déterminant, les deux effets étant du même ordre.

Comparaison des scénarios d'interdiction

L'analyse des enjeux et des effets des scénarios d'interdiction est de nature qualitative, exprimant et explicitant une appréciation en langage commun, tel que cela a été présenté dans les paragraphes précédents.

Les thèmes d'analyse sont mis en perspective les uns des autres dans le tableau suivant. À partir des données et résultats ainsi rassemblés, une « note » est donnée : elle est issue d'un processus de réflexion synthétique sous tendu par la mise en mémoire des éléments saillants et de l'appréciation à « dire d'expert ».

Voir le tableau de synthèse ci-après.

FIGURE 11 – EVALUATION DE LA FONCTION AUTOROUTIERE

Fonctions et Objectifs	Scénario 0: Etat actuel	Scénario 1 : Etat minimal d'interdiction	Scénario 2 : Etat maximal d'interdiction	Scénario 3 : etat intermédiaire d'interdiction	Commentaires
0 Réhibitoire , 1 Très mauvaise, 2 Plutôt Mauvaise, 3 Plutôt Bonne, 4 Bonne, 5 très Bonne					
Fonction Autoroutière : Assurer la continuité autoroutière et Améliorer la sécurité sur le triangle A7-A9-A54 RN113	4	3	2	3	Sous réserve du réaménagement de la bifurcation A7/A9
Fonction autoroutière A54-RN113					
Capacité d'écoulement du trafic	Capacité limitée	3	3	3	Un aménagement de la bifurcation A7/A9 est nécessaire pour rétablir les capacités d'écoulement du trafic. Cet aménagement est à l'étude par Vinci Autoroute , concessionnaire de l'A7 et de l'A9.
Trafic RN113	considérée comme limite (saturation aux période de pointe estivale)	améliorée	très améliorée	améliorée	
Trafic A54 Ouest	Très bonne	Très bonne	Très bonne	Très bonne	
Trafic A54 Est	Très bonne	Très bonne	Très bonne	Très bonne	
Trafic PL RN113	5700/7500	2300/3400	1000/1500*	1600/2500	Trafic exprimés en TMJA
Trafic PL A54 Ouest	6700/7200	3300/3900	1500/3000*	1400/5400	Sources: Open data gov.fr (A7, A9, A54), et CEREMA modèle 2019 note V6
Trafic PL A54 Est	6700/7200	3300/3900	1000/2500*	2100/2400	marge d'incertitude liée aux sources: les années de référence sont proche mais différentes selon les sources (2018 pour open data, et 2017 pour Cerema)
Qualité du service d'exploitation	Moyenne (difficulté pour gérer les évènement accidents bouchons)	très légèrement améliorée	améliorée	légèrement améliorée	
Fonction autoroutière A7-A9					
Capacité d'écoulement du trafic	4	3	3	3	Un aménagement de la bifurcation A7/A9 est nécessaire pour rétablir les capacités d'écoulement du trafic. Cet aménagement est à l'étude par Vinci Autoroute , concessionnaire de l'A7 et de l'A9.
Trafic A9 Orange -Nimes	considérée comme limite (saturation aux période de pointe estivale)	Détériorée	Détériorée	Détériorée	
Trafic A7 Orange-Salon	considérée comme limite (saturation aux période de pointe estivale)	Ralentissement/Bouchon à la Bifurcation A9 vers A7 via "giratoire"	Ralentissement/Bouchon à la Bifurcation A9 vers A7 via "giratoire"	Ralentissement/Bouchon à la Bifurcation A9 vers A7 via "giratoire"	
Trafic PI A9 Orange -Nimes	8100/9600	12000/13000	14000/15400	12700/14200	marge d'incertitude lié à la méthode d'affectation : les trafics interdits sur RN113 entre ech 4 et ech 6 sont affectés sur A54 - A7-A9 par extrapolation à dire d'expert de l'étude Cerema 12/12/2018
Trafic PL A7 Orange-Salon	7600/8700	11000/12400	13400/14800	12000/14000	marge d'incertitude lié à la méthode d'affectation : les trafics interdits sur RN113 entre ech 4 et ech 6 sont affectés sur A54 - A7-A9 par extrapolation à dire d'expert de l'étude Cerema 12/12/2019
Qualité du service d'exploitation	Très bonne	Très bonne	Très bonne	Très bonne	
Perception de l'itinéraire et sécurité sur l'ensemble du triangle A7-A9-A54 RN113					
Perception de l'itinéraire par les usagers	Bonne : "chemin direct"	Mauvaise: "allongement de 70% en temps et en km"	Mauvaise: "allongement de 70% en temps et en km"	Mauvaise: "allongement de 70% en temps et en km"	
nombre de PL concernés	7600	3400	5800	4400	ordre de grandeur
Distance (A9Nimes)-A7 Salon)	77,8km	129km	129km	129km	
Temps de parcours	40/55mn	60/85mn	60/85mn	60/85mn	
Sécurité routière	Plutôt bonne (niveau d'accident moyen pour ce type de route mais gravité plus élevée)	Très bonne (Caractéristiques autoroutières de l'itinéraire de substitution + RN113 moins chargée en trafic)	Très bonne (Caractéristiques autoroutières de l'itinéraire de substitution + RN113 moins chargée en trafic)	Très bonne (Caractéristiques autoroutières de l'itinéraire de substitution + RN113 moins chargée en trafic)	

4.2 - Cadre de vie (contribuer à l'amélioration du cadre de vie)

Le cadre de vie du territoire est plutôt agréable tant par la qualité de l'environnement naturel que par l'intérêt des villages et des agglomérations. Ce territoire est traversé de part en part par la RN113 autour de laquelle se sont organisés les modes de vie presque partout avec un certain équilibre, sauf à Arles où la RN113 coupe la ville en deux, isolant le centre-ville de plusieurs de ses quartiers, de son hôpital et d'une partie de son patrimoine Romain.

L'enjeu des scénarios d'interdiction poids lourds est l'amélioration importante du cadre de vie urbain. Toutefois cela doit se faire de manière mesurée en ne déstabilisant ni les autres espaces urbains qui sont aux voisinages de l'A7 et l'A9, (Salon de Provence, aires urbaines à l'est d'Avignon, Orange ou périphérie urbanisée de Nîmes), ni les espaces naturels.

L'amélioration du cadre de vie se caractérise par quatre grandes actions :

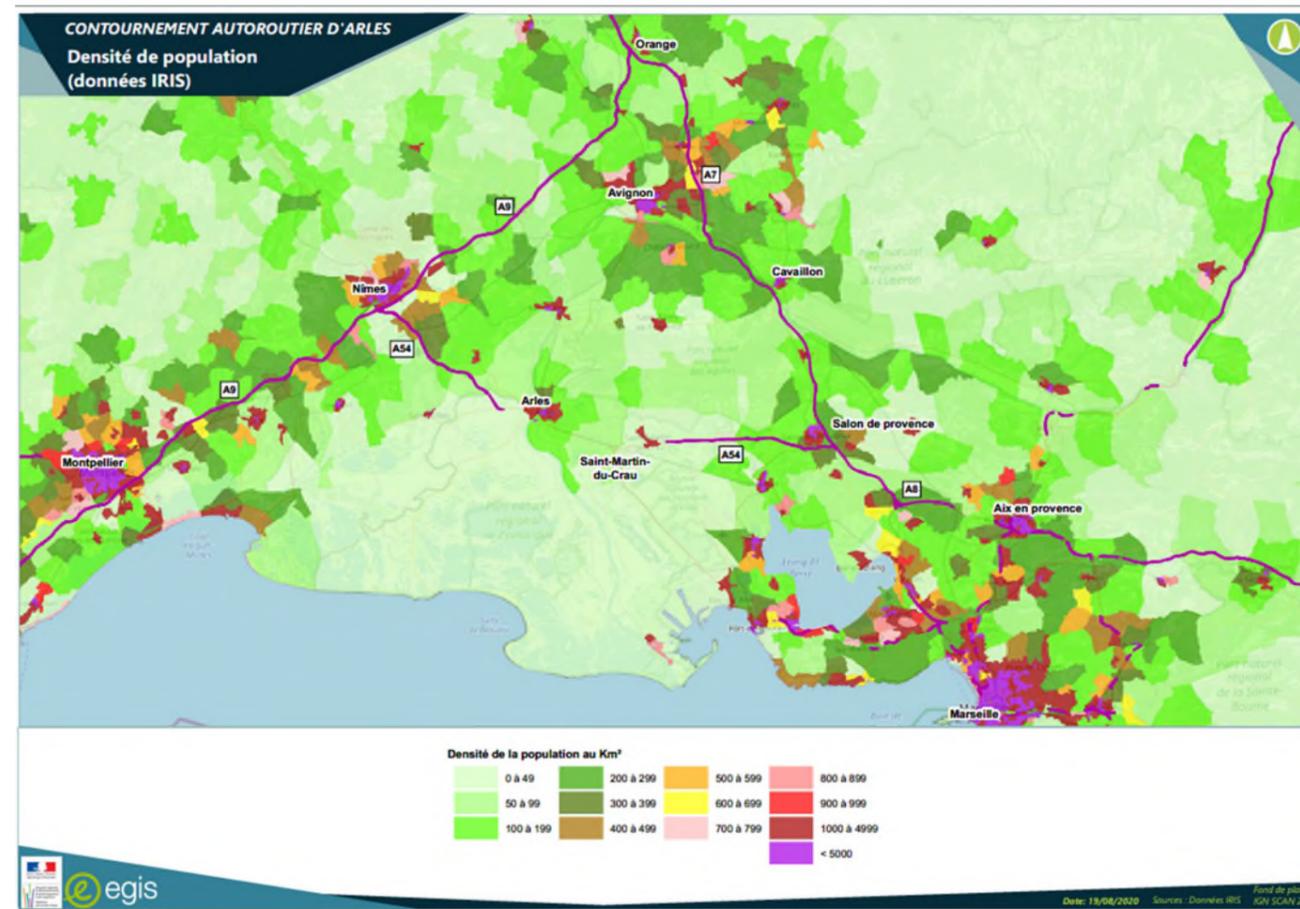
- Limiter l'étendue des populations concernées par les nuisances
- Limiter la pollution atmosphérique
- Limiter les pollutions sonores
- Limiter l'émission de gaz à effet de serre

4.2.1 - Présentation des populations concernées

Le bénéfice de la mesure concernerait à titre principal les riverains de l'axe routier. Les effets des nuisances (qualité de l'air et bruit) peuvent se faire ressentir à des distances variables de l'axe (vents dominants, intensité du trafic, topographie et protections techniques ou naturelles), mais la majorité des effets sont ressentis à une distance de 300 mètres de part et d'autre de l'axe routier. La mesure aurait des effets globaux néfastes importants, a priori nettement supérieurs à ceux évités. Les émissions globales de polluants augmenteraient du fait des allongements importants de parcours, ainsi que de l'exposition des habitants en bordure d'axe routier aux nuisances.

