



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

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

Objet : Contournement autoroutier d'Arles – Comité de suivi du 28 septembre 2022 – Note de synthèse des échanges

HEURE DE DEBUT : 9H00

HEURE DE FIN : 12H30

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 et partage les règles de travail pour permettre un bon déroulement de la réunion.

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

- Partage du travail réalisé depuis juillet 2021
 - Processus d'études et de concertation continue
 - Résultats de l'étude des solutions techniques d'optimisation
 - Programme fonctionnel du projet : compléments d'échanges, aires de service, ...
 - Résultats des pré-cadrages avec les services instructeurs
- Partage du programme prévisionnel de travail : concertation / études techniques
- Perspectives de l'enquête publique préalable à la DUP
- Zoom : information sur le projet de réaménagement de la RN113 porté par la Ville d'Arles
- Clôture de la séance et suites du projet

SYNTHESE DES ECHANGES :

1 – Présentation du projet à date

Voir support de présentation, diapositives 7 à 10

Julien MENOTTI, responsable d'opérations à la DREAL PACA en charge du projet de contournement autoroutier, présente pour rappel la variante de tracé retenue à la suite de la concertation publique de décembre 2020 - janvier 2021. Il partage ensuite la consistance du projet à date ainsi que le calendrier prévisionnel jusqu'à la mise en service du contournement.

Échanges avec les participants

- Jean-Claude ARNAUD, du Collectif Arles 2028, évoque les évolutions du calendrier global du projet et demande des précisions sur les échéances à venir (notamment à la suite de la Déclaration d'Utilité Publique).
 - La DREAL indique que :
 - Les calendriers présentés par le maître d'ouvrage sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de l'avancement des études et de la concertation continue.
 - L'appel d'offres de sélection d'un concessionnaire sera lancé après l'obtention de la DUP : sa désignation prendra plusieurs mois.
 - Depuis la relance du projet en 2018, le calendrier a été décalé d'environ un an en raison notamment de la reprise de l'état initial et de la concertation continue : le maître d'ouvrage souhaite co-construire le projet avec les acteurs du territoire et la population. Ce décalage implique une mise en service du contournement à l'horizon 2028-2029.
 - Afin d'éviter un nouveau décalage et en raison de la densité des procédures réglementaires préalables à l'enquête publique notamment, le maître d'ouvrage a pris l'initiative de solliciter les services de l'État et autorités indépendantes en amont de l'enquête publique, pour disposer d'un cadrage et de recommandations.
- Monique CHIESA, du Collectif des riverains de Pont de Crau, souhaite savoir si une représentation visuelle en 3D du projet de contournement autoroutier sera présentée au public.
 - La DREAL indique que :
 - Un profil en long du tracé (altimétrie du projet sur l'ensemble du linéaire) de l'autoroute est déjà disponible (mise à jour par rapport à ceux présentés dans la phase précédente de comparaison des variantes de tracé)
 - A la demande de la DREAL et faisant suite aux attentes exprimées en concertation continue, les bureaux d'études élaborent actuellement une maquette 3D complète du projet de contournement qui représentera la topographie, les paysages, les habitations, infrastructures de transport, les mesures de protection envisagées, ... Cette maquette sera présentée lors des groupes de travail *Cadre de vie* avec les riverains, prévus à l'horizon début 2023.
- Monique CHIESA rappelle les conditions climatiques difficiles connues durant l'été 2022 : fortes chaleurs, sécheresse, ... Elle questionne la DREAL sur la prise en compte de ces dérèglements climatiques dans la conception du projet.
 - La DREAL indique que la prise en compte des enjeux climatiques est essentielle dans l'évaluation du projet, mais aussi même désormais dans sa conception. Ces éléments seront partagés dans la suite de la présentation.

