



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Objet : Contournement autoroutier d'Arles – Concertation publique

Compte rendu de l'atelier thématique Milieu naturel et Changement climatique du 16 décembre 2020

OUVERTURE DE LA SÉANCE :

- Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya Conseil qui accompagne la DREAL pour la concertation publique réglementaire et anime les échanges, ouvre la séance et partage les règles de travail et d'échanges à distance à favoriser pour le bon déroulé de la réunion sous un format numérique.

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

- Stéphane Saint-Pierre présente les séquences de cette réunion thématique
Déplacements :
 - Présentation des modalités de la concertation publique
 - Présentation du projet de contournement
 - Présentation de la thématique Milieu naturel
 - Présentation de la thématique Changement climatique
 - Suites de la concertation
 - Un temps d'échanges prévu à chacun de ces temps afin d'échanger avec le public

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 45

HEURE DE DEBUT : 17H35

HEURE DE FIN : 21H

RELEVÉ DES ÉCHANGES :

Axe 1 : Objet, objectifs et modalités de la concertation publique (5')

Voir support de présentation, partie 1, diapositives 5 à 10

Lionel Patte, responsable de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage au sein de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, présente l'objet et le périmètre de la concertation publique réglementaire ainsi que les attentes du maître d'ouvrage. Il présente les documents mis à disposition pour l'information du public et précise les lieux des expositions publiques, les réunions et permanences ainsi que les modalités pour contribuer et donner son avis sur le projet.

Échanges avec les participants

- Virginie Maris souhaite savoir si les échanges lors des réunions publiques ou des ateliers thématiques sont considérés comme des contributions ou s'il est nécessaire de les reformuler sur le site internet dédié au projet.
 - La DREAL indique que tout ce qui est dit dans les ateliers thématiques, géographiques ou réunions publiques est consigné. Un bilan de la concertation plus synthétique sera mis en œuvre en restituant l'ensemble des thèmes, questions, thématiques abordés lors de la concertation publique réglementaire. Il est possible de formuler un avis écrit en complément des contributions et échanges en réunions plénières et permanences individuelles

Axe 2 : Le projet de contournement autoroutier d'Arles (7')

Voir support de présentation, partie 2, diapositives 11 à 17

Lionel Patte présente les grandes étapes du projet, son calendrier prévisionnel ainsi que les objectifs fondamentaux et caractéristiques du projet de contournement autoroutier d'Arles. Il présente la cohérence de la démarche d'études avec les politiques publiques et les caractéristiques du projet de contournement autoroutier d'Arles.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a posé de question sur les objectifs et caractéristiques du projet.

Axe 3 : Thématique Milieu Naturel (1h51)

Voir support de présentation, partie 3, diapositives 18 à 53

3.1 – La démarche Eviter-Réduire-Compenser : où en est-on ?(8')

Voir support de présentation, partie 3, diapositives 19 à 25

Julien Menotti responsable d'opération à la DREAL présente les principes de la démarche Eviter-Réduire-Compenser, l'aire d'étude dans laquelle celle-ci est appliquée et son état d'avancement aujourd'hui.

Échanges avec les participants (30')

