

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Comité de suivi
séance 1

Date de réunion : 18/02/20

Lieu : CCI Pays d'Arles

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

-
Provence-Alpes-
Côtes d'Azur

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

Stéphane Saint-Pierre (Nicaya Conseil), ouvre la séance et présente aux participants l'ordre du jour de la séance :

1. Objectifs du contournement autoroutier d'Arles
2. Gouvernance et rôle du Comité de suivi
3. Concertation continue – Processus mis en œuvre
 - Démarche mise en œuvre
 - Contributions des groupes de travail par thématique
4. Suites données / envisagées par la DREAL aux contributions
5. Enseignements transversaux et suites
6. Les grandes lignes du projet « à ce stade »
7. Travail collaboratif / concertation réglementaire : information et participation du public
8. Les suites

RELEVÉ DES ECHANGES :

Axe 1 : Objectifs du projet, Comité de suivi et processus mis en œuvre

Voir support de présentation, parties 1 et 2

Julien Menotti, responsable d'opérations pour la DREAL PACA présente les objectifs du projet de contournement autoroutier d'Arles, la gouvernance du projet et le calendrier prévisionnel.

Axe 2 : Processus mis en œuvre et contributions des groupes de travail par thématique

Voir support de présentation, partie 3

Lionel patte, Chef de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage DREAL PACA effectue un retour sur la démarche mise en œuvre et ses apports, hors échanges spécifiques par thématique.

La DREAL présente par la suite les synthèses des contributions des groupes de travail par thématique. Ces synthèses, par souci de présentation en réunion, ne reflètent pas l'entièreté des contributions qui ont été avancées lors des 2 ou 3 séances de chaque groupe thématique. L'objectif est de partager une vision d'ensemble avec les participants au comité de suivi.

- Une participante indique qu'une des contributions au groupe de travail « Trafics » consistait à proposer la mise en place de relais avec les voies vertes dans le cadre du développement des intermodalités.

- Lionel Patte précise qu'effectivement, l'intermodalité ne se limite pas au covoiturage. Les différents modes de transports sont à envisager et à connecter pour créer un ensemble complémentaire.

Axe 3 : Suites données / envisagées par la DREAL aux contributions

Voir support de présentation, partie 4

Julien Menotti précise que les suites données ou envisagées peuvent comporter des temporalités différentes en fonction de leur objet et de la phase d'études dans laquelle la DREAL peut les inscrire. Ces contributions seront étudiées et des retours de la part de la DREAL expliqueront les décisions prises.

- Un participant demande des éclairages concernant l'hydraulique sur le secteur Gimeaux afin de comprendre l'intérêt d'une station de pompage vers le Petit Rhône. Il précise que cette zone humide comprend des espèces protégées. Il considère que les mesures d'accompagnement sur une thématique n'ont pas à impacter d'autres enjeux.
 - Julien Menotti explicite les importants problèmes de ressuyage des eaux qui ont été partagés en séance du groupe de travail hydraulique. Le projet de contournement viendrait s'inscrire dans un secteur soumis à des inondations et, pourrait potentiellement apporter une plus value dans la gestion de cette problématique.
 - L'opportunité potentielle d'une synergie entre le projet et la gestion des crues a été mise en évidence. La DREAL prévoit de l'étudier et effectuera un retour aux participants du groupe de travail une fois les investigations conduites.
- Un participant signale que l'Etat français est dans l'obligation de rendre des comptes à l'Union Européenne sur la bonne conservation de la qualité de ses sites Natura 2000 et espaces protégés. Il rappelle que la démarche ERC (éviter-réduire-compenser) est à mettre en œuvre précisément dans cet ordre. Il indique que le dossier pour les espèces protégées sera également particulièrement étudié.
 - Lionel Patte indique que la DREAL est consciente des niveaux d'exigence élevés qui sont à mettre en œuvre en matière de protection de l'environnement de face à l'extrême richesse du territoire. La DREAL prévoit de prendre des précautions toutes particulières et de mettre en œuvre avec attention la démarche ERC.
- Une participante souhaiterait que le risque inondation soit plus abordé et rappelle la légitime attente sur cet enjeu. Elle demande si la création de l'infrastructure autoroutière ne va pas accentuer le risque inondation.
 - Lionel Patte précise que cet enjeu sera abordé dans la présentation (*Voir support de présentation, partie 6*).
- Un participant agriculteur explique que la présentation n'exprime pas assez les incidences écologiques que le projet de contournement autoroutier peut représenter pour l'agriculture biologique, responsable et saine. Il interroge la DREAL sur la pertinence du projet dans ce contexte.
 - Lionel Patte indique qu'au-delà des emprises foncières de l'infrastructure, les risques liés au projet sont connus (pollutions, poussières, etc.). L'ensemble de ces éléments est étudié et évalué au cours de l'étude d'impacts qui détermine les risques de pollution possibles des milieux.
 - Il indique également que la démarche de la DREAL est de prendre en considération ces risques et d'apporter les meilleures réponses possibles et que l'objectif de la DREAL est bien que globalement, la situation après projet soit améliorée par rapport à la situation avant projet.
- Un participant interroge la DREAL sur les points suivants :
 - Les modalités d'organisation de la concertation réglementaire avec la population
 - La réalisation d'un bilan des institutions ayant ou non participé à la concertation continue