- Marie-Hélène BOUSQUET-FABRE, de l'association Arles Camargue Environnement Nature (ACEN), interroge la DREAL sur la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans le cadre du projet de contournement autoroutier d'Arles.
 - Stéphane SAINT-PIERRE, du cabinet Nicaya conseil (AMO concertation), rappelle que la CNDP est une instance indépendante chargée de veiller à la bonne information et participation du public et à la prise en compte de ses contributions. Plusieurs modes d'intervention de la Commission existent :
 - En amont : la CNDP décide de la tenue d'un Débat public ;
 - Durant une phase de concertation : la CNDP décide de nommer un garant pour accompagner le bon déroulement de cette phase ;
 - Dans le cadre de projets ayant déjà démarré : la CNDP veille à ce que le maître d'ouvrage informe le public de l'évolution du projet.
 - La DREAL indique que
 - Lors de la relance du projet de contournement autoroutier en 2018 - et en raison de la tenue de phases de concertation en amont - la CNDP a demandé à être régulièrement informée de l'avancée des études et de la concertation, dans la continuité de ses décisions antérieures depuis 2010.
 - Le maître d'ouvrage a transmis des rapports détaillés à la Commission dans les phases actives du projet, depuis 2018, et continuera de le faire pour la suite.
- Marie-Hélène BOUSQUET-FABRE informe que, lors d'un groupe de travail avec les riverains du secteur Draille Marseillaise, une erreur dans les plans du maître d'ouvrage a été constatée : à la suite de cette rencontre, l'ACEN a sollicité la DREAL pour l'organisation d'une nouvelle concertation avec les riverains afin de les informer de cette erreur, sans que cette demande ait été suivie d'effets.
 - La DREAL rappelle que :
 - Lors d'une séance de travail (concertation continue) avec les riverains du secteur de la Draille Marseillaise, l'erreur de plan relevée par les participants a été immédiatement partagée en séance. Le maître d'ouvrage a ensuite procédé aux rectifications nécessaires et transmis des documents à jour, à la suite de la séance de travail.
 - Comme rappelé en introduction de chaque séance, les éléments présentés dans le cadre de la concertation continue du projet sont des documents de travail pouvant parfois comporter des imprécisions voire des erreurs : les échanges avec le public permettent au maître d'ouvrage et à ses bureaux d'études d'affiner les données dont ils disposent afin d'améliorer la fiabilité de la conception du projet. Par ailleurs, il est bien prévu de mener de nouveaux échanges « cadre de vie » avec les riverains en 2023, en amont de la finalisation des propositions techniques d'insertion et avant l'enquête publique.
- Marie-Hélène BOUSQUET-FABRE souhaite connaître le rôle de la Ville d'Arles dans le projet de contournement autoroutier d'Arles.
 - Marie-Amélie FERRAND-COCCIA, conseillère municipale d'Arles et Vice-présidente de l'ACCM déléguée aux Transports, indique que :
 - La Ville d'Arles est partenaire du projet de contournement et non maître d'ouvrage.
 - La municipalité a engagé, depuis l'automne 2021, une étude et une concertation des riverains concernant le réaménagement de la RN113 en boulevard urbain. Ce projet est envisageable grâce au délestage du trafic de transit permis par le contournement autoroutier d'Arles : les résultats des études dont le scénario prévisionnel d'aménagement de la RN113 requalifiée serviront notamment à alimenter le dossier d'enquête publique du projet de contournement.

2 – Partage du travail réalisé depuis juillet 2021

Voir support de présentation, diapositives 11 à 36

Julien MENOTTI présente le processus de travail et de concertation continue mené depuis juillet 2021. Il présente ensuite les résultats de l'étude des solutions techniques d'optimisation du projet ainsi que le programme fonctionnel envisagé à date (compléments d'échanges, aires de services, ...). Enfin, il partage les résultats des différents pré-cadrages produits par différents services instructeurs.