- Anthony Olivier de la Tour du Valat indique que dans le dossier support de la concertation rien ne montre que le tracé retenu par les bureaux d'études est celui de moindre impact écologique et s'interroge sur la manière dont les études ont été menées (expertise écologique, inventaire naturaliste...)
- Il souhaite savoir comment la fonction environnement a été étudiée pour les différents tracés.
 - La DREAL indique que ce qui est présent dans le dossier support de la concertation est très synthétique. De nombreuses campagnes d'inventaires approfondis ont eu lieu, dont la méthodologie a été partagée en groupes de travail lors de la concertation continue et dont les résultats détaillés seront intégrés à l'étude d'impact, constitutive du futur dossier d'enquête publique.
 - La DREAL précise que la démarche « Eviter » n'est pas terminée. La DREAL prévoit de mener en 2021 l'étude d'impact sur la base du tracé retenu à l'issue de la première concertation publique, en lien avec les experts et acteurs locaux du territoire.
- Anthony Olivier souhaite savoir si un inventaire de la biodiversité sur les 7 « familles » d'options de passage a été réalisé.
 - Nicaya Conseil précise qu'il y a une distinction sémantique à opérer : la DREAL présente ici le travail mené sur les variantes de tracé au sein du fuseau Sud-Vigueirat et pas sur les 7 « familles » historiques d'options de passage qui ont fait l'objet de l'actualisation des études en 2020.
 - La DREAL indique que le rapport d'actualisation des études sur les 7 « familles » d'options de passage est disponible sur le site internet www.contournementarles.com. Dans le cadre de l'actualisation de ces études, les consultants et experts se sont basés sur les études antérieures et les données bibliographiques les plus récentes. Le rapport disponible sur le site internet constitue l'actualisation 2020 des études ayant conduit au précédent choix du fuseau d'études, et les résultats confortent la démarche progressive et la continuité de l'avancement du projet, aujourd'hui dans la phase de recherche du tracé fin en vue l'enquête publique. Les inventaires complets réalisés, évoqués précédemment, ont été réalisés dans le fuseau Sud-Vigueirat d'environ 1 000m de large, pour l'état initial et la comparaison des variantes de tracés.
 - Anne-Sophie CHAUDAT, du bureau d'études EGIS, précise que la phase d'évitement a fait l'objet d'une phase d'études préliminaires. Des données bibliographiques (zones de protection, zones d'inventaires...) ont été utilisées pour éviter des grands ensembles d'enjeux extrêmement importants. Les données ont été mises à jour afin de vérifier qu'il n'y ait pas de nouvelles zones de protection depuis les décisions antérieures ayant vocation à remettre en cause les résultats passés. Toutes les données ont été mises à jour en 2020.
- Anthony Olivier indique ne pas comprendre la méthode utilisée et ne pas comprendre comment un fuseau qui va impacter autant d'habitats et d'espèces

peut être considéré comme « plutôt bon ».

- Michel Duret, consultant ADELAND, précise que le travail réalisé a consisté à remettre en perspective toutes les fonctions dont la fonction Environnement qui est centrale. Cette fonction a des déclinaisons : milieu naturel, hydraulique, eaux superficielles, eaux souterraines... avec une centration sur la biodiversité et le milieu naturel qui sont des points importants. Les options qui ressortent envisageables du point de vue de la biodiversité sont les variantes sous fluviales (courte et longue), Sud Proche, Sud Intermédiaire et Sud Vigueirat. Ces variantes sont les moins impactantes du point de vue environnemental même s'il reste des impacts. Les variantes avec les plus grands impacts environnementaux ont été écartées, considérées comme réductrices réglementairement ;
 - Michel Duret précise que la logique d'évitement a été appliquée au maximum même s'il reste un impact résiduel. En 2021, la DREAL prévoit d'inventorier sur le terrain de manière très précise les paramètres de biodiversité et de milieu naturel afin de définir les impacts bruts précisément, les mesures de réduction, les impacts non réduits et les logiques de compensation le cas échéant.
- Jean Jalbert indique que dans le tableau de synthèse rappelé dans dossier support de la concertation le fuseau Sud-Vigueirat n'apparaît pas comme le meilleur en termes de fonction environnement et souhaite savoir pourquoi l'option Sud Vigueirat est retenue alors que ce n'est pas l'option la mieux notée sur la fonction générale Environnement.
 - La DREAL indique que le choix du tracé de moindre impact environnemental s'inscrit dans un champ des possibles notamment celui de répondre aux enjeux et objectifs de l'opération. De fait, il y a une solution qui est meilleure pour l'environnement mais qui ne répond pas à aux objectifs de l'opération et n'est donc pas considérée comme susceptible d'être retenue.
 - La DREAL indique que le deuxième paramètre concerne la faisabilité et la soutenabilité financière du projet. Les politiques publiques ont un coût, les moyens engagés doivent être proportionnés et accessibles. Pour que le tracé de moindre impact soit retenu, le coût ne doit pas être prohibitif et correspondre aux ordres de grandeur considérés par l'État lors l'élaboration du scénario budgétaire retenu dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités, ce qui est le cas de la variante sous-fluviale longue. Celle-ci ne peut pas être retenue par la puissance publique d'un point de vue financier, et compte tenu aussi de ses limites sur d'autres fonctions.
 - Jean Jalbert indique qu'il n'est pas précisé dans le dossier support de la concertation que le critère coût est considéré comme réductrice.
 - La DREAL précise que le coût ne la rend pas impossible, mais infaisable à court ou moyen terme. Le cadrage financier des projets sélectionnés par l'État a été établi par le Conseil d'Orientation des Infrastructures. Ce Conseil a retenu le Contournement autoroutier d'Arles comme un projet à réaliser entre 2028 et 2032 et lui a attribué un niveau de financement soutenable et raisonnable. Certaines solutions, dont la variante sous-fluviale longue, ne s'inscriraient pas dans ce cadrage budgétaire, au-delà du fait qu'elle nécessiterait des années voire décennies supplémentaires pour sa réalisation.

