



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Marseille,

*Service Transports Infrastructures et Mobilité
Unité Maîtrise d'Ouvrage*

Objet : Contournement autoroutier d'Arles – Concertation continue – Groupe de travail Cadre de vie – Secteur « Plan du Bourg » du 01/12/21– Note de synthèse

HEURE DE DEBUT : 17H30

HEURE DE FIN : 20H30

OUVERTURE DE LA SEANCE :

- Stéphane SAINT-PIERRE, du cabinet Nicaya conseil qui accompagne la DREAL dans le processus de concertation et anime les échanges, ouvre la séance, présente les intervenants et partage les règles de travail pour permettre un bon déroulement de la réunion.

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

- État d'avancement du projet et objectifs du groupe de travail « Cadre de vie »
- Synthèse du bilan de la concertation publique réglementaire fin 2020 – début 2021
- Le projet sur le secteur Plan du Bourg
- Atelier de travail sur les ajustements et insertions du projet « brut »
- Suites de la réunion

SYNTHESE DE LA PRESENTATION EN PLENIERE :

Point sur les attentes et besoins des participants

Dans un premier temps, Stéphane Saint-Pierre a proposé aux participants d'exprimer leurs attentes concernant la réunion, en complément de celles qu'ils ont pu exprimer lors de l'inscription à l'atelier (cf. support de présentation, diapositive n°5).

Aucun complément n'a été apporté en séance.

Axe 1 – État d’avancement du projet de contournement autoroutier d’Arles et objectifs du groupe de travail « Cadre de vie »

Voir support de présentation, diapositives 6 à 26

Julien MENOTTI, responsable d’opérations à la DREAL PACA, a rappelé les objectifs principaux du projet et présenté l’état d’avancement du projet, son horizon de réalisation et les phases d’association des personnes directement concernées par le projet ou du public intéressé.

Il a proposé un point d’information sur l’acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du projet, à la suite des demandes reçues lors de l’inscription à l’atelier. Pour rappel, c’est l’obtention de la déclaration d’utilité publique, visée à l’horizon 2024, qui permettra de constater l’utilité publique des travaux et autorisera de fait l’acquisition des terrains et des bâtiments nécessaires, dans le délai fixé par la DUP. Ces acquisitions seront menées par le concessionnaire retenu à la suite d’un appel d’offres et se feront sur les emprises nécessaires aux travaux.

Les objectifs du groupe de travail « Cadre de vie » sur le secteur du Plan du Bourg qui intervient en amont de l’enquête d’utilité publique prévue à l’horizon 2023 et consiste à :

- Informer les participants sur le projet et son avancement
- Présenter le projet de façon détaillée sur le secteur « Plan du Bourg »
- Partager les résultats des premières études détaillées et les enrichir en vue de contribuer à la mise au point du projet qui sera proposé à l’enquête publique.

Axe 2 – Synthèse du bilan de la concertation publique réglementaire 2020 – 2021

Voir support de présentation, diapositives 27 à 33

Julien MENOTTI a présenté une synthèse du bilan de la concertation publique réglementaire (objectifs, dispositif, participation), les demandes qui concernaient la préservation du cadre de vie ainsi que la variante de tracé retenue à l’issue de la concertation publique et validée lors du comité de pilotage du 25 mai 2021. Le bilan complet est disponible sur le site www.contournementarles.com

Axe 3 – Présentation du projet sur le secteur Plan du Bourg

Voir support de présentation, diapositives 34 à 95

Julien MENOTTI a présenté les éléments suivants sur le secteur Plan du Bourg :

- La variante de tracé « brute » retenue à la suite de la concertation publique réglementaire de début 2021 et les alternatives techniques envisageables ;
- L’acoustique et les principes de protection acoustique envisagés par le maître d’ouvrage ;
- Les principes de rétablissements des voiries/cheminements que l’autoroute intercepterait ;
- Les intentions du maître d’ouvrage pour favoriser la meilleure insertion paysagère du projet avec des vues extraites de la maquette 3D en cours de construction.

Relevé des échanges avec les participants

Au cours de la présentation ou lors des temps d’échanges, certaines participants ont posé des questions relatives :

- **À la coupure de la RD 35 et à ses modalités de rétablissement au droit de l’échangeur**
 - La DREAL indique que le tracé définitif de rétablissement de la RD 35 sera défini dans une phase ultérieure, lors des études détaillées du projet.