- Le nombre d'acteurs sollicités pour la concertation continue
 - Le rôle du comité des élus.
 - Le lien entre la requalification de la RN113 et le projet de contournement
- La DREAL indique que la concertation réglementaire devrait durer environ un mois et demi à deux mois aux alentours de mai-juin 2020. Les modalités d'organisation feront l'objet du travail collaboratif proposé en fin de séance plénière de ce comité de suivi.
 - La concertation continue a pour vocation de partager des connaissances et des informations sur le territoire. La DREAL a invité de nombreux acteurs et a accepté d'associer à la démarche toutes celles et ceux qui ont souhaité y participer. La concertation réglementaire et l'enquête publique viendront compléter le travail participatif engagé en s'adressant à tous les publics avec des modalités adaptées. Il est possible néanmoins que des acteurs n'aient pas été invités à la concertation continue car ils n'étaient pas connus des services. Les séances préparatoires de l'été 2019 avaient pour objectif de compléter, grâce aux acteurs déjà identifiés, les organismes manquants. Certains ont été identifiés en juillet 2019 et d'autres au fil de la concertation.
 - Stéphane Saint-Pierre propose de réaliser une liste des organismes sollicités afin de savoir si cette liste peut être complétée pour la suite du processus de concertation.
 - Le comité des élus organisé fin juillet 2019 avait pour objectif de valider la feuille de route, c'est-à-dire le dispositif de concertation continue et la concertation réglementaire. Le comité des élus de novembre 2019 a consisté à réaliser un point d'avancement de la démarche en lien avec la feuille de route initiale. Des compléments ont été demandés à la DREAL sur l'aspect Innovation.
 - La requalification de la RN 113 est étroitement liée à la réalisation du contournement autoroutier et s'inscrit en cohérence avec ce dernier. Pour autant, le choix du tracé est indépendant de la requalification de la RN 113. Au moment de l'enquête publique, la DREAL souhaite que les collectivités locales puissent proposer un projet de requalification pertinent et cohérent avec le projet de contournement.
- Un participant souhaite connaître les membres composant le comité des élus.
 - La DREAL indique que les participants sont : le Préfet de région qui préside, la sous-préfecture d'Arles, les maires des communes d'Arles et de Saint-Martin de Crau, le président de l'ACCM, les représentants du Conseil départemental et le Conseil régional, la députée de la circonscription, les services de l'Etat concernés, la DREAL, la DIRMED. Aux comités techniques, la Chambre d'Agriculture et la Chambre de Commerce et d'Industrie sont également présentes. La synthèse des échanges n'est pas rendue publique car cette demande n'a pas été formulée par la DREAL.
 - Un participant indique que les enjeux portant sur les milieux naturels et hydrauliques sont extrêmement liés. Il précise qu'il est important de prendre en considération le bassin versant car la bonne gestion des eaux pourrait être facilitée ou entravée par les choix qui auront été réalisés. Il souhaite qu'un travail en commun avec les acteurs locaux soit possible avec de bâtir un diagnostic commun partagé. Si possible, il souhaiterait que cet échange puisse se faire avant la reprise du groupe de travail Milieu Naturel. Il précise que le changement climatique est à prendre en considération dès à présent car il est susceptible d'avoir des incidences sur les écoulements dans le bassin versant. Compte tenu de l'ampleur du projet, il souhaite que la DREAL soit exemplaire en termes d'évitement puis de réduction et compensation grâce à un engagement de l'ensemble des parties prenantes, notamment sur la gestion des zones sensibles.
 - Lionel Patte partage cette analyse et indique que pour la DREAL l'intégration des différentes thématiques est très importante. Un travail conjoint a déjà pu être initié que la DREAL souhaite prolonger dans le cadre de la suite de la concertation continue en partageant des données. La DREAL poursuivra ce travail dans la perspective des échanges à venir avec le CNPN (*conseil national de la protection de la nature*) afin de définir les mesures de réduction et de compensation les plus