- La mission de la DREAL est de répondre à tous les enjeux, ce qui implique de retenir une solution à la fois ambitieuse mais réaliste.
- La DREAL précise que ces éléments relatifs aux travaux du COI et à la loi LOM sont publics, toutes les précisions sont disponibles pour le grand public depuis février 2018.
 - La DREAL rappelle que le rapport d'actualisation des études sur les options de passage est disponible sur le site internet www.contournementarles.com, comme les études des solutions alternatives via l'interdiction du trafic poids lourds et l'itinéraire de report sur A7 – A9 via Orange.
- Virginie Maris indique que la séquence ERC telle que présentée par la DREAL concerne la biodiversité ordinaire. Dans la séquence ERC telle que confortée dans la loi 2016, il est possible de renoncer à un projet qui n'est pas compensable écologiquement. A ce qui est vrai pour la biodiversité dite ordinaire, s'ajoutent les conditions spécifiques pour les espaces et les espèces protégées au-delà de la simple compensation. Cela concerne notamment 3 critères d'obtention de dérogation pour destruction d'espèces et d'espaces protégées : qu'il n'y ait pas d'autre solution alternative, qu'il ne résulte pas de nuisances, que ces destructions soient justifiées pour une raison impérative d'intérêt majeur.
 - La DREAL indique bien connaître les conditions réglementaires de réalisation et d'autorisation des grands projets d'infrastructure. L'étude d'impact sera menée en 2021 sur la base de la variante de tracé retenue. Elle sera soumise en 2022 à l'avis de l'Autorité Environnementale, qui se prononcera notamment sur la bonne application de cette démarche. Après cela, il y aura également la phase d'Enquête publique et la potentielle DUP, puis ensuite les procédures d'autorisation environnementale (loi sur l'eau, espèces protégées), qui feront l'objet d'un examen attentif des services de l'État avant tout engagement de travaux. C'est une condition de faisabilité du projet : s'assurer que la démarche ERC a bien été mise en œuvre.

3.2 – Présentation de l'état initial du milieu naturel (10')

Voir support de présentation, partie 3, diapositives 26 à 39

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation de l'état initial du milieu naturel en caractérisant les zones à enjeux sur le territoire.

Échanges avec les participants (20')

- Anthony Olivier souhaite savoir quand les rapports d'études réalisés par les bureaux d'étude seront mis à disposition du public
- Il souhaite également savoir sur la partie de la voie rapide qui longe les Marais de Chanoine et Meyranne, de combien sera l'emprise de la future autoroute et le nombre d'hectares impactés.
 - La DREAL précise que dans le cadre de la concertation publique ce sont des éléments de synthèse qui ont été présentés. L'état initial définitif, qui sera intégré au dossier d'étude d'impact, fera l'objet d'échanges plus fournis dans le cadre des ateliers de concertation continue dans l'année 2021. Certaines parties de l'état initial ont été partagées avec les représentants des associations en 2019-2020. Cela a conduit à décrire ou compléter certains inventaires. Aujourd'hui, il n'est pas prévu dans le cadre