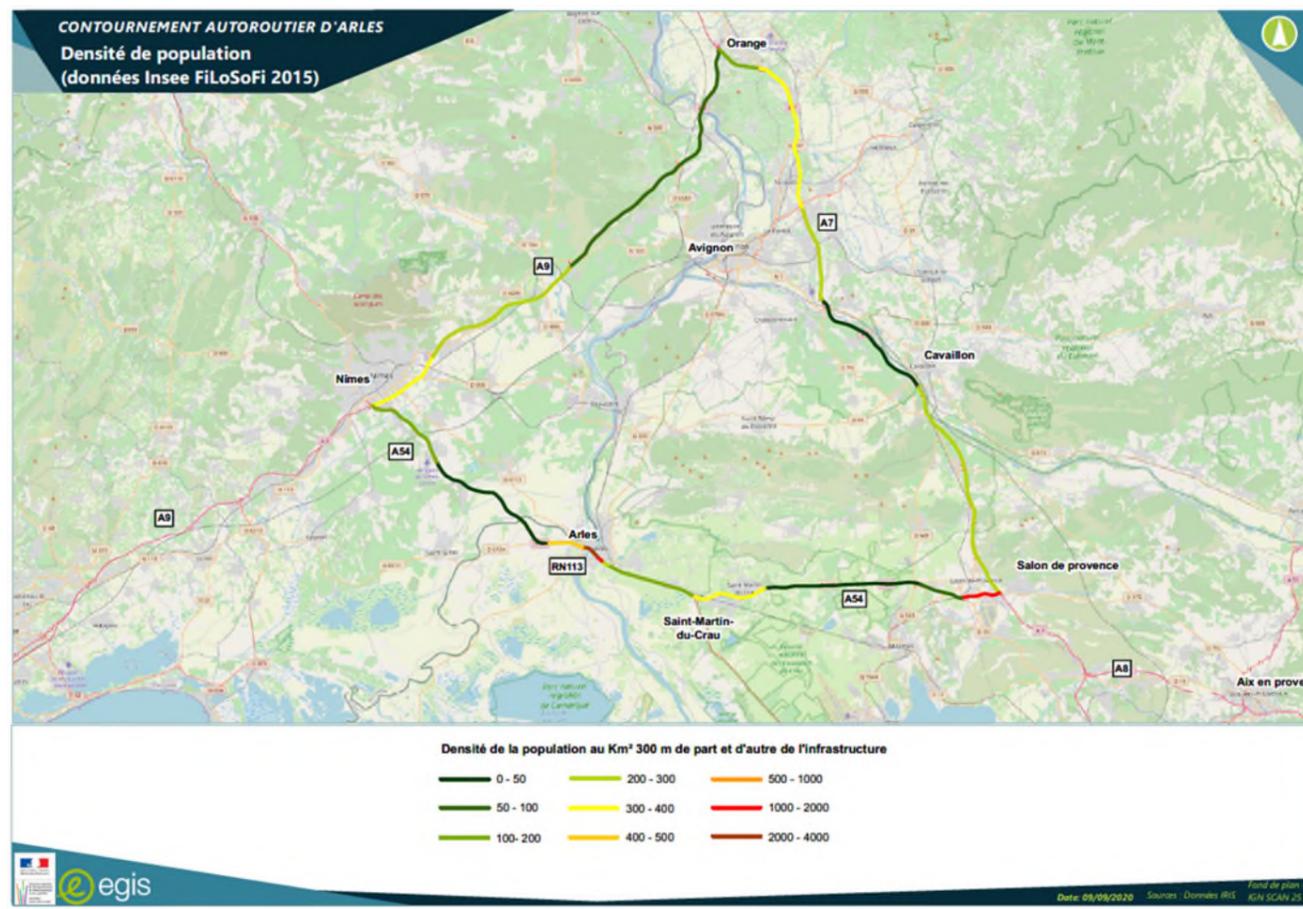
En effet, si le nombre d'habitants qui bénéficierait d'une réduction des nuisances à Arles, à Saint-Martin-de-Crau, et à Salon de Provence sud est important – c'est l'une des justifications de l'opération – les populations surexposées par le trafic détourné paraissent plus importantes encore : sud d'Orange, Nîmes (au nord de l'échangeur A9xAS4), Roquemaure, Courthézon, Bédarides, Sorgues, Vedène, Orgon, Sénas...) comme le suggère la figure ci-après, présentant la répartition de la population en densité sur le territoire étudié :

FIGURE 12 – DENSITE DE POPULATION



Plus précisément, le nombre de personnes situées de part et d'autre des autoroutes constitue un bon indicateur de l'importance de l'enjeu. Plus ce nombre sera élevé plus l'impact des pollutions sera potentiellement élevé. L'évaluation des populations a donc fait l'objet d'une étude spécifique à partir des données fournies par l'Insee (données carroyées 2015). Elle permet de représenter la densité des populations située le long des axes autoroutiers, dans une bande de 300 m de part et d'autre des axes A7, A9, RN113 et A54.

FIGURE 13 – DENSITE DE POPULATION DE PART ET D'AUTRES DES INFRASTRUCTURES



L'étude permet également d'évaluer le nombre de personnes situées le long de la RN113-A54 à environ 11 000 personnes, et le long de l'A7-A9 à 16 000 personnes.

En voici le tableau de décomposition :

FIGURE 14 – NOMBRE DE PERSONNES LE LONG DES VOIES CONCERNEES

VOIE	LONGUEUR (KM)	SOMME POPULATION	SUPERFICIE (KM²)	DENSITES (HAB/KM²)
A54	47,8	4 300	29,26	147
A7	67,2	10 000	40,59	247
A9	53,9	5 400	32,63	167
RN113	23,9	7 900	14,63	540

On observe ainsi que, bien que l'axe A54-RN113 présente une densité de population forte, le nombre de personnes concernées par l'axe A7-A9 est globalement plus important. La population potentiellement touchée par la dégradation du cadre de vie du fait de la déviation poids-lourds est donc plus importante sur l'axe A7-A9 que sur l'axe A54-RN113.

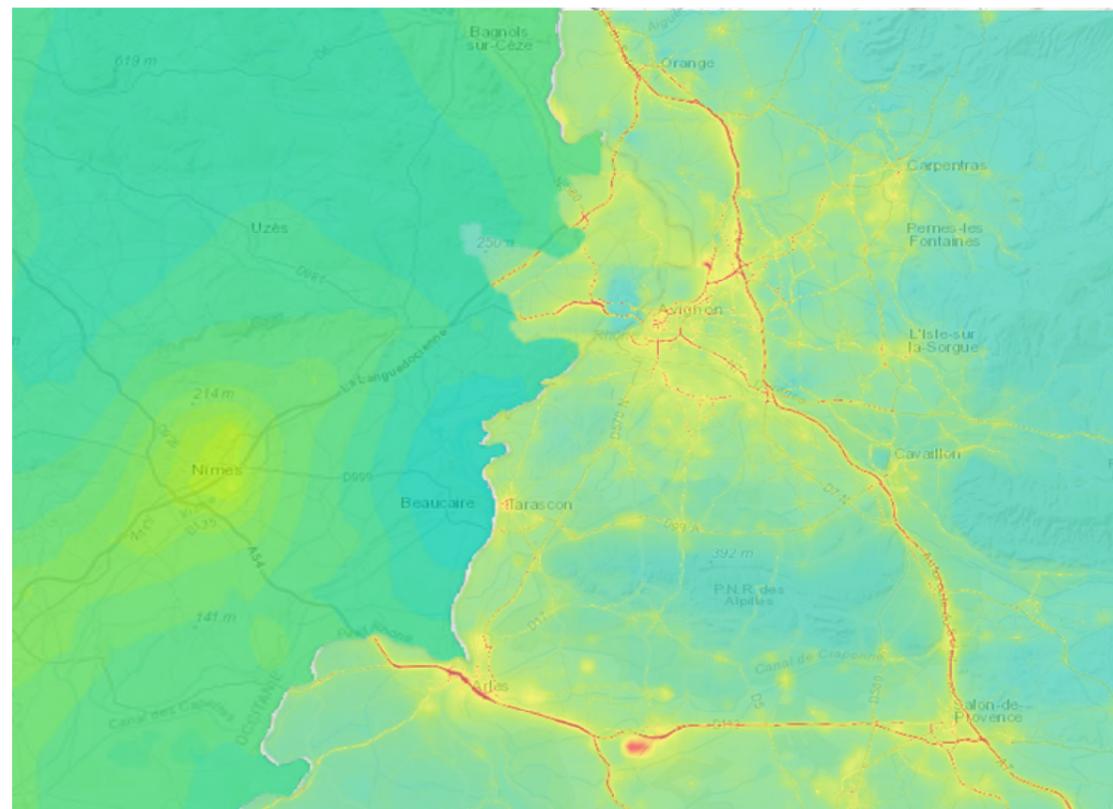
4.2.1 - Pollution – qualité de l'air

La qualité de l'air reste problématique sur le département des Bouches-du-Rhône puisque des polluants dépassent régulièrement les valeurs réglementaires. C'est le cas notamment des particules fines en suspension (PM10) et du dioxyde d'azote (NO₂). Une grande partie de la population est ainsi aujourd'hui exposée à des concentrations qui dépassent les normes réglementaires. (Plan de Prévention de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône - 2013).

Sur l'aire d'étude les risques de dépassement de valeurs limites se concentrent autour des principaux axes de circulation (RN113, A54, A7, A9 nord et dans les centres villes lorsqu'ils sont proches des axes routiers, notamment à d'Arles le long de la RN113 qui traverse la ville. La zone d'activité de Saint-Martin-de-Crau contient un risque spécifique en lien avec son activité de transport et de logistique.

La qualité de l'air au sein du territoire d'étude a été étudiée par Atmo Sud et Atmo Occitanie (Observatoire de l'air autour de l'axe routier de la Vallée du Rhône –phase 2 / L'air en Occitanie en 2018) pour plusieurs types de polluants tels que les oxydes d'azote ou les particules fines en suspension. La cartographie des dioxydes d'azote (NO₂) est un exemple représentatif de la situation.

