



**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 géographique « Plan du Bourg » du 20 janvier 2021

OUVERTURE DE LA SEANCE :

- Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya Conseil qui accompagne la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur 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 portant sur le secteur géographique Plan du Bourg :
 - Présentation des modalités de la concertation publique
 - Présentation du projet de contournement
 - Présentation du secteur Plan du bourg
 - Présentation de la comparaison des variantes de tracé
 - Suites de la concertation
 - Un temps d'échanges prévu à chacun de ces temps afin d'échanger avec le public

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 27 (sans la maîtrise d'ouvrage et l'équipe projet)

HEURE DE DEBUT : 17H35

HEURE DE FIN : 20H35

RELEVÉ DES ÉCHANGES :

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

Voir support de présentation, partie 1, diapositives 6 à 9

Julien Menotti, responsable d'opérations au sein de la DREAL, 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.

Axe 2 : Le projet de contournement autoroutier d'Arles (17')

Voir support de présentation, partie 2, diapositives 10 à 23

Julien Menotti 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 souhaité poser de question sur ce volet de la présentation.

Axe 3 : Caractéristiques du projet sur le secteur Plan du Bourg (1h30)

Voir support de présentation, parties 3 à 8, diapositives 24 à 57

3.1 – Présentation sur le volet « Acoustique » (15')

Voir support de présentation, partie 3, diapositives 24 à 38

Julien Menotti présente la thématique de l'acoustique sur le secteur Plan du Bourg avec un rappel de différentes notions relatives au bruit, une présentation de l'état initial sur le secteur et une projection des effets du projet. Sur la base des études précédentes de dimensionnement, il présente les gains possibles générés par la mise en place de protections phoniques et présente un premier pré-dimensionnement réalisé sur la base des projections de trafic actualisées, en vue d'éclairer les participants lors de la concertation publique. Le véritable dimensionnement technique sera opéré en 2021 sur l'ensemble du projet, une fois la variante de tracé retenue.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur le volet « Acoustique ».

3.2 – Présentation des volets : Qualité de l'air, Hydraulique, Milieu Naturel, Agriculture (1h)

Voir support de présentation, parties 4 à 7, diapositives 39 à 57

Julien Menotti présente les volets concernant la qualité de l'air, l'hydraulique, le milieu naturel et l'agriculture en indiquant les effets du projet sur chacune de ces thématiques et les mesures envisagées.

Échanges avec les participants (45')

- Madame Enjalbert souhaite des précisions sur les raisons (coût, emprise) qui amènent à retenir un ouvrage de transparence hydraulique de 100 mètres sur le secteur Plan du Bourg, plutôt que deux ouvrages de 50 mètres chacun. Madame Enjalbert indique que l'enjeu, au-delà de l'hydraulique, est de permettre aussi le franchissement de l'infrastructure par les hommes et les animaux afin d'éviter des détours, en citant le cas d'une propriété qui serait traversée par le contournement.
 - La DREAL indique que les transparences sont issues de modélisations précises des effets réels provoqués en cas de crue exceptionnelle du Rhône combinée à une rupture des digues. Les chargés d'études réalisent des tests itératifs d'ouvertures dans les remblais afin de proposer des ouvertures respectant la réglementation en matière de prévention du risque inondation. En termes de résultats, la DREAL indique qu'il est parfois plus judicieux, selon la caractérisation de l'évolution des eaux projetée, de réaliser un grand ouvrage, comme dans le secteur Tête de Camargue.
 - L'ensemble du secteur en rive gauche a été étudié afin de trouver les ouvrages permettant de respecter les contraintes réglementaires et réduire l'impact de l'ouvrage en dessous de la surcote fixée de 10 cm maximum sur la ligne d'eau.
 - La DREAL précise que la création de ces ouvrages de transparence hydraulique représente autour de 150 millions d'euros sur les 800 millions du coût total du projet.
 - La DREAL indique que les optimisations envisagées dans le cadre des études de la solution retenue pourront viser la recherche de synergies entre les ouvrages de transparence hydraulique et les enjeux de continuité (humaines ou naturelles). Des groupes de travail seront organisés dans ce sens lors de la concertation continue à venir et l'opportunité pourra être saisie d'adapter les ouvrages selon les besoins identifiés.
 - La DREAL mentionne que les dimensions minimales présentées en concertation permettent des franchissements, essentiellement sur la partie Ouest du secteur Plan du Bourg, là où se trouvent les principaux enjeux d'écoulement des eaux.
- Madame Reibel souhaite connaître le taux de particules de dioxyde d'azote qui sera respiré quotidiennement par les habitants les plus proches du contournement autoroutier.
 - Carte de modélisation à l'appui, la DREAL indique que la dispersion d'émission sera entre 10 et 20 microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), en s'appuyant sur les estimations de trafics actuelles.
- Madame Bonfils partage des réflexions et questionnements de divers ordres :
 - Elle indique ne pas souhaiter la réalisation du contournement autoroutier. Dans le cas où il serait réalisé, elle précise que la limite de vitesse à 130 km/h entraînerait une augmentation de la pollution et souhaite que des aménagements puissent être réalisés dès à présent avec une réduction de la limite de vitesse à 70 km/h pour les camions et 80 km/h pour les voitures.
 - Elle précise qu'elle pense que le projet impactera fortement le secteur du Plan du Bourg et de Gimeaux et les habitants de ces quartiers ayant décidé de vivre dans un cadre paisible.