- de la concertation publique de mettre à disposition des documents de travail, qui seront complétés et validés par le maître d'ouvrage en vue de la constitution du dossier de l'étude d'impact, qui sera public. Une synthèse de l'état initial pourrait toutefois être mise en ligne sur le site du projet.
- Concernant l'effet d'emprise du projet sur la partie en aménagement sur place, la DREAL indique que la partie de 3 km en élargissement sur place jusqu'à l'échangeur avec la route de Fos/Mer, correspond à deux voies de plus, une pour chaque sens de circulation.
 - Anne-Sophie Chaudat indique que l'emprise maximale complémentaire sur la partie en élargissement sur place est estimée à une trentaine de mètres, en comptant les aménagements temporaires de la phase travaux. Une réduction de cet effet d'emprise sera examinée.
 - En termes surfaciques sur la partie en tracé neuf à 2x2, la DREAL considère à ce stade, dans l'attente des études détaillées de la variante qui sera retenue, une emprise de 60 mètres de large, qui s'inscrit donc dans le fuseau de passage de 1 000 mètres de large.
- André Becchis souhaite savoir quel est l'intérêt d'élargir l'emprise sur la zone évoquée plus haut pour passer à 2x3 voies alors que côté Marseille et Nîmes la circulation est organisée sur 2x2 voies.
 - La DREAL indique que cette section est déjà celle qui supporte le plus grand trafic avec 60.000 véhicules par jour. Ce trafic est peu compatible avec une route à 2x2 voies. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de rajouter une 3^{ème} voie pour limiter les problèmes de congestion rencontrés aujourd'hui sur la RN113.
 - Gaetan Ploteau indique qu'il existe une contre-allée près du marais des Chanoines et souhaiterait savoir si les 30 mètres seront à partir de l'autoroute ou de la contre-allée.
 - Anne-Sophie Chaudat, précise que les 30 mètres intègrent la contre-allée dont le rétablissement est intégré.
 - La DREAL indique que dans cette zone les accotements seront homogénéisés sous forme de bandes d'arrêts d'urgence à une largeur cohérente avec le type de voie et que le type d'assainissement sera adapté au niveau de vulnérabilité de la nappe et des zones hydraulique à proximité. Cette emprise 30 mètres correspond à une fourchette haute, il est probable que l'emprise finale soit moins de 30 mètres et des réflexions sont en cours pour réduire au maximum cette emprise.
 - Anthony Olivier s'interroge sur la cohérence des politiques publiques menées par l'Etat. Il indique que le projet de contournement autoroutier est lié au trafic routier exponentiel.
 - Il souhaite savoir comment l'État peut tolérer ou accompagner la construction continue de plateformes logistiques dans la région, alors même qu'elles entraînent une croissance continue du trafic conteneur par les poids-lourds et des nuisances.
 - La DREAL indique que cette question renvoie au mode de développement économique français et européen. Le territoire du projet est un bassin de développement très important avec le Grand Port Maritime de Marseille, qui constitue une grande porte d'entrée et de sortie pour l'économie française et européenne. Le trafic est généré en partie par les plateformes logistiques, il continue de croître malgré les efforts de report modal. La

- logistique ne crée pas le transport de marchandises mais organise le transport de la marchandise.
 - La DREAL précise ne pas porter les projets de développement et d'aménagement du territoire, qui répondent aussi à des besoins économiques pour les habitants, qui relèvent de l'action des collectivités locales. C'est un mode de développement ancré dans le territoire et dans le fonctionnement de l'économie : cela représente 10 % des emplois dans le département.
- André Becchis indique que l'axe de la RN113 est très saturé par le trafic routier et précise que si les camions ne circulaient plus sur cet axe, le contournement autoroutier ne serait peut-être pas nécessaire.
 - La DREAL indique que l'atelier thématique « Déplacements » apporte des éclairages sur cet enjeu et les différents modes de transport, et que le support de présentation, comprenant toutes les modélisations de trafics, sera mise en ligne sur le site internet www.contournementarles.com avant la fin de la semaine. Tous les supports de présentation (présentation de base DREAL et supports d'échanges pour les échanges) sont mis en ligne à la suite des réunions.

3.3 – Comparaison sur la thématique milieu naturel (10')

Voir support de présentation, partie 3, diapositives 40 à 53

La DREAL présente les résultats de la comparaison des variantes à la lumière des critères liés aux milieux naturel et physique.