FIGURE 15 – CONCENTRATION EN NO2 SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE – GARD ET BOUCHES-DU-RHONE



L'étude des scénarios de reports de trafics PL de la RN113 vers l'A7/A9 amènerait une **amélioration des émissions sur l'axe A54/RN113**, (environ -52 %, -85 % et -68 % pour respectivement les scénarios Sc1, Sc2 et Sc3) par rapport au scénario 0.

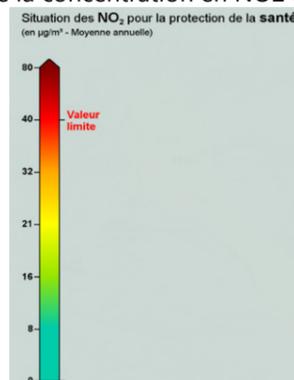
En revanche, les émissions le long de **A7-A9 seraient en forte augmentation** (environ +40 %, +70 % et +55 % pour respectivement les scénarios Sc1, Sc2 et Sc3).

Globalement, le bilan est négatif en termes de qualité de l'air sur l'ensemble du triangle avec des augmentations d'émissions pour les 3 scénarios :

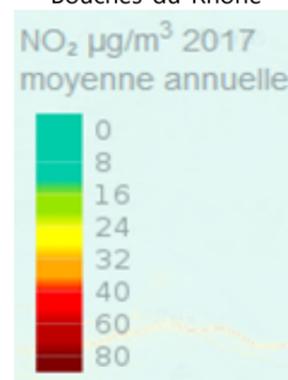
- +11 % pour le scénario 1 relatif à l'état minimal d'interdiction
- +21 % pour le scénario 2 relatif à l'état maximal d'interdiction
- +16 % pour le scénario 3 relatif à un état intermédiaire d'interdiction

Ceci s'explique par l'augmentation des distances globalement parcourues par les poids lourds dans les 3 scénarios.

Légende de la concentration en NO2 dans le Gard



Légende de la concentration en NO2 dans les Bouches-du-Rhône



Source : modélisations 2017 ATMO Occitanie et ATMOsud

L'état en situation future est simulé sommairement en utilisant les techniques d'évaluation de la pollution de chacun des scénarios, en prenant en compte notamment le trafic de chaque tronçon d'autoroute A7-A9-RN113-A54, les caractéristiques du parc roulant poids lourds actuel et les formules de calculs utilisées dans les démarches d'études simplifiées.

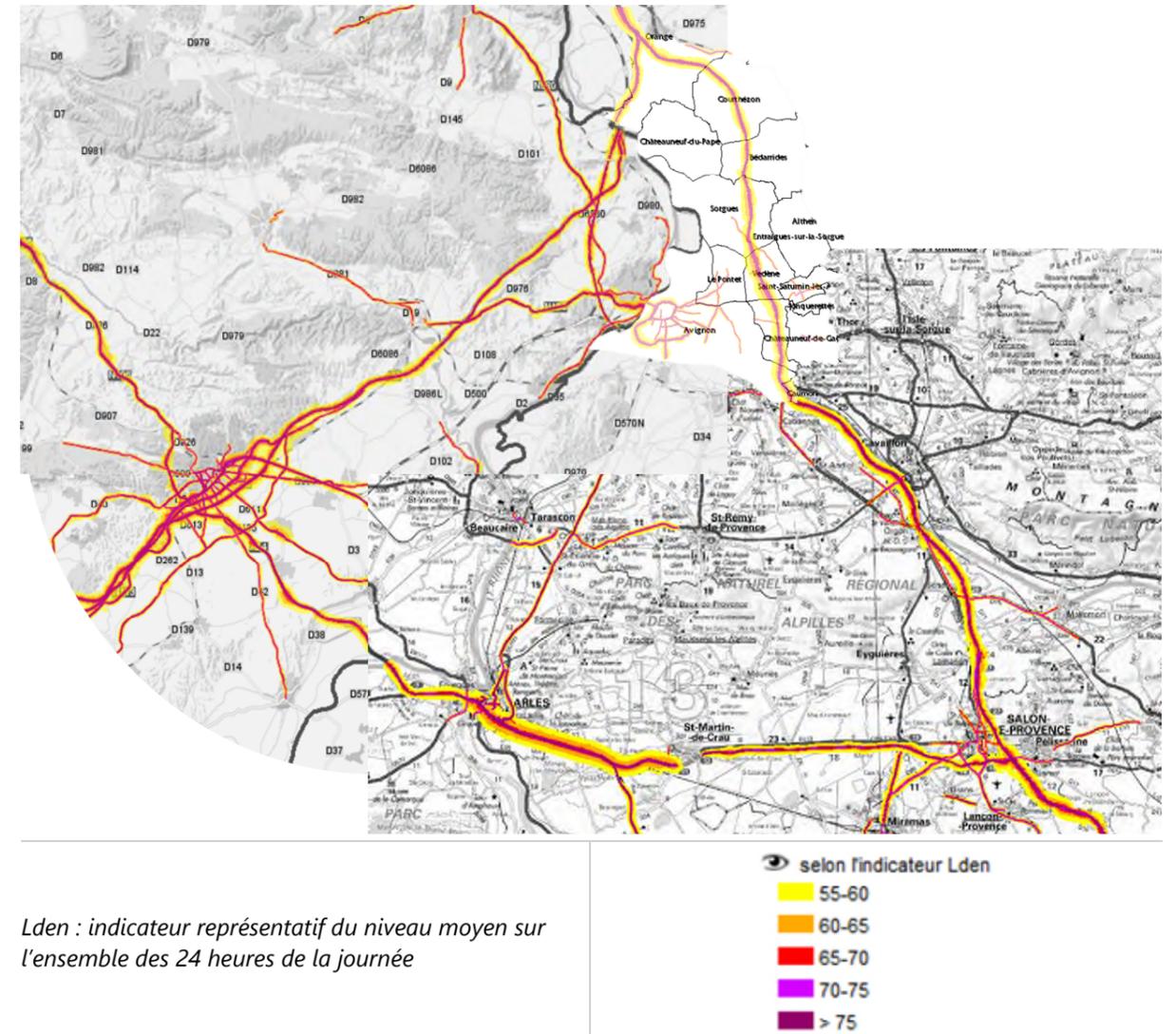
Les calculs des émissions du dioxyde d'azote, des particules PM10 et PM 2,5 et du benzène mettent en évidence que, dans l'état actuel, le trafic PL est responsable d'environ : **15 %** des émissions de NO₂, **64 %** des émissions de PM10, **54 %** des émissions de PM2,5, **2 %** des émissions de benzène. Les poids lourds représentent donc une source majeure des émissions de polluants atmosphériques et leur contribution est nettement supérieure à leur proportion du trafic total (pour rappel 9,6% à 15,4% voir ci-avant).

4.2.1 - Nuisances (pollution) sonores

Le bruit est perçu comme la principale nuisance de leur environnement pour près de 40% des français. La sensibilité à cette nuisance, qui apparait comme très subjective, peut avoir des conséquences importantes sur la santé humaine (troubles du sommeil, stress...). Le Pays d'Arles bénéficie d'une relative tranquillité au niveau du bruit sur la majeure partie de son territoire » (SCOT du Pays d'Arles, 2018). Cependant, les nuisances sonores sont très présentes aux abords des voies ferrées, de la N113, de l'A54, et de la RD570n (rocade est d'Arles et route d'Avignon), qui supportent un trafic important et traversent des zones d'habitat dense. Les nuisances sonores ressenties sont principalement concentrées sur les communes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau. Le réseau autoroutier concédé (A7-A9-A54) qui supporte un trafic très élevé engendre également des nuisances sonores.

Dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE du Parlement Européen et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), ces grandes infrastructures terrestres ont fait l'objet de cartes de bruit stratégiques approuvées par le Préfet des Bouches du Rhône le 29 novembre 2018. Ces cartes révèlent qu'en situation actuelle, le dépassement des valeurs réglementaires de 60 dB(A) sur les axes majeurs de déplacement s'étend jusqu'à 400 m de part et d'autre de la RN113 et jusqu'à en moyenne 200 m de part et d'autre de l'A7, l'A9 et l'A54. Cette différence est issue probablement de la configuration géographique de la RN113 qui passe dans la plaine de la Crau sans obstacle physique à la propagation du bruit. Les zones d'impact sont donc plus larges que le long de l'A7 qui doit traverser un milieu plus vallonné, permettant de stopper le bruit. Les protections acoustiques installées le long de l'A7, A9, A54 et RN113 sont un élément correctif de la propagation. Il n'en reste pas moins que le bruit diffuse donc davantage le long de la RN113 impactant les populations à proximité.

FIGURE 16 – CARTES STRATEGIQUES DU BRUIT DES RESEAUX ROUTIERS



Lden : indicateur représentatif du niveau moyen sur l'ensemble des 24 heures de la journée

Source : carto.geo-ide - préfectures du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône et du Gard / 2018 pour les Bouches-du-Rhône, 2009 pour le Gard et 2018 pour le Vaucluse

L'état en situation future est simulé sommairement en utilisant les techniques d'évaluation du bruit de chacun des scénarios. Elles prennent en compte notamment le trafic de chaque tronçon d'autoroute A7-A9-RN113-A54, les caractéristiques trafic (Véhicules légers et poids lourds) et les formules de calculs nécessaires dans les démarches d'études simplifiées.

En situation future, le report du trafic PL sur les autoroutes A7 et A9 entraîne une légère augmentation du niveau de puissance de la source sonore considérée, à savoir la route et une baisse sur la par an RN113 en traversée d'Arles.

. Le report du trafic PL entraîne inévitablement une baisse du nombre de PL sur l'A54 et la RN113 ce qui provoque une diminution du niveau de puissance de la route, les diminutions sont un peu plus importantes que les augmentations sur l'A7 et l'A9. Ceci s'explique par le ratio de PL "reportés" par rapport au nombre total de véhicule plus important sur la RN113.

Fonctions et Objectifs	Scénario 1 : Etat minimal d'interdiction	Scénario 2 : Etat maximal d'interdiction	Scénario 3 : etat intermédiaire d'interdiction
Evolution du niveau sonore par rapport à la situation actuelle sur RN113-(traversée d'Arles Ech 4-ech 7)	-0,8dba J à -1,4dba N	-1,6 dbaj à -1,8dbaN	-1,2dbaj à -2dbaN
Evolution du niveau sonore par rapport à la situation actuelle sur A9	+0,6dbaj à +1,2dba N	+1,4 dbaj à + 1,8dbaN	+1,2dbaj à +1,5 dbaN
Evolution du niveau sonore par rapport à la situation actuelle sur A7	+0,6dbaj à +1,1dba N	+1,2 dbaj à + 1,6dbaN	+1 dbaj à +1,4 dbaN

Pour rappel, l'oreille humaine ne distingue pas une variation de niveau sonore de 1dB(A), une différence commence à être perçue à partir de 2dB(A). Enfin, en termes de réglementation des infrastructures routières, une modification est considérée comme significative lorsque la différence entre les situations référence et projet diffère de plus de 2dB(A).