- Elle mentionne le besoin de mettre en place un système de transports en commun entre Arles et Fos - Martigues sans attendre la requalification de la RN 113. Elle prend à titre d'exemple les aménagements réalisés dans la Ville d'Aix-en-Provence. Elle mentionne à Arles la possibilité de supprimer un accès ou deux au centre-ville pour réduire des problématiques actuelles.
- Elle indique espérer que les politiques de l'État permettront dans quelques années de développer le covoiturage, augmenter la part de véhicules décarbonés et réduire le nombre de camions présents sur les routes grâce au fret ferroviaire. Elle cite le plan de développement mené par le groupe SNCF Réseau. Elle souhaite que le futur soit pris en compte d'autant plus concernant des projets impactants le territoire sur le long terme.
 - La DREAL précise que le projet est conçu afin de permettre un respect des normes et un bon niveau de sécurité pour une vitesse à 130 km/h.
 - La DREAL indique qu'une baisse de la limitation de vitesse permettrait effectivement une réduction des émissions de pollution. Sur la simulation de la situation future avec la vitesse de 130 km/h, les émissions resteraient en-dessous des seuils de dangerosité.
 - Concernant les aménagements de la RN 113, des mesures ont déjà été prises telles que la réduction de la vitesse. Actuellement, la RN 113 est une voie de circulation assurant à la fois des échanges locaux et qui demeure en même temps la seule voie possible dans l'axe est-ouest pour le transit routier. La DREAL précise qu'il y a eu un passage de 110 km/h à 90 km/h et que les camions sont limités à 70 km/h. Ces effets ne sont pas suffisants pour traiter les problématiques structurelles d'une route qui serait amenée à supporter 80 000 véhicules/jour en 2028 sans la réalisation du projet de contournement autoroutier d'Arles.
 - La DREAL invite Madame Bonfils à consulter la présentation de la réunion « Déplacements » qui explicite les hypothèses de trafics et les différentes projections. Entre autres, la stratégie nationale bas carbone (SNBC) est prise en compte avec le renouvellement du parc roulant et l'augmentation de la part modale des autres modes, notamment ferroviaire. Des projets sont intégrés aux modélisations comme, par exemple, les projets de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais. Tous ces projets existants de développement du fret ferroviaire longue distance sont bien pris en considération dans les études du contournement, avec un horizon de mise en service relativement lointain mais réaliste, aux alentours de 2050 notamment pour les projets dans la zone du nœud ferroviaire lyonnais. La réalisation du contournement autoroutier n'est pas orthogonale aux politiques et aux projets de développement du fret ferroviaire.
 - La DREAL indique travailler pour maximiser la réduction des impacts sur le territoire et être exemplaire dans la recherche d'évitement et de réduction des impacts. Des compensations seront envisagées pour les impacts n'ayant pu être évités et cela sera dimensionné sur la durée de vie du projet. L'enquête d'utilité publique permettra notamment d'évaluer les mesures d'insertion environnementale et agricole et les gains du projet par rapport à ses impacts non évités et réduits.