- À ce jour, un rétablissement de la RD 35 au Nord de l'autoroute est privilégié : elle rejoindrait ensuite son tracé actuel le long des canaux avant de traverser l'autoroute vers le Sud en direction de Mas-Thibert et Port Saint-Louis.
- **A la hauteur de l'autoroute sur le secteur Plan du Bourg**
 - Afin d'assurer le maintien de la navigation sur le Rhône, le viaduc sera situé à environ 20m de hauteur.
 - Au droit de la digue du Rhône, le viaduc d'approche sera situé entre 15m et 20m au-dessus du terrain naturel, soit environ 6m au-dessus de la digue.
 - Le reste du tracé neuf de l'autoroute sera en remblai, soit entre 5m et 6m de hauteur par rapport au terrain naturel. Ces éléments de profil en long seront précisés dans les prochaines phases, et intégrés à la maquette 3D.
- **Aux travaux du contournement autoroutier**
 - La DREAL indique que les travaux du projet (tracé neuf et aménagement sur place de la RN 113) sont estimés à 3 ans : sur le secteur Plan du Bourg, la durée des travaux est estimée à plusieurs mois.
 - Deux types de chantiers sont prévus sur le secteur :
 - Travaux de terrassement : création du remblai ;
 - Travaux d'ouvrages d'art : création du viaduc d'approche et du viaduc sur le Rhône.
- **Aux modalités d'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**
 - L'obtention de la DUP est conditionnée à la justification de l'intérêt général du projet et la balance positive de ses avantages par rapport à ses impacts et à son coût.
 - Sans obtention de la DUP qui autorise les procédures foncières, le projet ne peut être réalisé.
- **Aux modalités de réalisation des études techniques et des différentes modélisations (acoustique, pollution, ...)**
 - Les études du projet sont réalisées par des bureaux d'études techniques mandatés par la DREAL PACA.
 - Ces études sont contrôlées et vérifiées par des services de l'État indépendants de la DREAL, en amont de l'Enquête Publique, notamment :
 - Études air-santé : contrôlées et vérifiées par l'Agence Régionale de la Santé (ARS) dans le cadre de consultations inter-services.
 - Études environnementales (y compris les études acoustiques) : instruites dans le cadre de l'avis de l'Autorité Environnementale (AE), préalablement à l'enquête publique, puis une seconde fois pour les autorisations environnementales.
 - Les modélisations prennent en compte les projections trafics (actuels et projetés à horizons lointains), les types de véhicules qui emprunteront l'autoroute, une hypothèse de vitesse max. à 130km/h, la configuration de la route, son revêtement ainsi que la topographie.
 - Les études liées à la pollution et à l'acoustique prennent en compte les différents scénarios d'intempéries (notamment les vents) : les modélisations représentent une moyenne de concentration du bruit/de la pollution.
- **Aux mesures de réduction des nuisances sonores**
 - La DREAL indique que, sur ce secteur, les murs anti-bruit doivent réglementairement ramener les nuisances sonores de l'autoroute en-dessous des seuils maximums autorisés : selon l'ambiance sonore préexistante, 60 dB(A) de jour, 55 dB(A) la nuit.

- Selon les cas, les écrans acoustiques réduisent le bruit d'environ 10 dB(A), ce seuil étant dépendant du type d'écran, sa hauteur, son emplacement, la topographie du site, etc
 - En complément, les revêtements « antibruit » sont intégrés aux études de chaussées.
- **Aux études liées à la pollution de l'air**
 - La DREAL indique qu'une étude air-santé sera conduite sur la base du tracé définitif retenu.
 - Le projet de contournement autoroutier doit permettre de réduire significativement l'exposition de la population à pollution, et en particulier sur la RN 113 actuelle, en traversée d'Arles.
 - Les murs anti-bruit ont également pour effet de diminuer les concentrations de polluants, aux abords de l'autoroute : cet abattement varie selon la hauteur de l'écran et se renforce à mesure que l'on s'en éloigne.

Axe 4 – Atelier de travail sur les ajustements et les insertions du projet « brut »

Voir support de présentation, diapositives 97 à 101

Atelier de travail : Rétablissements de voiries

Concernant les rétablissements de la voirie et des cheminements interceptés, des participants ont exprimé les points de vue suivants :

- Importance de maintenir des accès aux habitations depuis les voiries actuelles (notamment chemin du Carnage, chemin de la Montcaldette et chemin de Maillanen).
- Hauteur insuffisante des ouvrages sous le tracé : rehausse souhaitée à 4,50m (passage d'engins agricoles spécifiques et bétailières).
- Nuisances potentielles causées par le trafic PL en direction d'Avignon via l'échangeur, la RD 35 et la rocade Est d'Arles.