Entre les deux scénarios extrêmes (scénario 1 et scénario 2), la différence de report entre 3400 PL et entre 5 000 et 7 000 PL ne sera pas perceptible par l'oreille humaine, excepté de nuit au niveau de la bifurcation A7-A54 et A9-A54.

4.2.1 - Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

Dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Gard les questions relatives à l'énergie et au climat se posent avec une grande acuité. En effet, la qualité de l'air du territoire et la lutte contre le changement climatique dépendent des actions à mener en termes de sobriété énergétique et de baisse des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

L'état en situation future est simulé sommairement en utilisant les techniques d'évaluation des GES pour chacun des scénarios. Elles prennent en compte notamment le trafic de chaque tronçon d'autoroute A7-A9-RN113-A54, les caractéristiques trafic du parc roulant, les vitesses pratiquées et les formules de calculs nécessaires dans les démarches d'études simplifiées.

Les émissions sont nettement augmentées, du fait de l'allongement de parcours dans des conditions de circulation et de limitation de vitesse similaires sur le triangle A7-A9-A54, même en tenant compte d'une hypothèse favorable de vitesse réduite des poids lourds en traversée d'Arles (70km/h).

Le bilan des émissions de GES suivant les différents scénarios pour l'année 2018 est donné ci-dessous, en tonnes de CO2eq.

EMISSIONS	SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
Émissions de GES totales (t CO2 eq)	577 442	643 024	699 649	671 323
GES générés / scénario 0 (t CO2 eq)	/	65 582	122 207	93 881
Émissions de GES / PL	3.66	4.36	4.99	4.67

À titre d'illustration, les GES générés en supplément à la situation actuelle sont équivalents à l'empreinte carbone de 6 à 11 000 personnes. par an. En effet l'empreinte carbone des Français représente 11 tonnes équivalent CO2 (t CO2 eq) par habitant en 2018. Celle-ci comptabilise les Gaz à Effet de Serre (GES) induits par la consommation des Français (y compris la consommation des administrations, des organismes à but non lucratif et les investissements), en tenant compte des émissions associées à la production des biens et services importés. (Sources : Ministère de la Transition écologique et Solidaire, DATA LAB janvier 2020).

4.2.2 - Comparaison des scénarios d'interdiction

L'analyse des enjeux et des effets des scénarios d'interdiction est de nature qualitative, exprimant et explicitant une appréciation en langage commun, tel que cela a été présenté dans les paragraphes précédents.

Les thèmes d'analyse sont mis en perspective les uns des autres dans le tableau suivant. À partir des données et résultats ainsi rassemblés, une « note » est donnée : elle est issue d'un processus de réflexion synthétique sous tendu par la mise en mémoire des éléments saillants et de l'appréciation à « dire d'expert ».

Voir le tableau de synthèse ci-après.

FIGURE 18 – EVALUATION DE LA FONCTION CADRE DE VIE

Fonctions et Objectifs	Scénario 0: Etat actuel	Scénario 1 : Etat minimal d'interdiction	Scénario 2 : Etat maximal d'interdiction	Scénario 3 : etat intermédiaire d'interdiction	Commentaires
0 Réhhibitoire , 1 Très mauvaise, 2 Plutôt Mauvaise, 3 Plutôt Bonne, 4 Bonne, 5 très Bonne					
Fonctions Cadre de vie : Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie	1	1	1	1	
Maitriser les nuisances sonores en évitant l'exposition du maximum d'habitations ou d'activités					
Evolution du niveau sonore par rapport à la situation actuelle sur RN113-(traversée d'Arles Ech 4-ech 7		-0,8dba J à -1,4dba N	-1,6 dbaj à -1,8dbaN	-1,2dbaj à -2dbaN	en decà de 1 dba , l'oreille ne perçoit pas de différence, au dela de 2dba la différence est significative
Evolution du niveau sonore par rapport à la situation actuelle sur A9		+0,6dbaj à +1,2dba N	+1,4 dbaj à + 1,8dbaN	+1,2dbaj à +1,5 dbaN	en decà de 1 dba , l'oreille ne perçoit pas de différence, au dela de 2dba la différence est significative
Evolution du niveau sonore par rapport à la situation actuelle sur A7		+0,6dbaj à +1,1dba N	+1,2 dbaj à + 1,6dbaN	+1 dbaj à +1,4 dbaN	en decà de 1 dba , l'oreille ne perçoit pas de différence, au dela de 2dba la différence est significative
Réduire les nuisances de émissions de gaz et particules fines					
Evolution des émissions de gaz et particules fines sur A54-RN113		-52%	-85%	-68%	
Evolution des émissions de gaz et particules fines sur A7-A9		40%	70%	55%	
Globalment sur A54-RN113-A7-A9		11%	21%	16%	
Impact sur les personnes : Nombre de riverains concernés par l'amélioration ou la dégradation , sur RN113 Arles et A54, ou A7-A9	Riverains de l'itinéraire 27000	Amélioration pour 11000 (RN113) Dégradation pour 16000 (A7-A9)	Amélioration pour 11000 (RN113) Dégradation pour 16000 (A7-A9)	Amélioration pour 11000 (RN113) Dégradation pour 16000 (A7-A9)	Nombre de personnes concernées par l'amélioration ou l'aggravation de l'exposition au bruit , aux émissions de gaz et Particules fines : habitants dans une bande de 300m de part et d'autre de l'itinéraire
Evolution des émissions de gaz à effet de serre sur A7_A9-A54-RN113		Augmentation de 66 000t CO2 eq émises annuellement	Augmentation de 120 000t CO2 eq émises annuellement	Augmentation de 90 000t CO2 eq émises annuellement	
Equivalent en "éco-comparateur"		La compensation représente le stockage de CO2 par une forêt de	La compensation représente le stockage de CO2 par une forêt de	La compensation représente le stockage de CO2 par une forêt de	

Source : Egis

4.3 - Développement (contribuer au développement local)

Les effets économiques concernent d'abord les acteurs immédiatement en relation avec le transport routier : les usagers, pour le transport de voyageurs comme pour le transport de marchandises (accessibilité, chalandise, optimisation des systèmes logistiques...), les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures (développement des savoir-faire, opportunités de créations d'emplois...), la puissance publique (attractivité des territoires...).

Les effets directs du projet sur l'accessibilité modifient le contexte dans lequel vont évoluer les territoires concernés. La réalisation du projet peut avoir aussi des effets indirects notamment des nouvelles opportunités de développement économique, avec des effets positifs ou négatifs selon les stratégies et actions locales et selon les usages qui seront fait de ces nouvelles possibilités de déplacement.

L'examen des scénarios d'interdiction poids lourds interroge donc la représentation que chacun peut se faire de la vision du développement économique du territoire et des besoins de déplacements. Elle est caractérisée par 3 thèmes :

- Améliorer l'accessibilité des pôles économiques locaux (effet direct du projet),
- Améliorer les dessertes locales (effet direct du projet),
- Permettre un réaménagement en Boulevard Urbain de la RN113 (effet indirect du projet),

4.3.1 - Améliorer l'accessibilité des pôles économiques locaux (effet direct du projet)

Arles se situe au cœur de plusieurs dynamiques économiques tant nationales qu'internationales. On peut citer l'axe rhodanien, apportant transport et tourisme fluvial, ainsi que le transport maritime. Arles se situe également à proximité du Grand port maritime de Marseille (GPMM) premier port français, de Marseille avec son rayonnement économique et culturel, de nombreux pôles économiques (Grans, Étang de Berre, Saint-Martin-de-Crau), ainsi que du rayonnement touristique-culturel d'Avignon et Nîmes. Arles se situe donc dans un véritable delta, tant topographique qu'économique, à la croisée de Montpellier, Marseille et Orange. C'est dans ce contexte très positif, qu'Arles fait preuve d'une énergie à (re)développer son territoire, après une période de déclin économique, due à la fermeture de nombreuses industries phares de son territoire (papeteries Etienne, réduction du domaine des Salins, usine Lustucru, ateliers Snf...) (source : PLU Arles).

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), constitué des Bassins Est à Marseille et des Bassins Ouest à Fos, est en tonnage de marchandises le 1er port français, le 5ème port européen (2ème il y a 20 ans) et le 41ème port mondial. C'est le 3ème port mondial en matière d'hydrocarbure, grâce à son réseau de pipelines, mais il est au-delà de la 50ème place mondiale pour les conteneurs. Dans un contexte de croissance continue du trafic maritime, le GPMM dispose d'atouts par rapport à ses principaux concurrents en Méditerranée, comme des réserves foncières importantes ou de bénéficier des trois modes de transport : les marchandises peuvent être pré et post-acheminées par la route, le fer et la voie d'eau. Par ses connexions multimodales, le port de Marseille – Fos dispose d'un vaste hinterland national et européen et constitue un atout économique majeur pour la France. En particulier, le développement de la logistique et du transport de conteneurs constitue un des principaux relais de croissance et de création d'emplois. Le fort dynamisme du port peut s'illustrer par la croissance forte et continue du trafic conteneur depuis 7 ans (atteignant 1,4 millions d'EVP en 2018) en cohérence avec les orientations stratégiques du GPMM.

Sur le territoire de Saint-Martin-de-Crau, profitant de sa situation géographique privilégiée, avec une desserte directe par la RN113 et par voie ferrée, un pôle logistique s'est développé. À terme, les deux zones d'activités de la commune, la base logistique actuelle de l'Ecopole et son extension de Bois de Leuze, représenteront plus d'un million de mètres carrés de bâtiments et devraient générer un trafic poids-lourds et des déplacements de salariés conséquents.

Les réseaux logistiques majeurs des Bouches-du-Rhône disposent de deux autres bases importantes à Grans-Miramas « CLESUD » et à Châteaurenard « Marché d'Intérêt National (MIN) ». Elles sont situées sur les axes routiers à grande capacité et en position stratégique entre Marseille, Grand Avignon et Nîmes. Elles ont pour projet de se développer avec une offre multimodale (la route, le rail avec un embranchement fret (Ecopole de Saint-Martin-de-Crau).