- La DREAL indique que le Préfet a précisé les engagements sur le ferroviaire lors de la réunion de clôture du Débat public de Fos-Salon qui s'est tenue ce même jour. Entre autres, il a indiqué la confirmation de la part du groupe SNCF d'investir pour la rénovation du patrimoine de la gare de triage de Miramas afin de garantir une capacité ferroviaire. Il a également rappelé l'investissement de la Région et de l'État sur la plateforme de Clésud qui permettra d'étendre le ferroutage sur ce terminal rail/route. Les hypothèses de report-modal prennent donc compte des actions à court, moyen et long termes.
 - Madame Ferrand Coccia, conseillère municipale d'Arles et vice-présidente à l'ACCM, indique l'importance pour les habitants de la Ville d'Arles de ne plus subir les nuisances de la RN 113, et ce sans attendre encore des dizaines d'années. Elle partage l'avis de la participante sur la réduction des limitations de vitesse.
 - Sur la réflexion de fermeture de certains accès depuis la voie rapide à la ville, Madame Ferrand Coccia indique que cela pourrait créer des nuisances de circulation supplémentaires et compenser les pertes vertueuses de pollution.
 - De plus, elle précise qu'il ne sera pas possible d'envisager une baisse de la circulation routière sans augmentation de l'offre de transport public. La municipalité est convaincue que cette augmentation à court et moyen termes se fera également grâce à l'efficacité de la requalification de la RN 113 et les opportunités offertes par le contournement pour mettre en œuvre des projets au niveau de l'actuelle voie rapide.
 - Elle indique que l'augmentation du fret et du déploiement de moyens de transports interurbains, en lien avec la Région, sont complémentaires du projet de contournement autoroutier et que ces différents moyens permettront de réduire les trafics, sur la requalification de la RN 113 et sur l'autoroute.
- Madame Enjalbert indique l'importance d'aborder la question du développement du Grand port de Marseille qui participera à générer plus de trafics, et ce même avec la mise en place d'un système de report multimodal. Elle indique que la Ville d'Arles restera un point de passage pour les échanges vers l'Espagne et que cette augmentation de transport est aussi liée à notre mode de vie et de consommation. Elle indique comprendre les inquiétudes des personnes proches du tracé du projet.
 - La DREAL indique que le GPMM a des prévisions de son développement et de son positionnement en lien avec l'économie du territoire, avec de l'import et de l'export. Le GPMM possède une stratégie de reconquête de son hinterland, avec une étendue allant au-delà de Lyon, considérée dans les projections du contournement, au fil de l'eau et avec projet. La DREAL précise les enjeux du GPMM en termes d'évitement d'émissions de gaz à effet de serre de bateaux ou de camions sur le territoire national et indique que ces différents éléments d'échelle vont au-delà du projet en lui-même.
 - La DREAL précise la cohérence d'ensemble souhaitée dans les politiques économique et de transports.
 - La DREAL partage les prévisions de croissance du trafic container du GPMM, stables ou en baisse, et les prévisions de croissance de la part ferroviaire qui a augmenté de 11 à 15% entre 2018 et 2019. L'ensemble des parts alternatives à la route, ferroviaire et maritime, est de l'ordre de 20%.

- Malgré un effort important sur le fret ferroviaire, les projections montrent que la quantité de conteneurs transportés par poids lourds augmente de façon significative en volume malgré la baisse de la part globale du transport routier. Cette projection se retrouve sur les différentes sorties du GPMM : vers le Nord et Fos-Salon, vers l'Est vers Martigues et Marseille et vers Arles pour la desserte de l'Occitanie et au-delà.
- Madame Bonfils indique la concurrence exacerbée entre les ports méditerranéens, notamment celui de Valence (Espagne) et précise qu'une autoroute pourra attirer du trafic alors même que la perspective serait de le diminuer au vu des enjeux liés au réchauffement climatique. Elle cite pour cela des alternatives avec le cabotage entre les ports, le développement du télétravail et le besoin de réfléchir différemment pour l'avenir.
- Madame Enjalbert propose de réfléchir au prix du foncier en ville qui crée une impossibilité d'installation en centre-ville pour des personnes, parfois natives, alors obligées de s'installer en dehors de ce secteur et d'utiliser les transports pour se rendre au travail. Elle précise que l'autoroute, par les accès plus directs qu'elle offrira, participera peut-être à l'augmentation du foncier.