Échanges avec les participants

- Henri NIEDEROEST, 1^{er} Adjoint de la Ville de Saint-Martin de Crau, demande ce que sont les « laurons » évoqués par le maître d'ouvrage dans sa présentation.
 - Anne-Sophie CHAUDAT, du bureau d'études EGIS en charge des études techniques du projet, précise que :
 - Les laurons sont des résurgences de la nappe de la Crau qui constituent un ensemble écologique important pour le territoire.
 - Le bureau d'études travaille étroitement avec les acteurs du territoire, notamment dans le cadre du groupe de travail Milieux Naturels, afin d'éviter ou réduire les impacts du projet sur les laurons.
- Monique CHIESA interroge la DREAL sur la hauteur de l'autoroute en tracé neuf. Elle rappelle que des exploitants ont formulé des demandes concernant le passage d'engins agricoles et souhaite savoir si des réponses y ont été apportées.
 - La DREAL indique que :
 - Dans le cadre des groupes de travail menés avec les riverains, les agriculteurs et les associations de gestion des ouvrages hydrauliques, des demandes spécifiques de transparence fonctionnelle de l'autoroute ont été formulées : celles-ci ont été prises en compte par le maître d'ouvrage afin d'ajuster le projet, au cas par cas.
 - Ainsi, dans les différents secteurs en tracé neuf, la hauteur de l'autoroute par rapport au terrain naturel est d'environ :
 - 5 à 6m en Tête de Camargue ;
 - 20m sur le viaduc sur le Rhône (point le plus élevé du tracé) ;
 - 3 à 4m à Plan du Bourg ;
 - 6 à 7m en Draille Marseillaise.
 - Les échangeurs de l'autoroute sont globalement à hauteur du terrain naturel pour rejoindre le réseau routier local.
- Corinne DUB, de l'ACEN, interroge le maître d'ouvrage sur la composition du remblai de l'autoroute dans les secteurs en tracé neuf.
 - La DREAL indique que ces éléments sont bien prévus d'être partagés dans la suite de la présentation.
- Jean-Claude TROUCHAUD, de l'ASA Plan du Bourg, interroge la DREAL sur l'incidence du projet sur la RD35 actuelle, au niveau du giratoire des Allèges.
 - La DREAL précise que :
 - L'échangeur en rive-gauche du contournement rejoint le giratoire des Allèges dans le secteur de Plan du Bourg, et le tracé de la RD35 actuelle est intercepté à plus à l'est par le tracé de l'autoroute.
 - Son rétablissement est prévu dans le cadre du projet : il sera précisé dans les études détaillées du projet, courant 2023. Les tracés présentés en groupe de travail, et les évaluations d'emprises, intègrent bien ces rétablissements.

- Les effets du projet sur les réseaux hydrauliques et les mesures d'accompagnement et de compensation seront notamment abordés lors d'une prochaine séance de travail du groupe Agriculture / Hydraulique, prévue pour fin 2022.
- Corinne DUB souhaite connaître l'avancement du projet de déviation de la RD35.
 - La DREAL indique que ce projet est porté par le Département des Bouches-du-Rhône. Compte tenu de son état d'avancement dans les procédures, dont la DUP obtenue, la DREAL le considère comme réalisé préalablement à la réalisation du projet de contournement d'Arles.
 - Emmanuelle GUILLOT, de la Direction des routes et des ports du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, précise que le projet de déviation de la RD35 a obtenu l'ensemble des autorisations réglementaires : sa mise en service est prévue d'ici 2028. Cette liaison sera donc réalisée avant la mise en service du contournement.
- Sylvain THUREAU, du service Planification territoriale et régionale de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, attire l'attention du maître d'ouvrage sur les procédures de remembrement consécutives à la DUP, conduites par le Département : ces procédures peuvent être longues et nécessiter de dégager des emprises agricoles. Il interroge la DREAL sur leur prise en compte dans le calendrier du projet et sur les modalités d'anticipation de ces démarches.
 - La DREAL indique que :
 - La volonté du maître d'ouvrage est de limiter au maximum l'impact du projet sur les exploitants agricoles, à travers des démarches d'animations foncière sur lesquelles il a la main (stockage provisoire de parcelles agricoles par la SAFER notamment).
 - La DREAL éclairera la décision du Conseil Départemental concernant l'éventualité d'un « AFAFE » (ex. « remembrement ») via son étude d'impact complète. Hors réunion : les démarches sont lancées avec le Département afin de s'assurer de disposer de la décision (AFAFE ou non) avant l'enquête publique afin d'éclairer au mieux les exploitants. Les représentants du groupa agricole ont par ailleurs fait savoir qu'ils ne souhaitent pas une telle procédure formalisée, y préférant les démarches sur volontariat grâce aux dispositifs proposés par la DREAL.
 - Ces thèmes sont spécifiquement traités dans le cadre du groupe de travail Agriculture / Hydraulique qui réunit notamment les représentants du monde agricole et des exploitants, et les supports d'échange mis à disposition de tous sur le site internet du projet.