appropriées, pour des impacts qui ne pourraient être évités.

- Une participante remercie la DREAL pour le partage de ces différents éléments. Elle souhaite également de plus amples informations sur les différentes options de passage telles que la déviation du trafic par l'A9.
 - Lionel Patte rappelle que le cadre du Fuseau dit Sud Vigueirat fait partie de la commande ministérielle en date du 12 juillet 2018. Il indique également que la même décision ministérielle a demandé à la DREAL d'actualiser le choix des grandes options de passage (réalisé en 2005). La DREAL a ainsi engagé un travail de mise à jour approfondie l'analyse réalisée au début des années 2000 qui a conduit le maître d'ouvrage à choisir le fuseau VSV et à écarter les autres options de passage.
 - La DREAL indique qu'elle prévoit d'organiser un échange avec les participants au comité de suivi en amont de la concertation réglementaire afin de partager ces résultats.
- Un participant partage avec les participants l'importance des nuisances liées à la RN113 pour les riverains et la nécessité qu'il ressent de protéger les habitants d'Arles des flux routiers quotidiens.
- Une participante souhaite connaître les différents polluants qui peuvent impacter les milieux.
 - La DREAL indique qu'une liste de polluants réglementaires fait l'objet d'une étude permettant de caractériser leur impact pour chaque variante de tracé.

Axe 2 : Enseignements transversaux et suites

Voir support de présentation, partie 5

Au-delà des variantes historiques de 2011, dans chaque secteur, quelques variantes ont émergé et leur intérêt analysé au regard des contributions lors des ateliers.

Sur le secteur Plan de Bourg, une nouvelle variante est à l'étude au nord du fuseau car elle pourrait permettre d'éviter des délaissés agricoles en venant se rapprocher des canaux existants. Ce jumelage est complexe sur le plan technique et pourrait permettre l'utilisation de remblais communs afin de limiter les emprises au sol.

- Un participant confirme que cette variante pourrait effectivement permettre d'éviter des délaissés et qu'il serait dommage d'en avoir là où ils peuvent être évités.
 - Stéphane Saint-Pierre précise qu'une présentation de cette variante pourrait être réalisée lors de la concertation réglementaire si les approfondissements montrent la pertinence de cette variante.
 - Un participant demande à ce que les effets sur les digues soient étudiés.
- Un participant demande si de nouvelles variantes ont émergé sur les autres secteurs.
 - Ce n'est pas le cas car sur le secteur Draille Marseillaise où 4 variantes sont identifiées sur le secteur. Sur Saint-Marti-de-Crau, il n'y a pas de nouveau tracé mais une mise aux normes autoroutières, la question de l'élargissement se pose donc sur ce secteur.
 - Julien Menotti précise que les enjeux actualisés ont permis de vérifier la pertinence des variantes proposées en 2011 même si de nouvelles ont émergé.
 - Au moment de son choix, le tracé ne sera pas figé mais une bande d'étude le sera,

permettant encore des optimisations ultérieures.

- Concernant l'élargissement, un participant demande des précisions sur les emprises induites.
 - Peu de remblais sont prévus, un élargissement d'environ 10 à 15 mètres sera effectué mais les éléments ne sont pas encore définis précisément. Pour les études, une emprise de 60 mètres en moyenne a été retenue.