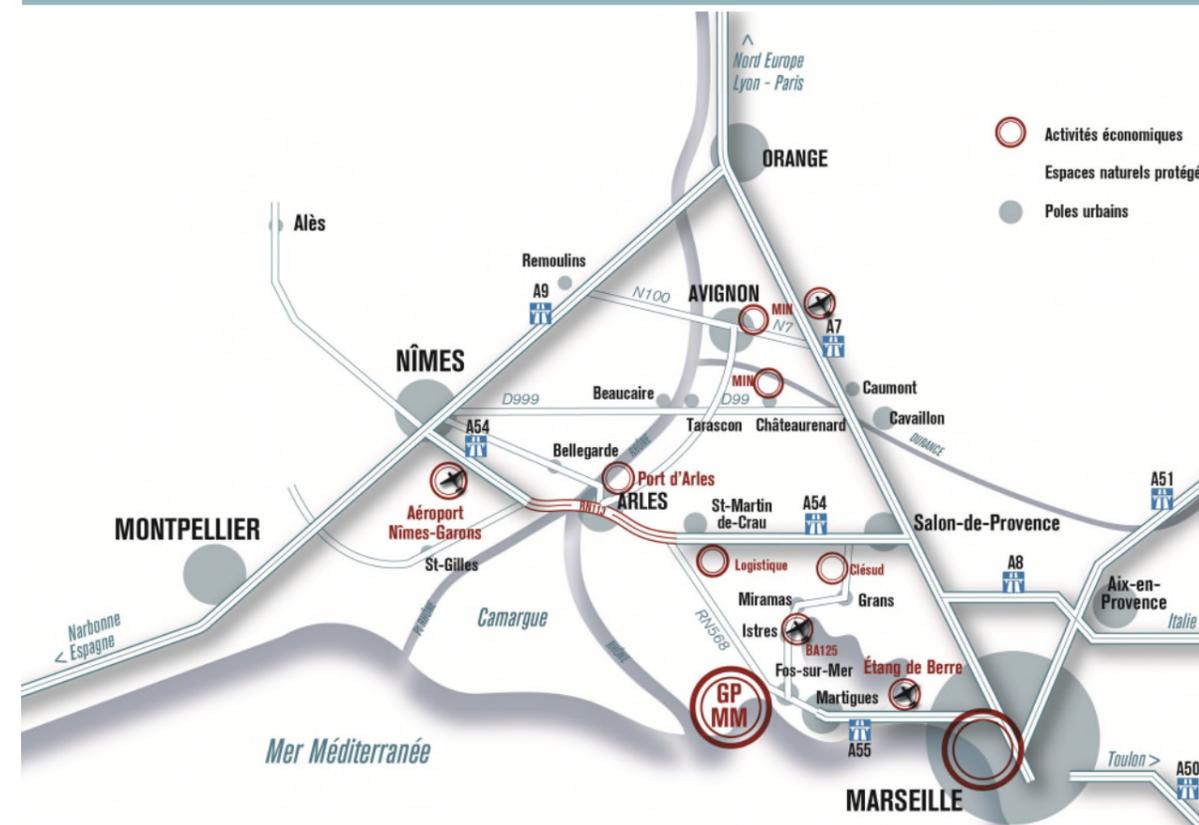
L'aéroport de Nîmes - Garons est aussi une composante importante de la dynamique économique.

Le port fluvio-maritime d'Arles, et plus largement le projet de parc d'activité Nord, importants pour le trafic sur la liaison fluviale Saône-Rhône-Méditerranée connaissent une tendance plutôt à la croissance malgré un « relatif » excentrement par rapport aux grands axes autoroutiers.

À l'échelle régionale, l'enjeu est de maintenir, voire d'améliorer, l'accessibilité des pôles économiques au premier rang desquels figurent le Grand Port Marseille Méditerranée de FOS, les espaces logistiques de Saint-Martin-de-Crau et de Clésud, les grands pôles Urbains de Nîmes et Marseille. L'accessibilité du port d'Arles est également un enjeu.

La desserte actuelle est assurée par l'autoroute A54 vers Nîmes à l'ouest, Marseille Clésud à l'est, la RN568 vers GPMM et Fos, ainsi que la RN113 vers les pôles situés localement à Arles et Saint-Martin-de-Crau.

FIGURE 19 – LOCALISATION DES POLES ECONOMIQUES REGIONAUX



Source : Egis

4.3.1 - Améliorer les dessertes locales (effet direct du projet)

La RN113 permet aux usagers de l'autoroute d'accéder aux agglomérations situées le long de l'itinéraire (trafic d'échange). Elle permet aussi aux habitants ou acteurs économiques de la région d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau d'effectuer des trajets à l'intérieur du territoire (trafic local).

Saint-Martin-de-Crau bénéficie d'une excellente desserte. « Saint-Martin-de-Crau dispose d'un réseau viarie particulièrement bien structuré comprenant : un contournement Sud par la RN113 aménagée à 2x2 voies constituant le prolongement de l'A54. La desserte du centre-ville est actuellement possible par deux échangeurs complets et un demi-échangeur » (PLU Saint-Martin-de-Crau).

4.3.2 - **Permettre un réaménagement en Boulevard Urbain de la RN113 (effet indirect du projet)**

Un enjeu d'avenir pour Arles est de remodeler l'accessibilité au centre-ville qui est limité par l'actuelle configuration de la RN113 (le PLU d'Arles souligne ce point : Il y est fait l'hypothèse d'un contournement autoroutier par le sud (famille sud intermédiaire), et d'un projet réaménagement en Boulevard Urbain de la RN113. Une étude en ce sens a déjà été réalisée en 2012 sous tendue par l'enjeu que cette déqualification constitue une opportunité non seulement de changement en matière de capacité, de vitesse et de gestion des échanges mais aussi pour effacer cette coupure en plein centre-ville » (PLU d'Arles).

4.3.3 - **Comparaison des scénarios d'interdiction**

L'analyse des enjeux et des effets des scénarios d'interdiction est de nature qualitative, exprimant et explicitant une appréciation en langage commun, tel que cela a été présenté dans les paragraphes précédents.

Les thèmes d'analyse sont mis en perspective les uns des autres dans le tableau suivant. À partir des données et résultats ainsi rassemblés, une « note » est donnée : elle est issue d'un processus de réflexion synthétique sous tendu par la mise en mémoire des éléments saillants et de l'appréciation à « dire d'expert ».

Voir le tableau de synthèse ci-après.

FIGURE 20 – EVALUATION DE LA FONCTION DEVELOPPEMENT

Fonctions et Objectifs	Scénario 0: Etat actuel	Scénario 1 : Etat minimal d'interdiction	Scénario 2 : Etat maximal d'interdiction	Scénario 3 : etat intermédiaire d'interdiction	Commentaires
0 Réhibitoire , 1 Très mauvaise, 2 Plutôt Mauvaise, 3 Plutôt Bonne, 4 Bonne, 5 très Bonne					
Fonctions Développement: Contribuer au développement local	3	3	0,2	2	
Améliorer l'accèsibilité des pôles économiques régionaux	Maintenue	Maintenue	Handicapée: Allongement de parcours pour GPMM, Etang de Berre, Clesud, MIN...	Dégradée marginalement: par dérogation certaines circulations de poids lourds régionaux doivent être maintenues	
Améliorer les dessertes locales d'Arles	Moyenne à bonne selon les quartiers	Légère amélioration	Légère amélioration	Légère amélioration	
Délestage de la RN113	Aucun	Baisse du trafic de 5%	Baisse du trafic de 8%	Baisse du trafic de 7%	
Développement de Saint Martin de Crau	Développement urbain et économique habituel	neutre : les circulations de poids lourds sont maintenues	mise en péril: les circulations de poids lourds sont reportée sur A7/A9	neutre : par dérogation les circulations de poids doivent être maintenues	
Développement d' Arles	Peu facilitant: Coupure du secteur sauvegardé d'Arles , des espaces de projets	Peu facilitant: Coupure du secteur sauvegardé d'Arles , des espaces de projets	Peu facilitant: Coupure du secteur sauvegardé d'Arles , des espaces de projets	Peu facilitant: Coupure du secteur sauvegardé d'Arles , des espaces de projets	
Permettre un réaménagement en Boulevard Urbain de la RN113	Impossible	Impossible	Impossible	Impossible	

Source : Egis

4.4 - Environnement (préserver la relation entre le territoire et l'Homme)

D'abord d'une approche sensible et subjective, la protection de l'environnement est devenue, à partir des années 1970, plus objective et cadrée. Les lois en la matière ont pour origine la compréhension de la finitude des ressources environnementales d'un territoire et en conséquence la nécessité d'arbitrer le délicat dilemme entre la préservation de la nature et la liberté humaine de l'aménager pour s'en protéger ou y prélever des ressources vitales. La prise en compte de ces enjeux dans l'espace écologiquement sensible du triangle A7-A9-RN113-A54 a conduit à organiser de manière originale la relation entre l'Homme et son territoire depuis plusieurs siècles notamment en Camargue et dans la Crau.

Aujourd'hui, de nombreux textes (lois, règlements, chartes, contrats...) ont une portée opérationnelle ou encadrent fermement chacune des problématiques environnementales. Il est donc légitime de présenter l'environnement de ce territoire pour évaluer si la mesure d'interdiction poids lourds est un enjeu environnemental.