Programme fonctionnel : compléments d'échangeurs, aire de services, ...

- Plusieurs participants interrogent la DREAL sur les incidences d'un échangeur en rive-droite du Rhône sur les trafics Nord-Sud de la RD570. Ils redoutent une amplification de la congestion en direction de Trinquetaille, le pont de la RN113, Beaucaire, ...
- Odile CROMBÉ, du collectif Arles 2028, tient à rappeler que le collectif se réjouit de la création d'un échangeur en rive-droite du Rhône : cet aménagement permettra de désengorger la RN113 en traversée d'Arles et notamment le pont de la RN113. Elle sollicite la vigilance du maître d'ouvrage afin de limiter au maximum l'augmentation du trafic sur la RD570.
 - La DREAL rappelle que :
 - La création d'un échangeur en rive-droite du Rhône répond à une demande formulée lors de la concertation publique, avec pour objectif de diminuer le trafic sur la RN113 en traversée d'Arles.

- Dans le cas des véhicules en transit venant de l'Est et en direction de Trinquetaille / Beaucaire, l'échangeur permettra d'éviter la traversée du centre-ville d'Arles : ces véhicules emprunteront le contournement.
 - La création de l'échangeur générera, selon les premiers résultats des études, une légère augmentation du trafic sur la RD570. C'est un point de vigilance important pour le maître d'ouvrage, qui peut envisager des mesures d'accompagner hors contournement si besoin. Les gestionnaires seront bien sûr associés aux réflexions, au plus tard par le concessionnaire sur la base des études de trafic préalables aux travaux.
- Emmanuelle GUILLOT, du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, rappelle que l'objectif de la création de l'échangeur rive-droite est de diminuer le trafic entre cet échangeur et le giratoire du Vittier : les résultats des études de trafic sont donc attendus dans ce sens. Elle rappelle l'importance de prendre en compte les modes actifs dans la conception de cet échangeur compte-tenu : des usagers cyclistes sur l'actuelle RD570, en direction de la Camargue ; des aménagements cyclables prévus par le Département des Bouches-du-Rhône dans ce secteur.
 - La DREAL indique que des échanges entre le maître d'ouvrage et le Département seront nécessaires dans les étapes à venir, afin d'optimiser la conception de cet échangeur.
- Pauline DELLA ROSSA, chargée de mission au SYMCRAU, demande si la distance à la nappe a été étudiée dans la conception de l'aire de repos. Elle souligne l'importance de limiter l'imperméabilisation de l'aire (parkings, bâtiments, ...) afin d'assurer l'infiltration de l'eau.
 - La DREAL indique que :
 - Le maître d'ouvrage travaille en lien avec le SYMCRAU sur ces enjeux.
 - La localisation précise de l'aire aires n'est pas encore déterminée et dépendra justement en partie d'études hydrauliques en cours : une fois l'aire et ses accès dessinés, le maître d'ouvrage sera en mesure d'apporter une réponse détaillée.
 - La localisation et le dessin des aires seront évoqués et feront l'objet d'échanges lors des prochains échanges avec les groupes de travail en 2023.
- Odile CROMBÉ interroge la DREAL sur le fonctionnement de l'aire de services, située sur un tronçon autoroutier payant mais ouverte au réseau local de la ville de Saint-Martin-de-Crau. Elle souhaite ensuite savoir si l'aire des Cantarelles deviendrait un complément au programme de services présenté (par ex. : une aire pour les poids lourds). Enfin, elle indique que la création de parkings-silos sur les aires pourrait permettre de répondre à l'objectif d'économie de foncier.
 - La DREAL indique que :
 - La création de parkings-silos sur les aires sera étudiée dans les études détaillées du projet, si le besoin s'avère réel au regard des dimensionnements liés aux trafics, en prenant également en compte les enjeux paysagers liés à ce type d'infrastructures.
 - Lors de la mise en service du contournement autoroutier, l'aire des Cantarelles ne sera plus utilisée comme aire de services de l'autoroute : son devenir sera plutôt lié au projet de réaménagement de la RN113 porté par la Ville d'Arles.
 - L'aire de services de Saint-Martin-de-Crau offrira aux automobilistes une perméabilité entre l'autoroute et le réseau routier local. Le contournement autoroutier d'Arles sera équipé de portiques en « flux libre » permettant, par la lecture de la plaque d'immatriculation du véhicule, de déterminer individuellement le couple entrée/sortie de chaque véhicule.