Échanges avec les participants (43')

- Livia Vallejo indique que les cartes présentées permettent de remarquer la fragmentation du milieu naturel sur le territoire. La fragmentation des habitats est une des premières raisons de l'érosion de la biodiversité.
- Elle indique également que le périmètre du Parc Naturel Régional de Camargue a été modifié pour prendre en compte le projet de contournement autoroutier, notamment pour le secteur Tête de Camargue.
 - La DREAL indique que le secteur Tête de Camargue du fuseau d'études, qui s'inscrit en limite Nord du périmètre du Parc Naturel Régional de Camargue, n'est pas la seule délimitation pour l'état initial du milieu naturel, qui est considéré au-delà des limites strictes du fuseau. C'est pourquoi une méthodologie complète de présentation des enjeux est proposée : sur les cartes, plus la couleur est violette, plus les enjeux sont forts. Les enjeux sont pris en compte au plus près du réel.
 - Concernant la fragmentation des espaces, la DREAL indique que les continuités écologiques sont considérées dès ce stade de comparaison des variantes de tracé. Dans les phases ultérieures, sur la base de la variante de tracé retenue suite à la concertation publique, les effets de fragmentation, actuellement et potentiellement générés par le projet avant mesures, feront l'objet d'études détaillées pour le dossier d'étude d'impact.
 - Hippolyte Pouchelle, du bureau d'études EGIS, indique que la fragmentation des espèces sera étudiée en détails dans ce cadre, notamment par la prise en compte dans la conception de de l'ouvrage lui-

même, de certains points de passages possibles pour limiter au maximum les effets de coupure.

- Gaetan Ploteau souhaite savoir si les impacts induits par la création d'une 3^{ème} voie sur les habitats protégés des marais de Chanoine ont déjà été mesurés.
- Il indique qu'il y a quelques années le CEREMA avait produit une étude pour évaluer la problématique des laurons.
 - La DREAL indique que les laurons sont considérés en se basant sur les données fournies par le SYMCRAU et des études du CEREMA produites en 2013. Un partenariat sera proposé aux acteurs locaux pour étudier au mieux l'insertion du projet en prenant en considération les laurons en 2021.
 - Hippolyte Pouchelle, du bureau d'étude EGIS, indique que des relevés très précis sur le terrain auront lieu afin d'évaluer l'incidence de la 3^{ème} voie sur les habitats protégés. Le projet de contournement se situe encore dans une phase où toute solution qui pourrait éviter tout impact hydraulique ou sur le fonctionnement global du territoire sera étudiée en détails pour éviter au maximum les zones à enjeux. Concernant la réduction des impacts, des recherches de solutions extrêmement précises sont à l'étude, basées sur des relevés de terrains qui seront complétés.
- Alexis VERBEKE, du SYMCRAU, indique qu'il est difficile d'avoir un inventaire exhaustif des laurons et qu'il est également difficile de recréer ou de compenser des laurons.
- Il souhaite savoir ce qui sera fait pour avoir un inventaire exhaustif de la présence des laurons.
 - La DREAL indique que les inventaires seront réactualisés. L'objectif est de mener ces compléments en lien avec les experts locaux qui connaissent le mieux cette problématique bien spécifique, dont ceux du SYMCRAU s'il en est d'accord.
- Gaetan Ploteau indique que la création d'un nouvel ouvrage peut obstruer la migration du Grand Rhinolophe, espèce de chiroptère protégée.
 - Hippolyte Pouchelle indique que des études très détaillées ont été menées sur le secteur ainsi que de premiers échanges avec le groupe Chiroptères de Provence. Des protocoles plus spécifiques de suivi acoustique de l'espèce ont été mis en œuvre afin d'identifier les couloirs actuellement empruntés par l'espèce dans le but d'ajuster au mieux les solutions de franchissement de cette infrastructure.
- Livia Vallejo indique ne pas comprendre comment une compensation sur les laurons, milieu naturel unique en France, peut être envisagée.
 - La DREAL indique qu'avant de compenser, la démarche « Eviter - Réduire » sera mise en œuvre dans le but de caractériser au mieux les impacts potentiels des aménagements sur les laurons.
 - Anne-Sophie Chaudat indique que tout l'enjeu est de définir précisément les laurons qui pourraient être concernés par l'emprise du projet. Cet enjeu majeur sera au maximum évité. Tout le fonctionnement hydraulique, dont sont issus les laurons, sera également pris en considération lors des études sur ce secteur qui concentre des enjeux majeurs.
 - Hippolyte Pouchelle cite l'exemple du contournement de Thonon-les-Bains en précisant que le traitement du tuf, lui aussi milieu naturel très spécifique