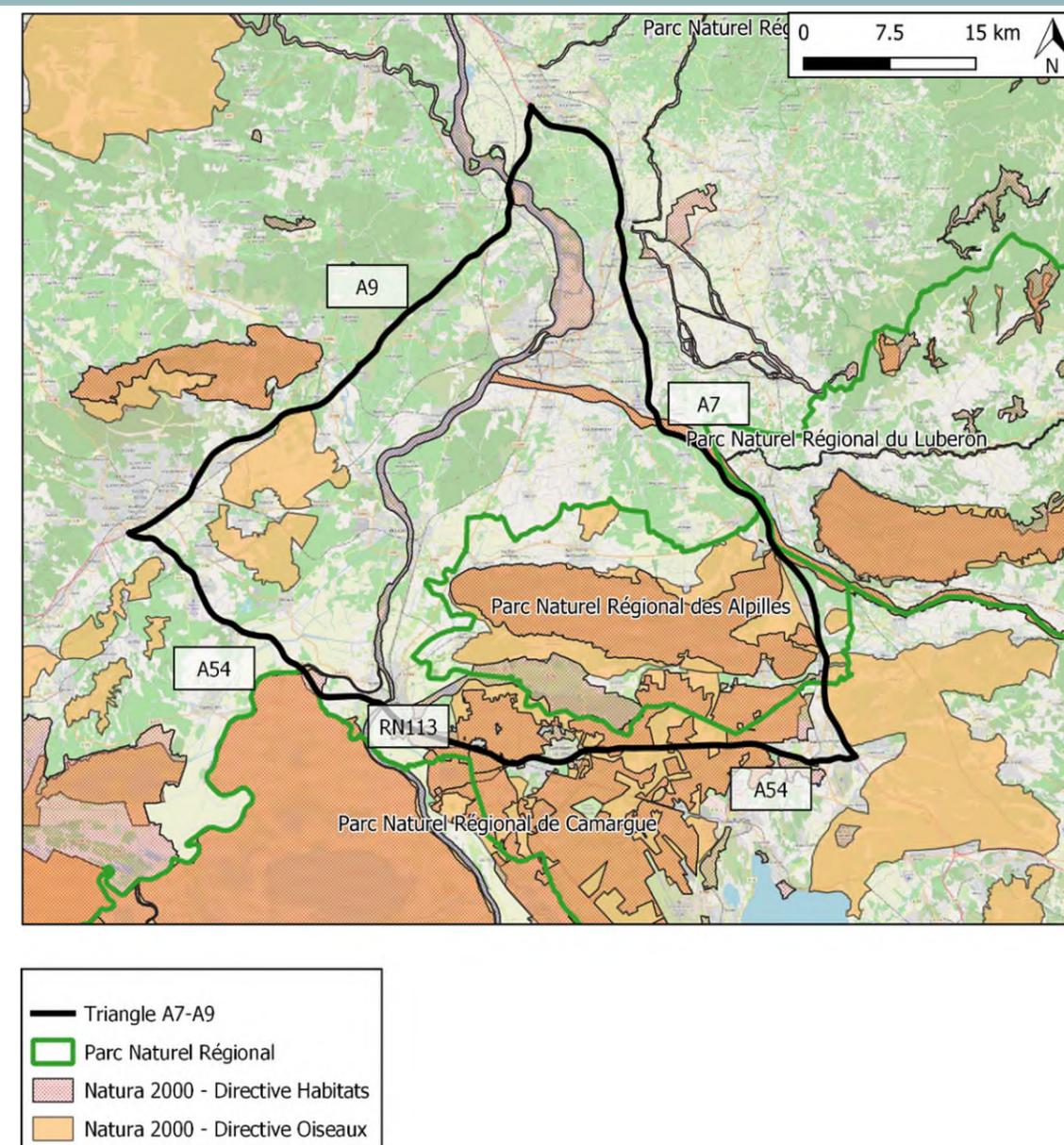
4.4.1 - Présentation de l'environnement

En analysant la proximité des tracés d'autoroute avec les différents sites naturels protégés, classés ou inventoriés, le constat d'une concentration importante d'espaces protégés à proximité de l'A54 et de la RN113 s'impose. Cela résulte de la présence de la Camargue. On retrouve, traversés par la RN113 et l'A54, des zones classées Natura 2000 (directives habitats et oiseaux), des zonages d'inventaires ZNIEFF de types I et II, des réserves de biosphère, une zone humide d'engagement international.

D'autres espaces protégés, moins densément situés le long de l'A7 et A9, existent également : des zones Natura 2000 (en vallée de la Durance et en traversée du Rhône).

Ces espaces constituent des réservoirs importants de biodiversité. À titre d'illustration de cette situation, notons que 3 Parcs Naturels Régionaux y sont présents ou proches : Camargue, Alpilles et Lubéron, ainsi que des sites du Conservatoire des Espaces Naturels et des zones humides.

FIGURE 21 – PROTECTIONS CONTRACTUELLES



Source : Egis

4.4.1 - Enjeux environnementaux

Ainsi, les espaces naturels d'intérêt sont plus nombreux autour de l'axe A54-RN113 qu'autour de l'Axe A7-A9. Toutefois, la déviation du trafic PL n'a pas d'effet d'emprise prévisible et donc pas d'effet direct sur ces espaces naturels.

En revanche, l'effet probable de la déviation du trafic PL sur le milieu naturel est de diminuer le dérangement de la Faune et les risques de collision sur l'axe A54-RN113 et de les augmenter sur l'axe A7-A9. Cette modification de l'effet de coupure s'entend principalement sur les flux faunistiques traversant ces axes autoroutiers : avifaune et chiroptères.

Il est à noter que les risques d'impacts sur la faune (risque de collision chiroptères et oiseaux notamment) sont sensiblement similaires d'un axe à l'autre, de nombreux corridors écologiques au SRCE Occitanie ayant été recensés sur l'axe A9 autant que sur l'axe A54-RN113.

Cet effet est malgré tout à prendre avec prudence car les deux axes supportent déjà des trafics très importants et la modulation du nombre de poids-lourds peut ne pas entraîner de modification significative pour la Faune déjà habituée aux infrastructures en place et au trafic intense qu'elles supportent.

4.4.2 - Comparaison des scénarios d'interdiction

L'analyse des enjeux et des effets des scénarios d'interdiction, est de nature qualitative, exprimant et explicitant une appréciation en langage commun, tel que cela a été présenté dans les paragraphes précédents.

Les thèmes d'analyse sont mis en perspective les uns des autres dans le tableau suivant. À partir des données et résultats ainsi rassemblés, une « note » est donnée : elle est issue d'un processus de réflexion synthétique sous tendu par la mise en mémoire des éléments saillants et de l'appréciation à « dire d'expert ».

Voir le tableau de synthèse ci-après.

FIGURE 22 – EVALUATION DE LA FONCTION ENVIRONNEMENT

Fonctions et Objectifs	Scénario 0: Etat actuel	Scénario 1 : Etat minimal d'interdiction	Scénario 2 : Etat maximal d'interdiction	Scénario 3 : etat intermédiaire d'interdiction	Commentaires
0 Réhhibitoire , 1 Très mauvaise, 2 Plutôt Mauvaise, 3 Plutôt Bonne, 4 Bonne, 5 très Bonne					
Fonctions Environnement: Préserver la relation entre le territoire et l'homme	4,5	4,5	4,5	4,5	#
Préserver la résilience du territoire face aux Crues du Rhône	Traversée du territoire à risques inondation du Rhône (RN113) et des rives de la Durance (A7)	Aucun impact nouveau	Aucun impact nouveau	Aucun impact nouveau	
Préserver le milieu physique: les eaux souterraines et superficielles	Traversée de nappes vulnérables de la Crau par RN113	Aucun impact nouveau	Aucun impact nouveau	Aucun impact nouveau	
Préserver les activités agricoles	Aucun impact	Aucun impact nouveau	Aucun impact nouveau	Aucun impact nouveau	
Préserver le milieu naturel face aux enjeux écologiques et de biodiversité	Traversée de sites natura 2000 par RN113 et par A7	Aucun impact nouveau	Aucun impact nouveau	Aucun impact nouveau	

Source : Egis

4.5 - Réalisation (maîtriser la mise en œuvre et son coût)

La mesure d'interdiction des poids lourds est un projet complexe à mettre en œuvre, qui va s'inscrire dans un contexte d'itinéraires alternatifs difficiles, avec de fortes contraintes de contrôle et d'acceptabilité.

Cette thématique sensible a pour objectif :

- D'assurer la solidité juridique de la mesure ;
- De maîtriser les itinéraires alternatifs ;
- D'apprécier son acceptabilité.
- Maîtriser les coûts de réalisation et de gestion

4.5.1 - Assurer la solidité juridique de la mesure

Ce point fondateur a été analysé au chapitre 3 ci-avant avec une argumentation selon cinq principales questions de faisabilité conditionnant la solidité juridique : Le motif d'interdiction est-il justifié ? La mesure d'interdiction est-elle proportionnée à l'impact recherché ? Le principe constitutionnel d'égalité est-il respecté ? La liberté de circulation des marchandises est-elle assurée ? Les conditions de contrôle technique de mise en œuvre sont-elles possibles ?

4.5.2 - Les itinéraires alternatifs devront être maîtrisés

Dans l'esprit des supporters d'une mesure d'interdiction, les poids lourds sont forcément déviés par l'itinéraire A7-A9 via Orange. Il convient de souligner que si l'on peut concevoir des mesures d'interdiction, il ne semble pas possible de définir une mesure d'obligation :

- Itinéraire recommandé par A7-A9 globalement adapté⁴ pour les PL interdits en traversée d'Arles ;
- Itinéraire par D999 inadapté pour le trafic PL, et RN7/RN100 déjà en état limite pour le trafic PL sont à éviter.

Dans le cas d'espèce, le point de choix ne correspond pas à la limite du périmètre, voire en est très éloigné. Un PL ne sera pas interdit sur les sections (notamment l'autoroute A54) au-delà des points de choix à Nîmes (venant de l'ouest) ou Salon (en venant de l'Est). Il en résulte qu'en arrivant à Arles, les PL doivent faire demi-tour ou du moins en venant de l'est, être renvoyé via la rocade puis vers Beaucaire puis vers l'A9 via la RD 999. La distance (environ 30 km) entre les points de choix et le secteur faisant l'objet d'une interdiction est problématique. Les PL s'étant engagés sur l'A54 doivent pouvoir faire demi-tour. Évidemment, mais c'est accessoire, cette situation devra être fortement signalée.