- Henri NIEDERHOST, 1^{er} Adjoint de la Ville de Saint-Martin de Crau, souligne que la municipalité de Saint-Martin-de-Crau est très favorable à l'implantation d'une aire de services :
 - Elle offrira des modalités de stationnement aux poids lourds et camping-cars qui affectent fortement la ville de Saint-Martin aujourd'hui.
 - La perméabilité entre l'aire de services et le réseau routier local constitue notamment une opportunité de développer l'usage des modes doux en direction du centre-ville et de renforcer l'offre commerciale de transports du quotidien pour les saint-martinois.

Il rappelle que des études complémentaires seront nécessaires pour assurer la prise en compte des enjeux du secteur, notamment hydrauliques. Enfin, il interroge la DREAL sur les possibilités d'utiliser l'aire de services pour permettre aux poids lourds à destination de la déchetterie professionnelle de contourner la ville.

- La DREAL indique que :
 - La perméabilité de l'aire de services avec le réseau routier local implique réfléchir à un nouveau schéma de desserte du réseau local : la conception de l'aire et de ses accès constitue un préalable à la réflexion sur cette articulation. La DREAL et ses bureaux d'étude pourront donner suite très rapidement à cette proposition de la Ville de profiter de l'aire de services pour développer de nouveaux services de mobilité profitables aux Saint-martinois notamment.
 - L'orientation évoquée par la Ville de Saint-Martin pour limiter les effets actuels liés au développement de la déchetterie apparaît envisageable comme mesure complémentaire du projet, et la DREAL reviendra avec des propositions pour contribuer à cette demande.
- Une participante (non-identifiée) souhaite connaître les réflexions actuelles concernant les mesures de compensation du projet.
 - La DREAL indique que :
 - Lors des derniers groupes de travail, le maître d'ouvrage a présenté une enveloppe d'impact (maximisante) des impacts du projet sur les milieux naturels et le milieu agricole : l'objectif est de présenter les premières estimations au fur et à mesure des études, afin de donner de la visibilité sur les impacts résiduels, et les recherches de mesures de compensations envisagées en fonction.
 - Les prochains groupes de travail (horizon fin 2022 – début 2023) permettront de partager une vision plus précise des impacts bruts du projet, des besoins en compensation et des premières pistes de compensation envisagées.
 - Lors de l'enquête publique, le maître d'ouvrage présentera un projet de compensation global des différents impacts du projet, en anticipation des phases ultérieures d'autorisation environnementale unique avant travaux (volets loi sur l'eau, espèces protégées).
- Alice VACHE, chargée de mission à la Fédération Départementale des Structures Hydrauliques des Bouches-du-Rhône (FDSH 13), souhaite savoir si les réseaux d'assainissement existants seront utilisés pour accueillir les rejets d'eaux issus des bassins de l'autoroute.
 - La DREAL indique que :
 - L'utilisation des réseaux d'assainissement existant est une option envisagée, lorsque l'infiltration après traitement n'est pas possible du fait en particulier de la nappe affleurante.
 - Des propositions seront formulées, au cas par cas, aux différentes structures de gestion des ouvrages hydrauliques, dans le cadre du groupe de travail Agriculture & Hydraulique. Les prochaines réunions de ce groupe de travail (fin 2022) seront dédiées à la présentation d'un projet de rétablissement hydraulique.