et au fonctionnement complexe, a été prise en compte et intégré entièrement au projet grâce à des technologies poussées.

- Virginie Maris souhaite savoir si les supports de présentation peuvent être diffusés en amont des réunions.
 - La DREAL indique que les supports de présentation sont partagés en séance et mis en ligne à la suite des réunions.
- Jean-Jacques Berre souhaite préciser le caractère exceptionnel du système tourbeux des marais de Chanoine et Meyranne.
 - La DREAL indique prendre en compte le fonctionnement global du système tourbeux dans lequel s'inscrivent les laurons. L'évolution de la variante de tracé préférentielle du maître d'ouvrage dans ce secteur a d'ailleurs notamment intégrer l'évitement de la zone d'influence de ces marais emblématiques.

Axe 4 : Thématique « Changement climatique » (1h02)

Voir support de présentation, partie 4, diapositives 54 à 67

La DREAL présente l'approche utilisée et qui sera développée pour évaluer et conforter la cohérence du projet aux politiques de lutte contre le changement climatique, avec un focus sur le thème du risque inondation et celui de l'émission de gaz à effet de serre.

Échanges avec les participants (36')

- Virginie Maris remercie la DREAL pour la présentation du bilan carbone provisoire du projet.
- Elle souhaite préciser la définition proposée par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de la neutralité carbone.
- Elle indique ne pas comprendre l'hypothèse prise par la DREAL de 0,4 % d'augmentation du trafic PL grande distance, en parallèle aux objectifs écologiques de l'État.
- Elle précise qu'il n'est pas possible d'être indifférent à l'empreinte carbone exportée notamment le modèle économique avec le trafic de conteneurs et une exportation massive.
 - La DREAL indique que plusieurs expérimentations sont en cours comme l'utilisation d'hydrogène pour les poids-lourds dans le secteur de Fos-sur-Mer pour 2021. Si cela est aujourd'hui anecdotique ce type de solution sera envisageable pour le futur. L'hypothèse de la neutralité carbone à 2050 repose sur une modération de la mobilité et une évolution technologique. C'est celle que la France a adopté par décret 2020.
 - Concernant l'hypothèse de 0,4 % d'augmentation du trafic grande distance, la DREAL précise que c'est l'hypothèse de la France et le cadre commun d'évaluation pour tous les projets de l'État. La DREAL utilise le scénario 1 de la Stratégie Nationale Bas Carbone.
 - La DREAL précise que le dossier d'Enquête Publique sera éclairé par des tests de plusieurs scénarios d'évolution du cadre d'hypothèses en lien avec la transition énergétique