Atelier de travail : Insertion paysagère

Concernant l'insertion paysagère du projet, des participants ont exprimé les points de vue suivants :

- Espèces végétales du secteur insuffisantes pour masquer l'autoroute en remblai.
- Demande de masquer au maximum l'autoroute depuis la ville d'Arles et notamment ses immeubles.
- Souhait de préserver la visibilité et le paysage depuis le Pont Van Gogh.

Atelier de travail : analyse des solutions techniques

Concernant l'analyse de la solution technique proposée et des trois alternatives envisagées, des participants ont exprimé les points de vue suivants :

- Favorables aux solutions concentrant les aménagements au Sud-Est du giratoire existant.
- Demande d'installation continue d'écrans acoustiques sur le secteur afin de limiter les nuisances sonores et impacts sur les exploitations agricoles.
- Défavorables à la proposition de rehausser le profil en long du viaduc sur le Rhône pour la préservation de la ripisylve.
- Pas d'opposition à l'alternative envisagée dans la zone des canaux (cf. *support de présentation, diapositives 43 à 45*).

- Pas d'opposition à l'alternative envisagée entre Rhône et canaux (cf. *support de présentation, diapositives 46 à 48*).

Compléments exprimés lors des ateliers

Les ateliers ont également permis d'aborder des situations particulières ou des demandes complémentaires, pour prise en considération par le maître d'ouvrage :

- Demandes de précisions concernant les modalités d'indemnisation et / ou de relocalisation (ex. : locaux commerciaux).
- Demandes de précisions sur les surfaces exactes acquises.
- Demandes de précisions concernant les impacts du projet en phase travaux.
- Demandes relatives à la capacité d'une 2x2 voies à absorber le trafic autoroutier, à long-terme.
- Demandes sur les niveaux de pollution attendus après la mise en service du projet, notamment en raison de l'insertion des poids lourds vers l'Ouest.
- Inquiétudes sur l'attractivité de la ViaRhôna après la mise en service : nuisances visuelles, acoustiques et pollutions.

Axe 5 – Les suites de la réunion

Voir support de présentation, diapositives 104 & 105

Les prochaines étapes liées au groupe de travail « Cadre de vie » - Secteur Plan du Bourg sont les suivantes :

- Mise en ligne du support de présentation et de la synthèse des échanges sur le site : www.contournementarles.com
- 2^{ème} séance prévue en 2022 pour :
 - Valoriser les contributions de la séance du projet
 - Approfondir les thématiques abordées
 - Poursuivre le travail d'insertion du projet dans son environnement

Annexes
Concertation continue – Groupe de travail « Cadre de vie »
Secteur Plan du Bourg – Réunion du 01^{er} décembre 2021

Liste des inscrits

- Frédéric ARVIEU
- Guy ASSANTE DI PANZILLO
- Frédéric AUGE
- Charlotte AUGE
- Jean-Pierre BLANCHARD
- Dominique BLANCHARD
- Élisabeth BONFILS
- Colette BOUCHARD
- Claudie CABIRON HUSTACHE
- Joshua CARTAGENA
- Véronique CHEVALIER
- Karima DAHOU
- Didier DUNAN
- Léo FONTANIER
- Alain GARCIA
- Maurice GAUTIER
- Thierry GRIOT
- Patrick GROS
- Guy HUSTACHE
- Albert LAUGIER
- Louis LEGNAME
- Fabrice LOUIC
- Marie-Thérèse MAURENSAC
- Patrick MERCADAL
- Mick MOULIN
- Sophie MOUREAU
- Éric NOVELLI
- Béatrice POZZO ROZARIO
- Éric ROZARIO
- Jean ROZIERE
- Séverine THOMAS SABOT

Pour la Ville d'Arles et l'ACCM

- Marie Amélie FERRAND-COCCIA – Conseillère municipale d'Arles et Vice-présidente de l'ACCM

Pour la DREAL PACA

Julien MENOTTI, responsable d'opérations

Pour Egis, bureau d'études

- Vincent LARUE
- Flora SILNY

Pour Nicaya, AMO concertation

- Stéphane SAINT-PIERRE
- Samuel MAZZER