- Gaëtan GUICHARD, de l'ASCO des Arrosants de la Crau, interroge la DREAL sur les études hydrauliques envisagées sur le secteur de Mas de Paul (sources de la Chapelette).
 - La DREAL indique que :
 - Sur le secteur de Saint-Martin-de-Crau, les études menées actuellement intégreront notamment des modélisations en 2 des écoulements, et permettront de s'assurer de l'effet neutre du projet présenté sur l'écoulement des eaux, en amont et en aval de la RN113.
 - Les études hydrauliques menées dans le cadre du projet concernent à la fois les sources souterraines et superficielles.
- Monique CHIESA rappelle que de nombreux habitants et exploitants du territoire dépendent entièrement de la nappe de Crau. Elle souligne que les incertitudes liées au dérèglement climatique suscitent des inquiétudes quant à l'accès à l'eau pour le futur.
 - La DREAL indique que :
 - L'objectif du maître d'ouvrage est d'éviter au maximum d'affecter les ressources en eau potable du territoire.
 - Le projet présenté à l'enquête publique à la fin 2023 donnera une vision précise des impacts du projet sur ces ressources.

Pré-cadrages avec les services instructeurs

- Grégoire MASSEZ, conservateur des Marais du Vigueirat, interroge la DREAL sur l'avancée de la démarche de territorialisation de la séquence Eviter-Réduire-Compenser du territoire Crau-Camargue.
 - La DREAL rappelle que :
 - Elle a mis en place une démarche d'évaluation des effets des mesures de compensation à l'échelle du territoire Crau-Camargue, qui intègre dans un premier temps tous les projets à long-terme de l'Etat (contournement autoroutier d'Arles, liaison Fos-Salon, contournement de Martigues / Port de Bouc, ...), et a vocation à y associer tous les maîtres d'ouvrages d'infrastructures sur le territoire
 - Cette démarche permet notamment un partage des diagnostics et études entre ces projets afin d'envisager notamment une mutualisation des mesures de compensations entre projets. A la connaissance du responsable d'opérations à date, les prochaines rencontres seront sur le diagnostic des effets cumulés et la mise en exergue de potentialités de compensation (indépendamment de chaque projet pris un par un).
- Jean-Claude ARNAUD interroge la DREAL sur l'absence d'argumentaire rédigé à ce jour sur les impacts du projet de contournement sur les émissions de GES et la pollution démontrant qu'en exploitation, le contournement autoroutier d'Arles permet une diminution des émissions.
Il questionne la DREAL sur l'absence de mention du projet de contournement autoroutier dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) d'Arles.
- Odile CROMBÉ précise que le Collectif Arles 2028 milite pour l'inscription du projet de contournement dans le PCAET : elle sollicite le maître d'ouvrage afin de bénéficier de données permettant d'appuyer les démarches du Collectif.
 - La DREAL indique que :
 - Un premier bilan (provisoire) sur les GES ? En phase construction et en phase exploitation, a été calculé lors de la concertation publique fin 2020, avec en effet un bilan favorable sur la phase d'exploitation.

- Les données finales, tenant compte du projet précisé et optimisé, concernant les impacts du projet sur la qualité de l'air et sur les GES seront rendues disponibles au plus tard au moment de l'enquête publique, à l'horizon fin 2023.
- Sylvain THUREAU rappelle que la Région porte une attention particulière aux incidences des projets sur les consommations d'espace. Au regard des évolutions du projet de contournement, il souhaite connaître les incidences en termes d'emprises foncières (artificialisation des sols et consommation d'espaces).
Il précise que, dans le cadre des directives nationales de réduction de l'artificialisation (notamment la loi Climat & Résilience), les incidences foncières du projet seront comptabilisées et réparties à l'échelle régionale : une information des services de la Région concernant ces enjeux est importante.
 - La DREAL indique que les études techniques doivent permettre de donner une enveloppe des effets d'emprises du projet, selon les types de milieu : actuellement, cette enveloppe (maximale) d'emprises nouvellement artificialisées est estimée à 140 hectares en tracé neuf (vision maximaliste qui va vraisemblablement être réduite au fur et à mesure des optimisations à venir du projet).