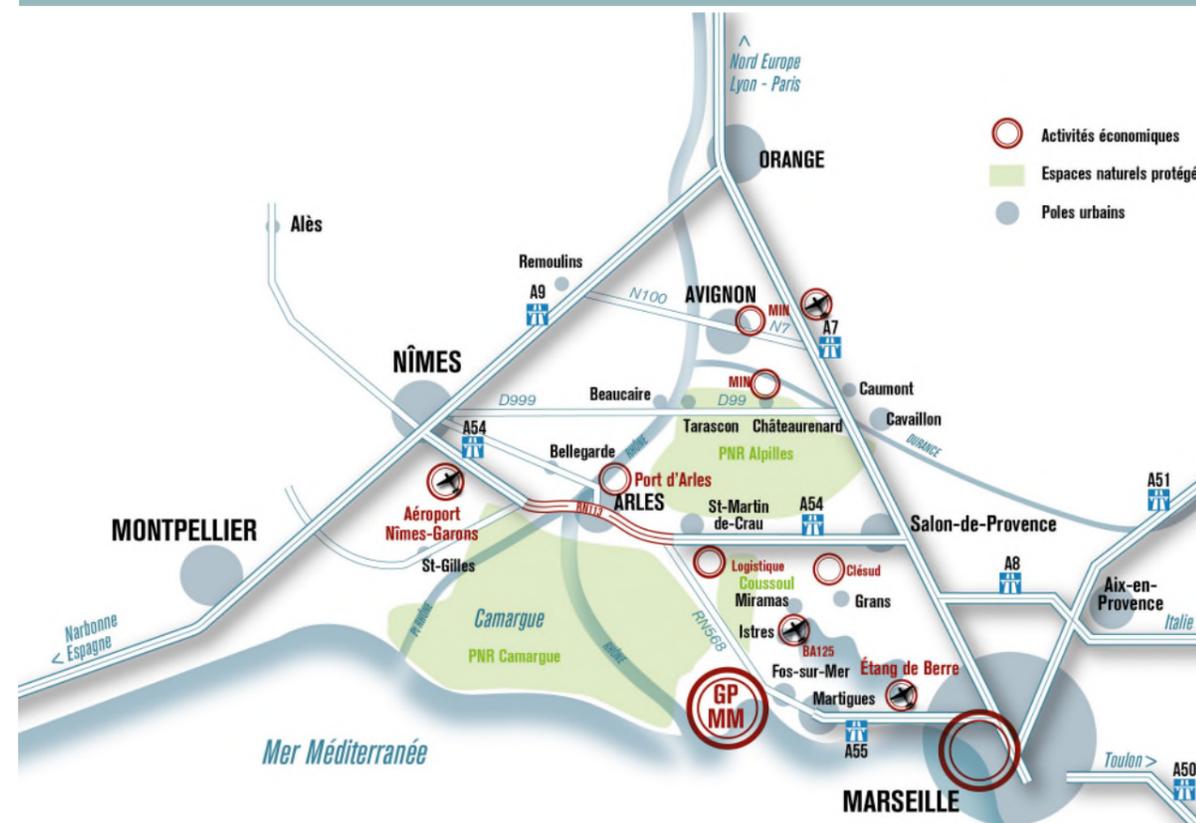
Le dispositif devrait être accompagné de mesures équivalentes au niveau d'Avignon (et de la route des Alpilles si celle-ci n'en bénéficie pas déjà).

4.5.3 - Acceptabilité

L'acceptabilité d'une telle mesure nécessiterait une concertation avec :

- Les collectivités concernées :
 - Notamment les communes traversées par les autoroutes A7 et A9, eu égard aux nuisances, à commencer par la Ville d'Orange. La carte ci-dessous indique les nombreux pôles urbains concernés directement ou indirectement par le dispositif.
 - Avec les gestionnaires de voirie susceptibles de recevoir le délestage : la ville d'Orange, les Conseils départementaux des Bouches-du-Rhône et du Gard, le Grand Avignon / la ville d'Avignon...

FIGURE 23 – POLE URBAINS CONCERNES PAR LA MESURE



Source : Egis

- Les acteurs économiques concernés, telles que les fédérations de transporteur, et les principaux (et nombreux) chargeurs de la zone concernées (entreprises situées dans le GPMM, la ZIP de Fos et autour de l'Étang de Berre, CléSUD, la « ceinture » des zones logistiques dans les bouches du Rhône et le Gard...
- Les administrations des 3 départements (et 2 régions concernées) ;
- Vinci, société concessionnaire des autoroutes A54, A7 et A9.

Une telle concertation avait été menée pour la mise en place de la déviation par les voies portuaires. Elle impliquait de nombreux opérateurs (de l'ordre d'une cinquantaine) à Fos-sur-Mer, pour une mesure qui s'appliquait sur un périmètre nettement plus réduit, et avait peu d'impact sur les entreprises de transport et les chargeurs. Dans le cas présent la concertation concernera nettement plus de parties prenantes, vraisemblablement plus d'une centaine.

4.5.4 - Maîtriser les coûts de réalisation et de gestion

Le coût de réaménagement de la bifurcation A7/A9 peut être évalué à plusieurs dizaines de millions d'Euros, et le coût des équipements de contrôle peut être évalué à plusieurs millions d'Euros.

Au total la maîtrise de coûts de réalisation et de gestion nécessite une capacité de financement de 20 à 40 Meuros d'aménagements et des surcoûts de gestion à prévoir (effectifs de police)

⁴ A7 2x3 voies, A9 2x3 voies au sud d'Avignon, 2x2 voies au Nord, Bifurcation A7/A9 inadaptée.

4.5.5 - **Comparaison des scénarios d'interdiction**

L'analyse des enjeux et des effets des scénarios d'interdiction est de nature qualitative, exprimant et explicitant une appréciation en langage commun, tel que cela a été présenté dans les paragraphes précédents.

Les thèmes d'analyse sont mis en perspective les uns des autres dans le tableau suivant. À partir des données et résultats ainsi rassemblés, une « note » est donnée : elle est issue d'un processus de réflexion synthétique sous tendu par la mise en mémoire des éléments saillants et de l'appréciation à « dire d'expert ».

Voir le tableau de synthèse ci-après.

FIGURE 24 – EVALUATION DE LA FONCTION REALISATION

Fonctions et Objectifs	Scénario 0: Etat actuel	Scénario 1 : Etat minimal d'interdiction	Scénario 2 : Etat maximal d'interdiction	Scénario 3 : etat intermédiaire d'interdiction	Commentaires
0 Réhibitoire , 1 Très mauvaise, 2 Plutôt Mauvaise, 3 Plutôt Bonne, 4 Bonne, 5 très Bonne					
Fonction réalisation: maitriser la réalisation et les coûts		0,2	0,2	0,2	HP
Assurer la solidité juridique du dispositif d'interdiction		La solidité juridique n'est pas assurée: La mesure d'interdiction est-elle proportionnée à l'impact recherché	La solidité juridique n'est pas assurée: La mesure d'interdiction est-elle proportionnée à l'impact recherché	La solidité juridique n'est pas assurée: La mesure d'interdiction est-elle proportionnée à l'impact recherché	
Le motif d'interdiction est - il justifié?		le motif n'est pas solidement justifié: les bénéfices sont faibles et compensés par des effets pervers en matière de pollution de l'air , et dans une moindre mesure de bruit	le motif n'est pas solidement justifié: les bénéfices sont faibles et compensés par des effets pervers en matière de pollution de l'air , et dans une moindre mesure de bruit	le motif n'est pas solidement justifié: les bénéfices sont faibles et compensés par des effets pervers en matière de pollution de l'air , et dans une moindre mesure de bruit	Dans le cas présent il faudra démontrer que la réduction du bruit et l'amélioration de la qualité de l'air dans cette zone (le long de la RN113 ou sur le territoire d'Arles) justifie une mesure d'interdiction. Toutefois Il n'existe pas (juridiquement parlant) de seuils en termes d'augmentations de pollution acceptable reportée (la décision prise pour les berges de Seine à Paris le montre bien).Les effets pervers ou négatifs seront analysés : Il serait également nécessaire de démontrer que les effets pervers ou négatifs (report ou induction de trafic) <u>dans le périmètre du dispositif</u> (le triangle A7-A9-RN113) qui sont la conséquence de la mesure n'ont pas pour effet de la priver de toute efficacité <u>au regard de son objectif</u> .
La mesure d'interdiction est-elle proportionnée à l'impact recherché?		la mesure est proportionnée	la mesure est proportionnée	la mesure est proportionnée	Dans le cas présent la proportionnalité de la mesure serait d'autant meilleure que : il ne s'agit pas d'une mesure interdisant toute circulation routière, mais seulement la circulation des PL en transit (autorisant la desserte locale), La définition du transit va dans le même sens, puisqu'elle n'interdit pas au trafic de longue distance d'entrer dans Arles et de s'y arrêter (elle lui interdit seulement de traverser la ville sans s'arrêter., il y aurait des dérogations pour les Poids lourds venants des secteurs intermédiaires (cf définition ci-avant) prenant en compte les intérêts des communes voisines, en n'ayant pas pour effet de rendre ces communes trop difficiles d'accès,,il existe des itinéraires de contournements assez attractifs, même si celui-ci est à péage (ce que permet la jurisprudence pour les poids lourds) Par contre l'interdiction n'est pas limitée à certains horaires.
Le principe constitutionnel d'égalité est-il respecté?		l'égalité est respectée	l'égalité est respectée	l'égalité est respectée sous réserve de discernement sur les dérogations	Dans le cas présent, le respect principe d'égalité sera d'autant mieux démontré que le trafic de transit soumis à la mesure d'interdiction soit équilibrée entre l'application à une très grande proportion du trafic total, et un régime de dérogations strictement limité par des motifs objectifs (absence d'itinéraire de contournement ce qui n'est pas le cas ici, ou réparation d'un effets pervers pour l'économie locale).
La liberté de circulation des marchandises est elle assurée?		la liberté de circulation est respectée	la liberté de circulation est respectée	la liberté de circulation est respectée	Dans le cas présent, l'itinéraire alternatif (A7-A9) présente des capacités d'absorption du trafic routier suffisante (cf ci-après), il semble que l'interdiction de circulation aux véhicules en transit ne devrait pas être qualifiée de restriction à la libre circulation des marchandises et ne serait donc pas susceptible d'être incompatible avec le droit de l'Union Européenne .
Les conditions de contrôle technique de mise en œuvre sont elles possibles?		Possible mais nécessite un aménagement législatif pour le contrôle automatisé	Possible mais nécessite un aménagement législatif pour le contrôle automatisé	Possible mais nécessite un aménagement législatif pour le contrôle automatisé	Dans le cas présent un dispositif de contrôle automatique est très fortement souhaitable voir indispensable
Les itinéraires alternatifs sont ils maitrisés?		Les itinéraires alternatifs ne sont pas maitrisés : Il ne semble pas possible de définir une mesure d'obligation sur A7-A9	Les itinéraires alternatifs ne sont pas maitrisés : Il ne semble pas possible de définir une mesure d'obligation sur A7-A11	Les itinéraires alternatifs ne sont pas maitrisés : Il ne semble pas possible de définir une mesure d'obligation sur A7-A13	Dans le cas présent , seul l'itinéraire par A7-A9 est globalement adapté* pour les PL interdits en traversée d'Arles , l'itinéraire par D999 est inadapté pour le trafic PL, et la RN7/RN100 déjà en état limite pour le trafic PL est à éviter.
La mesure est acceptable par les collectivités , les gestionnaire de voirie, les acteurs économiques		La mesure semble acceptable à l'échelle d'Arles mais difficilement acceptable à l'échelle régionale	La mesure semble acceptable à l'échelle d'Arles mais difficilement acceptable à l'échelle régionale	La mesure semble acceptable à l'échelle d'Arles mais difficilement acceptable à l'échelle régionale	Dans le cas présent cela ne semble pas acceptable en regard à la permanence de l'interdiction sur des usagers "régionaux", et surtout sur risques de voir les itinéraires par D999 et RN7/RN100 surchargés par un report de trafic non souhaité mais inéluctable sur ces itinéraires .
Maitriser le coût de réalisation et de gestion		20/40Meuros d'équipement , et surcoût de gestion à prévoir (effectifs de police)	20/40Meuros d'équipement , et surcoût de gestion à prévoir (effectifs de police)	20/40Meuros d'équipement , et surcoût de gestion à prévoir (effectifs de police)	Le coût de réaménagement de la bifurcation A7/A9 peut être évaluée à plusieurs dizaine de millions d'Euros, et le coût des équipements de contrôle peut être évalué à plusieurs millions d'Euros

Source : Egis

5 - CONCLUSION

5.1 - Mise en perspective des bénéfiques/inconvénients

Les chapitres précédents ont donné chacun une analyse thématique des scénarios selon des critères précis présentés de manière séparées les uns des autres : fonction autoroutière, fonction cadre de vie, fonction développement, fonction environnement et enfin fonction réalisation. La mise en balance des avantages/inconvénients de chacun des scénarios envisagés conduit aux conclusions suivantes :

5.1.1 - Fonction Autoroutière (assurer la continuité autoroutière et assurer la sécurité),

Les scénarios sont **possibles techniquement avec des mesures préparatoires importantes** (réaménagement de la bifurcation A7/A9) **et des délais longs** (environ 8 ans).