- La DREAL précise qu'il n'est pas possible d'attendre 2050 et les potentielles évolutions technologiques pour réfléchir et trouver des solutions à moyen terme.
- Virginie Maris remercie la DREAL pour ces informations et souhaite obtenir les références précises du décret paru en 2020.
 - La DREAL précise que le décret est l'acte qui intègre la Stratégie Nationale Bas Carbone dans la réglementation française.
- Delphine Manzi souhaite préciser que la pollution de l'air n'est pas constituée que par l'émission des gaz à effet de serre mais également par l'usure des freins, des pneus, du revêtement de l'autoroute.
- Elle indique que construire une portion d'autoroute conduit à favoriser l'utilisation de la voiture et ne pas s'attaquer au fond du problème. La concertation ne porte que sur un fuseau et pas sur le principe même d'un projet autoroutier, alors que la conscience citoyenne environnementale se développe et peut remettre en cause ce type de projet.
 - La DREAL indique que les choix actuels et passés ont été faits en concertation continue avec les acteurs locaux et pas en interne aux services de l'État. Chacun est libre d'exprimer son avis dans le cadre de la concertation publique réglementaire menée.
 - La DREAL précise que ce n'est pas la dernière fois que le public est amené à se prononcer sur le projet, il pourra également s'exprimer lors de la phase d'Enquête Publique préalable à la DUP, menée par une commission d'enquête indépendante.
 - La DREAL invite à participer à l'atelier thématique « Paysage et cadre de vie » du mercredi 6 janvier 2021 qui se concentrera en partie sur la question de la pollution et les effets du projet sur celle-ci.
- Tony Renout remercie la DREAL pour la présentation et souhaite savoir si le contournement autoroutier d'Arles pourra être mis en synergie avec les acteurs locaux de l'électricité du territoire notamment dans le cadre où les usagers auraient dans le futur des véhicules électriques.
 - La DREAL indique que dans le cadre du contournement, d'autres synergies peuvent être réalisées dans le but de profiter du projet dans d'autres domaines. C'est une composante intégrée dans le projet.
 - LA DREAL précise qu'elle note l'idée d'intégrer une synergie électrique au projet, mais concède que cette possibilité a peu de chances d'aboutir.
- Antony Olivier demande à la DREAL de confirmer l'hypothèse générale d'augmentation du trafic de transit et longue distance et souhaite obtenir des précisions sur cette hypothèse notamment en lien avec l'augmentation du traitement des conteneurs (2 millions en 2020, 3 millions en 2021) au Grand Port Maritime de Marseille.
 - La DREAL indique que ce chiffre général de +0,4 %/an est bien celui de la Stratégie Nationale Bas Carbone portée par l'Etat.
 - La DREAL précise que l'hypothèse globale est adaptée au secteur géographique et à certains projets locaux, qu'ils soient générateurs de trafic routier spécifique ou qu'ils conduisent à réduire la part du trafic routier. L'exemple du Grand Port Maritime de Marseille en fait partie.

- Antony Olivier souhaite savoir les superficies agricoles et milieu naturel impactées par le projet de contournement.
 - La DREAL indique que l'emprise directe du projet totale (comprenant la route, les échangeurs, l'aire de service, les équipements connexes) sur le monde agricole est de l'ordre de 150 hectares, avec quelques variations selon les variantes de tracé. Pour les milieux naturels, l'impact résiduel sera éclairé après le choix définitif de la variante de tracé, les dernières mesures d'évitement localisé et de réduction des impacts. A l'issue de cette démarche, l'impact non réduit sera bien précisé dans le dossier d'étude d'impact et le dossier d'enquête.
- Alexis Verbeke souhaite informer la DREAL que le SYMCRAU a terminé une étude prospective sur les conditions de recharge et de prélèvement de la nappe à horizon 2050.
 - La DREAL remercie le SYMCRAU et propose que cette étude lui soit transmise afin de prendre en compte les analyses et les résultats présents dans celle-ci.

Axe 5 : L'organisation de la concertation de décembre 2020 – janvier 2021 (5')

Voir support de présentation, partie 5, diapositives 68 à 72

La DREAL présente le dispositif détaillé des réunions publiques et permanences et invite les participants à s'inscrire aux prochaines réunions. La prochaine réunion est la réunion thématique Paysage et Cadre de vie du mercredi 6 janvier à 14h30.

- André Becchis souhaite savoir si le projet de contournement autoroutier amènera à une transformation de la RN113 actuelle en traversée d'Arles.
 - La DREAL indique que le projet de contournement autoroutier constitue une opportunité pour requalifier la RN113 en boulevard urbain. Les études sont portées par la Ville d'Arles et seront lancées dès début 2021. Des présentations complémentaires sont disponibles sur le support « Déplacements »

Axe 6 : Fin de la réunion et suites

Stéphane Saint-Pierre indique que le tchat est ouvert aux contributions afin de laisser un mot d'appréciation sur la réunion.

Mots d'appréciations écrits dans le tchat :

- Daniel Albert : Merci pour cet exposé, les échanges ont été approfondis
- Virginie Maris : Merci au revoir