Post réunion : voir annonces du Gouvernement sur l'application de la politique Zéro Artificialisation Nette et la prise en compte dans les décomptes des grands projets.
- Sylvie GIRET, de la DDTM 13, souhaite savoir si une estimation des impacts des zones de stockages et de chantier a été réalisée.
 - La DREAL indique que les questions relatives au chantier seront abordées, de manière estimative, lors de l'enquête publique : c'est le concessionnaire du projet qui déterminera précisément ces impacts. Un travail pourra être mené dans les derniers groupes de travail afin d'orienter la phase chantier (engagements de l'État pour éviter certains secteurs ou pratiques, plutôt qu'imposer un phasage chantier au stade de l'enquête publique).

2 – Partage du programme prévisionnel de travail : concertation / études techniques

Voir support de présentation, diapositives 37 à 43

Julien MENOTTI présente le programme prévisionnel des groupes de travail avec les acteurs du territoire : Milieux Naturels, Agriculture & Hydraulique, Cadre de vie. Il partage les études et démarches prévues pour chaque groupe ainsi que les objectifs de ces rencontres.

Échanges avec les participants

- Un participant, habitant de Plan du Bourg (non-identifié), indique que ce secteur constitue une « cuvette » entre le Rhône et le canal du Vigueirat. Il interroge la DREAL, en cas de crue majeure du Rhône, des impacts du remblai de l'autoroute sur les surfaces inondables.
 - La DREAL rappelle que le projet de contournement autoroutier a connu un temps d'arrêt à partir de 2014, compte tenu de la prise par anticipation du PPRI d'Arles
 - Elle précise que la condition de relance du projet était sa mise conformité avec le PPRI, notamment par la création d'ouvrages de transparence hydraulique destinés à permettre le bon écoulement des crues du Rhône et assurer la transparence du projet en cas de « scénario catastrophe » prévu au PPRI (crue du Rhône et rupture des digues, y compris celles ayant fait l'objet de renforcements depuis).
 - La DREAL indique que :
 - Des représentations du linéaire du projet sur les différents secteurs et des ouvrages de transparence prévus sont disponibles dans les comptes-rendus des groupes de travail Cadre de vie.

- La maquette 3D du projet permettra de se rendre compte des ouvrages de transparence prévus et de leur localisation.

Vous pouvez accéder, via le lien suivant, aux comptes-rendus de l'ensemble des groupes de travail précédemment organisés : <https://www.contournementarles.com/groupe-de-travail-2021-2022>

Les comptes-rendus des groupes de travail à venir seront également publiés sur cette page, dans les semaines suivant ces rencontres.

- Odile CROMBÉ souhaite savoir à quelle date la maquette 3D du projet sera présentée.
 - La DREAL indique que cette maquette sera présentée lors des prochains groupes de travail *Cadre de vie* organisés avec les riverains, 1^{er} trimestre 2023.

Perspectives de l'enquête publique préalable à la DUP

Voir support de présentation, diapositives 44 à 48

Julien MENOTTI présente les objectifs, principes et modalités d'une enquête publique. Il partage ensuite les procédures préalables à l'enquête publique du projet de contournement, prévue à l'horizon fin 2023.

Échanges avec les participants

- Cette présentation n'a pas suscité de question / demande de précision des participants.

Zoom : information sur le projet de réaménagement de la RN113 porté par la Ville d'Arles

Voir support de présentation, diapositives 49 à 54

Marie-Amélie FERRAND COCCIA, conseillère municipale de la Ville d'Arles et Vice-présidente de l'ACCM en charge des Transports et de la Mobilité, présente l'état d'avancement du projet de réaménagement de la RN113 porté par la Ville d'Arles. Elle partage le processus d'élaboration de ce projet, son calendrier prévisionnel et de premiers principes d'aménagement de l'infrastructure.