Pour chacun des poids lourds interdits en traversée d'Arles, la qualité de la continuité autoroutière serait dégradée en raison de l'allongement des temps de déplacement de 30mn environ et de l'allongement des parcours de 50km et ce avec un surcoût de carburant et de péage. Les 3 scénarios envisagés sont équivalents sur ce plan.

5.1.2 - Fonction Cadre de vie (contribuer à l'amélioration du cadre de vie),

Les effets sur la tranquillité publiques (émissions sonores) sont faibles, le bilan global des effets sur la qualité de l'air est négatif, le bilan des émissions des gaz à effet de serre est également négatif.

Les scénarios sont toutefois possibles mais nécessiteraient des mesures compensatoires (stockage CO2, mise à niveau d'écrans acoustiques...).

- Les effets sur la tranquillité publique (nuisance sonores) seraient trop faibles pour être discernés par l'oreille. Dans les cas des 3 scénarios étudiés, de jour comme de nuit, les différences n'atteignent pas la capacité de discernement humaine (usuellement autour de 2dba). Par exemple le jour, la diminution du trafic poids lourds entraîne une baisse en traversée d'Arles (-0,8 à - 1,6 dba selon le scénario considéré) et l'augmentation concomitante sur A7/A9 entraîne une hausse (+0,6 à + 1,4 dba). Le seuil de discernement (2 dba) n'est ainsi pas atteint.
- Les effets sur l'air se traduisent par une augmentation de la pollution sur le territoire pris dans sa généralité (traversée d'Arles et agglomérations en bordure d'A7/A9). Les émissions globales augmentent de + 11 à + 21% selon les scénarios par rapport à la situation actuelle. Sur les territoires pris indépendamment les uns des autres, l'étude met en évidence deux tendances contradictoires : une nette amélioration en traversée d'Arles et une détérioration sur A7/A9. Les populations potentiellement impactées positivement sont estimées à 10 000 personnes, et négativement à 16 000 personnes. Le bilan de la comparaison en nombre des populations potentiellement concernées est donc négatif.
- Les effets sur les Gaz à effet de serre sont une augmentation par rapport à la situation actuelle. Le bilan est en augmentation de 55 000 à 125 000 teqCO2 selon les scénarios. Ceci est significativement négatif puisque c'est équivalent à l'emprunte carbone de 5 à 11000 personnes en France par an.

5.1.3 - Fonction Développement (contribuer au développement local et à la préservation du patrimoine),

L'effet serait une dégradation des conditions de desserte de certains pôles économiques du territoire et le maintien de freins au développement local notamment en ce qui concerne le projet urbain d'Arles. L'impact sur l'économie est difficile à cerner. Son évaluation et sa réduction éventuelle, par des dérogations aux mesures d'interdiction pour certains poids lourds, nécessiterait une concertation à grande échelle (des centaines d'entreprises, des dizaines de collectivités...). Les 3 scénarios étudiés simulent les situations extrêmes et une situation intermédiaire :

- Le scénario 1, état minimal d'interdiction limité au trafic de grand transit, semble ne pas impacter le développement local.

- Le scénario 2, état maximal d'interdiction qui s'applique à tous les poids lourds sauf la desserte du centre-ville d'Arles, semble très pénalisant et même rédhitoire car des pôles économiques importants seraient très pénalisés (Pôle logistique de Saint martin de Crau, GPMM, Clésud...)
- Le scénario 3, état intermédiaire d'interdiction qui serait un scénario 2 adouci avec des dérogations serait à évaluer en concertation avec les parties prenantes.
- Par ailleurs, aucun des scénarios ne permet de développer le projet urbain d'Arles puisqu'aucun d'entre eux ne réduit le trafic suffisamment pour permettre le réaménagement de la RN113 en Boulevard urbain.

5.1.4 - Fonction Environnement (préserver la relation entre le territoire et l'Homme),

Les effets sont très faibles, les autoroutes concernées existent depuis longtemps, elles sont ancrées dans l'éco-paysage local et aucun impact nouveau n'est attendu.

5.1.5 - Réalisation (maîtriser la mise en œuvre et son coût).

La réalisation de la mesure n'est pas envisageable car elle n'est pas fondée juridiquement de manière solide. La principale raison est que la mesure d'interdiction très contraignante ne permet pas d'obtenir un avantage positif globalement sur le territoire. **Cette considération constitue un problème juridique qui est rédhitoires. De plus, l'acceptabilité de la mesure est très incertaine** tant en raison des aménagements coûteux et longs à réaliser sur l'itinéraire de substitution, que par la difficulté de mise en place de contrôles efficaces pour éviter les effets indésirables. Enfin la mesure irait à l'encontre des enjeux d'intérêt public tels que la qualité de l'air et l'émission de GES à l'échelle du territoire régional.

- La solidité juridique est extrêmement précaire car ni un motif de nécessité de la circulation ou de protection de l'environnement, ni un motif de tranquillité publique (émission sonore) ou de salubrité publique (qualité de l'air), ne peut être invoqué. En cause, comme exposé ci avant, les effets sur le trafic et sur l'environnement qui sont très faibles voire quasi nuls, les effets sur la tranquillité publique (émissions sonores) qui sont trop faibles pour être perçus, et surtout les effets sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effets de serre qui sont négatifs. L'amélioration notable mais localisée en traversée d'Arles de la qualité de l'air ne semble pas pouvoir à elle seule fonder juridiquement la mesure.
- Proportionnellement la mesure d'interdiction semble disproportionnée à l'effet obtenu. En effet la mesure d'interdiction concerne 3400 à 5800 PL en moyenne tous les jours soit 50 à 80% du trafic total PL selon les scénarios. L'effet obtenu présente un bilan général sur le territoire négatif et une amélioration localisée en traversée d'Arles de la qualité de l'air comme vu précédemment.
- L'acceptabilité de la mesure est très incertaine
 - L'itinéraire de substitution (A7/A9) nécessite un réaménagement de la bifurcation A7/A9 qui peut être évalué à plusieurs dizaines de millions d'Euros, et le coût des équipements de contrôle peut être évalué à plusieurs millions d'Euros. Au total le coût pourrait se situer entre 20 et 40 Meuros.
 - La gestion des itinéraires de délestages (évitement), multiples sur un secteur aussi vaste, nécessitent une action coordonnée avec les gestionnaires concernés (Avignon, Orange, Département), avec un risque élevé d'effets indésirables (ex : PL passant par la rocade Est d'Arles, puis Beaucaire pour rejoindre l'A9). Les effets indésirables concernent un grand nombre de communes, la mise en œuvre de la mesure ne peut se concevoir sans l'accord des maires.
 - La mise en place d'un système de contrôle sanction renforcé et automatisé : un tel dispositif ne peut s'envisager que si les PL étrangers peuvent être contrôlés de la même manière que les PL immatriculés en France (ou dans les pays ayant des accords d'échange), et doit être déployé non pas sur la seule zone interdite (Arles), mais dès les points de choix (nœuds autoroutiers A7-A54 et A9-A54), avec là encore un risque d'effets indésirables.

5.2 - Conclusion

La mesure d'interdiction des Poids Lourds (PL) en transit au droit d'Arles a pour but de réduire les nuisances liées à la circulation en traversée de l'agglomération. L'objectif poursuivi est parfaitement légitime lorsque l'on considère la situation actuelle en Arles pour les habitants, les acteurs de l'économie et de l'urbanisme, ils peuvent se formuler de la manière suivante :

- La tranquillité publique (moins de bruit),
- La qualité de l'air (moins de pollution).
- Le développement harmonieux d'Arles avec l'atténuation de l'effet de coupure physique du centre-ville par la RN113 (aménagement de la RN113 en boulevard urbain), et avec le développement de mobilités urbaines douces et non polluantes (2 roues, mobilité électrique, transports en commun par exemple).

La question de la faisabilité de la mesure est complexe en raison de son étendue territoriale et de sa dimension juridique. Interdire les PL au droit d'Arles implique de les reporter sur d'autres axes routiers impliquant de larges territoires régionaux. Adopter la mesure d'interdiction, qui est une mesure de police, nécessite de mesurer son intérêt et son efficacité, ainsi que sa justification juridique.

Les études réalisées concluent à un intérêt limité à l'amélioration de la qualité de l'air en traversée d'Arles et à de multiples effets négatifs sur la qualité de l'air à l'échelle plus globale du territoire. Elles concluent aussi à l'augmentation des gaz à effet de serre. Les effets sur la tranquillité publique (émission sonore) sont imperceptibles, et l'atténuation de l'effet de coupure du centre-ville d'Arles n'est pas obtenue. Les objectifs de la mesure ne sont donc pas atteints.

Par ailleurs, La réalisation de la mesure n'est pas envisageable car elle n'est pas fondée juridiquement de manière solide, la mesure d'interdiction est forte pour un bilan globalement négatif sur le territoire. Il est localement positif sur la seule qualité de l'air en traversée d'Arles ce qui ne semble pas constituer un fondement suffisant. Ces deux considérations constituent des problèmes juridiques qui sont rédhibitoires.

En conclusion, la mesure est inadaptée aux objectifs poursuivis tant par son manque d'efficacité, que par son absence de fondement juridique solide. De plus elle présente de réelles difficultés d'acceptabilité en raison de son caractère contraignant et des effets indésirables sur un territoire étendu.

www.egis-group.com