Axe 3 : Les grandes lignes du projet « à ce stade »

Voir support de présentation, partie 6

Concernant l'Hydraulique :

Julien Menotti reprecise les conditions d'arrêt du projet en 2013, celui-ci ne respectant pas les nouvelles dispositions réglementaires en matière de transparence hydraulique qui venaient d'évoluer (SDAGE et PPRi). Le projet vise à être adapté et complété par des ouvrages de transparence hydraulique pour éviter de créer un impact supplémentaire en matière d'inondabilité. Cette nouvelle exigence est étudiée et se révèle possible.

- Un participant demande si la rive gauche disposera de moins d'ouvrages de transparence par rapport à la rive droite.
 - La DREAL indique que ce sera effectivement le cas de par la présence de canaux principaux en rive gauche, la rive droite nécessitant donc plus d'ouvrages.

Concernant les Trafics :

- Un participant précise qu'une proposition en comité de quartier pour créer un barreau et réaliser une jonction RD453 et RN113 avait déjà été formulée 15 ans auparavant.
 - Lionel patte précise que ce barreau pourrait être un plus et que la DREAL prévoit bien de l'étudier.
 - Néanmoins, il n'est pas certain que cette solution puisse être présentée au printemps, en concertation réglementaire, des études de faisabilité devant être menées au préalable. En revanche, elles devrait pouvoir l'être pour l'enquête d'utilité publique.

Concernant le Cadre de Vie :

- Un participant demande si les conditions météorologiques et notamment le vent, sont prises en compte dans les études acoustiques.
 - Julien Menotti précise que, dès la concertation réglementaire, ces éléments seront précisés. Lors des enregistrements, les conditions météorologiques sont notées.
 - Lionel Patte indique que l'approche par des seuils et les moyennes permet un niveau d'exigence supérieur. Il ne s'agit pas d'étudier que les situations exceptionnelles mais connaître également les conditions acoustiques quotidiennes.
- Une participante remercie la DREAL pour la transparence des informations partagées. Elle souhaiterait que des médecins soient conviés afin qu'ils puissent transmettre leur point de vue ou des études sur le cadre de vie du territoire.
 - La DREAL indique qu'il est tout à fait envisageable de réaliser un échange avec l'ARS (Agence régionale de la santé) afin d'obtenir un retour de leur part.
- Un participant demande si les analyses se portent seulement sur les aspects techniques, financiers et juridiques ou si d'autres thèmes sont analysés comme le développement de nouveaux sites logistiques avec une macro-analyse des effets du

projets.

- La DREAL indique que le projet de contournement autoroutier est pensé en cohérence avec son écosystème extérieur tel que le fonctionnement des zones logistiques. L'objectif de la DREAL est de regarder comment les projets peuvent être complémentaires. Concernant les transports, le mode routier est étudié en tenant compte des évolutions des autres modes : ferré ou fluvial. La part du ferroviaire qui est de nouveau en hausse est étudiée selon le principe d'une confirmation de cette tendance. La zone de Garons qui est un périmètre nouveau, est également susceptible d'influer sur le projet.
- Un participant indique être venu participer aux groupes de travail à reculons considérant que, depuis 2013, peu d'éléments avaient fondamentalement changé. Il remercie la DREAL pour le travail qui lui a permis de reprendre conscience de la diversité, richesse et complexité de son territoire et des apprentissages que cela a pu représenter pour lui.
- Un participant demande comment la DREAL a réalisé les enjeux.
 - Le bureau d'Egis indique que le travail qui se finalise actuellement consiste à mettre en perspective tous les enjeux afin de percevoir les différentes tendances. Actuellement, le parti pris est de ne pas prioriser mais d'analyser les enjeux propres à chaque thématique.
 - La DREAL indique également que les thématiques sont toutes intrinsèquement importantes d'où le choix de ne pas prioriser.
 - Stéphane Saint-Pierre précise que la concertation réglementaire ouverte à tous aura un rôle important dans le processus de choix du tracé et de la variante de moindre impact.

La DREAL remercie les participants pour leur présence et leur participation active aux groupes de travail.