Échanges avec les participants

- Corinne DUB, de l'ACEN, interroge la DREAL sur les alternatives en cas de fermeture de l'autoroute pour cause d'accident grave, d'inondation, ...
 - La DREAL rappelle que :
 - Les mesures d'exploitation sur autoroute limitent très fortement les risques de fermeture (intervention rapide d'équipe de secours, déviation du trafic sur les voies opposées, mesures gestion dynamique).
 - Cela n'est pas le cas de la RN113 actuelle, soumise à des risques de fermeture sans itinéraire alternatif pour le flux routier, en-dehors du centre-ville d'Arles.
 - En cas de scénario exceptionnel de fermeture de l'autoroute, le flux routier serait temporairement dévié sur la RN113.
- Marie-Hélène BOUSQUET FABRE, de l'ACEN, interroge la DREAL et la Ville d'Arles sur les modalités d'action de la Ville d'Arles sur la route nationale 113.
 - La DREAL indique que la mise en service du contournement autoroutier d'Arles permettra de déclasser la partie déviée de la RN113 du réseau routier national : celle-ci sera remise en gestion aux collectivités locales (Ville, ACCM ou Département) en contrepartie d'un soutien financier pour l'entretien, à long-terme, de cette infrastructure (soulte).

- Marie-Amélie FERRAND COCCIA souligne que le déclassement futur de la RN113 et sa gestion par les collectivités locales constitue une opportunité de mettre en œuvre un projet de mobilités pertinent, afin de moderniser le territoire et contribuer au développement de nouvelles mobilités. Elle rappelle que la Ville d'Arles organise régulièrement des échanges avec le public afin de partager l'avancement du projet de réaménagement de la RN113 et d'inviter les arlésiens à contribuer à son élaboration.

Clôtures et suites

Voir support de présentation, diapositives 55 et 56

Julien MENOTTI clôt la séance et remercie l'ensemble des participants pour leur présence à ce comité de suivi.

Annexes

Liste des participants (personnes ayant renseigné la feuille d'émargement)

- Jean-Claude ARNAUD
- Xavier BALLARO
- Paolo BERNINI
- Loïc BONNIER
- Marie-Hélène BOUSQUET FABRE
- Daniel CARLOTTI
- Christelle CASTELL
- François CAVALLO
- Stéphane CHARMASSON
- Monique CHIESA
- Alexandre CRESTEY
- Odile CROMBE
- Pauline DELLA ROSSA
- Liséa DONADILLE
- Remi DORNE
- Corinne DUB
- Guillaume FELZINGER
- Laurent GALY
- Gaëtan GUICHARD
- Emmanuelle GUILLOT
- Sylvie GIRET
- Albert LAUGIER
- Michel LE MEUR
- Emmanuel LUBRANO
- Michel MAGUB
- Grégoire MASSEZ
- Jean-Luc MASSON
- Dominique NERI-LEOTARD
- Henri NIEDEROEST
- Anthony OLIVIER
- Roland PASTOR
- Christian PLANTEVIN
- Jacqueline QUIGNARD
- Damien RIVOALLAN
- Pierre ROBERT
- Timothé SCHWARTZ
- Sylvain THUREAU
- Jean-Claude TROUCHAUD
- Alice VACHE

Élu(e)s

- Marie-Amélie FERRAND COCCIA – Conseillère municipale d'Arles et Vice-présidente de l'ACCM
- Henri NIEDERHOST – 1^{er} Adjoint de Saint-Martin-de-Crau

DREAL PACA

- Julien MENOTTI – Responsable d'opération du contournement autoroutier d'Arles

CEREMA

- Mathieu LUZERNE
- Saoud TILBA

EGIS

- Anne-Sophie CHAUDAT

Nicaya conseil – AMO concertation

- Stéphane SAINT-PIERRE
- Samuel MAZZER