Axe 4 : Travail collaboratif Information et participation du public

Voir support de présentation, partie 7

Afin de clore cette séance et pour ceux qui le souhaitent, quatre espaces de travail ont été installés afin de recueillir les contributions des participants dans le cadre de la définition des modalités d'organisation de la concertation réglementaire.

Les quatre espaces sont consacrés :

- A l'information au public
- Aux modalités de participation du public
- Au dossier de support de concertation
- Aux modalités de travail suite à la concertation réglementaire

Le travail in extenso des participants se trouve en annexe de ce document.

Axe 4 : Les suites du processus de travail

Voir support de présentation, partie 8

- Le support de présentation et le compte-rendu de la séance seront transmis aux invités et participants.
- Le support et compte-rendu sera à retrouver sur le site : www.contournementarles.com
- La DREAL souhaite organiser un nouveau comité de suivi avant la concertation réglementaire, a priori aux alentours de fin avril 2020
- La DREAL prévoit que la concertation publique puisse débuter aux alentours de mai-juin 2020

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Comité de suivi du 18 février 2020

ANNEXE 1 - Verbatim du travail collaboratif 1/4

Thème 1 : Quelles modalités de participation du public souhaiteriez-vous ?
Document « P'Arles » : 7/8 numéros avec informations avant le choix du fuseau → distribué et accessible aux Arlésiens
Information par les réseaux sociaux et participation par un questionnaire (éviter de le surcharger)
Faire des réunions par secteurs : centre-ville, Gimeaux, Raphèle, ... Au moins une réunion d'information et qui permet d'inviter à la participation. Exemple : PLU → Ancienne recette des finances comme salle
Permanences dans les villages, ciblés sur le tronçon : quelques heures ou plusieurs fois avec expositions et informations techniques et pédagogiques sur le projet

Thème 2 : Comment informer le public de la tenue de la concertation publique ?
Rééditer le document « P'Arles » qui était diffusé dans tous les lieux publics pour que les Arlésiens se l'approprient
Il faut monter en pression dans les journaux, les radios locales en mettant en exergue les dangers pour la population
Réunions publiques
Utiliser le magazine municipal avec un point sur le projet tous les trois mois, distribués aux Arlésiens
Réseaux sociaux : page facebook + alertes et messages twitter pour annoncer les réunions publiques
Magazines municipaux à Arles et Saint Martin de Crau : Arles Info + l'Arlésienne
Sites internet des communes
Faire un relais du site www.contournementarles.com sur les sites internet des communes
Affiches sur les affichages municipaux, auprès des associations de commerçants et des pôles d'échanges comme les gares
Permanences dans les lieux concernés : tronçon de Raphèle, St-Hippolyte jusqu'à la Draille Marseillaise
Camions de concertation avec des prospectus pour les jours de marché

Thème 3 : Quels éléments voudriez-vous voir figurer dans le dossier de concertation (après présentation du sommaire) ?

Calendrier prévisionnel de la suite du projet : court et long termes + procédure réglementaire et délais obligatoires

Bien faire comprendre que dans le dossier il n'y aura pas la requalification de la RN113

Evoquer de façon différenciée les activités agricoles → donner un avantage supplémentaire à des activités agricoles de qualité comme le bio, l'agriculture raisonnée

Etre plus significatif sur les grandes options de passage → parler du tunnel même si ça a évolué depuis + tunnel du Mont Blanc

Document de synthèse + dossier support → volumineux avec les infos / synthétique 6 ou 8 pages

Requalification de la RN113 : dire quel tronçon est concerné, expliquer les principes de boulevard urbain, identifier les différentes fonctionnalités : TCS + paysages, indiquer que les études vont être reprises au 2^{ème} semestre 2020

Quid des différents scénarii de vitesses de circulation : 79/90/110/130

Explication des enjeux de chaque thématique : aller au-delà d'un simple inventaire

Affiches sur les affichages municipaux, auprès des associations de commerçants et des pôles d'échanges comme les gares

Thème 4 : Quelles suites de la concertation continue envisagez-vous après le choix du tracé ?

Intégrer l'ARS aux réflexions

Réseau social : réseau de partage pour informer les gens en dehors des participants à la concertation continue

1 thème à aborder en dehors des ateliers DREAL : priorité requalification de la RN113 par les collectivités territoriales

Attention au niveau d'expertise en GT milieu naturels : faire 2 niveaux de groupes ou faire des réunions spécifiques avec les experts avec envoi en amont des documents

Maintenir le GT agricole ouvert à tous en plus des échanges bilatéraux

Un peu dense : pas obligé de faire des séquences des 6 GT

Pour des sujets techniques bien balisés, faire des journées complètes avec des experts pour répondre

Contribution complémentaire en date du 19 février 2020 par retour de mail d'un participant du Comité de Suivi qui n'a pu rester à l'atelier

Pour le dossier de support de concertation : imaginer en 2 versions :

- Une synthétique (20p maxi – idéalement 10) : illustrations / schéma explicatif pour chacune des thématiques
- Une version complète (100 p et plus) incluant en annexe ou faisant référence en annexes aux documents des groupes thématiques

Permettre le téléchargement de ces documents et organiser le chapitrage en suivant le découpage des groupes thématiques pour faciliter la compréhension.

Pour la concertation réglementaire, adopter une approche webcentric

- Enregistrer des séquences vidéos (MOOC ou diapo commenté oralement dans la séquences ou filmer le présentateur et ses diapos)
 - Une première vidéo avec approche globale de tous les thèmes (env 20min)
 - Une vidéo par thème spécifique (env 10-15min)
 - Imaginer cette vidéo retranscrite en version document texte
- Création d'une chaine Youtube ou équivalent
- Organisation de réunions publiques avec diffusion de la vidéo puis échanges avec la salle
- Communication post réunion pour informer de la disponibilité des vidéos
- Questionnaire en ligne pour participer au débat
- Aller vers la contribution d'un public large et représentatif

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Comité de suivi du 18 février 2020

ANNEXE 2 – LISTE DES PRESENTS

DREAL

Lionel Patte
Julien Menotti

Nicaya Conseil

Stéphane Saint-Pierre
Pauline Sabouraud
Elise Ribardière

EGIS

Vincent Laure
Anne-Sophie Chaudat

CCI Pays d'Arles

Jean-Pierre Bussière
Christelle Castell
Sébastien Philibert

DDTM 13

Loïc Bonnier (DT RAD)
Sylvie Giret (SMEE)
Claude Henry (service environnement)

PNR Camargue

Stéphan Arnassant

Tour du Valat

Patrick Grillas

JA Camargue

Clément IAsoux

Conseil Départemental 13

Dominique Néri-Léotord

Marais d'Arles / SMGAS

Pierre Raviol

Collaboratrice production Foin de Crau

Patrica Clavier

SYMADREM

Charlie Dast

CPIE Rhône Pays d'Arles

Flore Liron

CDD Pays d'Arles

Jean-Marc Rocchi

Agir pour la Crau – FNE 13

Jean-Luc Moya

ACEN – FNE 13

Marie-Hélène Bousquet-Fabre

ACEN

Corrinne Dub

Association Cité du relogement

Roland Pastor

ASSPB

Albert Laugier

CIQ Pont de Crau

Rémi Rouzies

Robert Rocchi

CIQ La Roquette

Alain Othnin-Glraud

CIQ Cavalerie-Saint Julien – Réattu

Aviva Saltiel

CIV Raphèle

Gérard Quaix

Tous pour le contournement autoroutier maintenant

Odile Crombé

Agribio 13 – Arboriculteur bio

Stéphan Charmasson

Amis des Marais du Vigueirat et Meyranne

Jean-Laurent Lucchesi

DAT – Ville d'Arles

Aline Martin

DSTU – Ville Saint-Martin-de-Crau

Laurent Galy

Région Sud

Nancy Spinousa

Chambre agriculture 13

Jean-Marc Bertrand

PETR Pays d'Arles

Aurélie Gabon

ACCM – Aménagement

Florent Bernis

Migrateurs Rhône-Méditerranée

Corentin Matheron

CNR (Compagnie nationale du Rhône)

Marie-Ange Pourchier

Collectif des riverains de Pont de Crau
Monique Chiesa
Michel Magub