3.3 – Présentation sur les volets « Paysage » et « Bâti » (15')

Voir support de présentation, partie 8, diapositives 58 à 87

Julien Menotti présente les unités paysagères du territoire et une série de visuels permettant d'objectiver et rendre compte des points de vue sur le territoire une fois le projet réalisé. Il présente aussi les effets du projet sur le bâti.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur ces deux volets.

Axe 4 : Présentation de la comparaison des variantes sur le secteur (1h05)

Voir support de présentation, partie 9, diapositives 88 à 100

Julien Menotti présente l'analyse multicritère menée sur le secteur Plan du Bourg. Deux variantes de tracé sont présentées à la concertation dont l'une, après analyse, ressort comme étant la variante préférentielle du maître d'ouvrage.

Un correctif du tableau des effets du bâti (coquille sur un chiffre) est partagé et publié suite à la réunion. Il est disponible sur le support de la réunion, publié sur le site www.contournementarles.com

Échanges avec les participants (1h)

- Une personne (« Musique ») demande si la DREAL a connaissance des parcelles qui seront expropriées sur le secteur Plan du Bourg.
 - La DREAL indique que l'insertion exacte du tracé sera définie sur la base du tracé retenu à l'issue de la concertation, dans le cadre de l'étude en 2021 en

vue de l'enquête publique et que des optimisations de tracé pourront avoir lieu. La variante de tracé retenue permettra néanmoins à chacun de savoir s'il est potentiellement directement concerné ou non pas la réalisation du projet.

- Les procédures foncières (acquisitions à l'amiable ou expropriation) auront lieu après l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique et enquête parcellaire, à l'horizon 2024, par le concessionnaire désigné, aménageur de l'opération.
 - Après l'enquête publique, un commissaire enquêteur mènera, au regard des études détaillées du projet, une enquête parcellaire afin de désigner l'ensemble des parcelles ou parties de parcelles dont l'acquisition est en effet nécessaire à la réalisation du projet.
 - Pour visualiser la situation personnelle du participant, la DREAL s'appuie sur l'une des cartes permettant de représenter les effets du tracé sur le bâti. En l'occurrence, le participant serait concerné par le début de l'ouvrage de franchissement du Rhône dans le cas où la variante de tracé Plan du bourg Nord serait retenue. *A priori*, le bâti du participant pourrait ne pas faire l'objet de demande d'acquisition par le maître d'ouvrage du projet.
 - La DREAL invite les participants à s'inscrire à la permanence générale supplémentaire du mercredi 27 janvier pour échanger plus précisément et individuellement sur les effets projetés des variantes tracés sur leur propriété.
- Madame Reibel demande des précisions sur le tableau* présentant les effets du tracé sur les bâtis (*correctif publié suite à la réunion**)
 - La DREAL indique que ce tableau fait état du nombre d'habitations présentes au sein de l'emprise, et qui feraient ainsi l'objet de procédures foncières puis les bâtis non concernés par les emprises et se situant dans une bande de 0 à 50 mètres puis dans une bande de 50 à 150 mètres.
 - Les personnes proches de l'autoroute et hors emprise directe ne feront a priori pas l'objet de demande d'acquisition de leur habitation.
 - *Le tableau permet de partager que ce sont 37 bâtis concernés par le tracé Nord et 39 bâtis pour le tracé Sud dans une bande de 0 à 150 mètres (informations données par la DREAL après vérification suite à la réunion).*
 - Madame Enjalbert souhaite des précisions sur le nombre de kilomètres en plus qu'induit le passage par le contournement et mentionne les effets d'évitement d'une autoroute selon la distance supplémentaire à parcourir.
 - La DREAL indique que la nouvelle autoroute fera environ 26 km, dont 13 km en tracé neuf. La DREAL mentionne, que l'emprunt de l'autoroute engendrerait une longueur de parcours quasi-équivalente à celle -actuelle (à 1 km près).
 - La DREAL précise que différents éléments sont à prendre en compte dans l'emprunt d'une autoroute : la longueur, la configuration des échangeurs, les vitesses pratiquées, le confort, le risque de congestion, etc. Également, plus la requalification en centre-ville sera urbaine, moins l'itinéraire de l'ex RN113 sera compétitif. Il y a un enjeu à attirer les personnes ne se rendant pas à Arles sur le contournement.
 - La DREAL rappelle que le trafic de transit des poids-lourds sera interdit en centre-ville, ceux-ci ayant alors la possibilité d'emprunter un itinéraire adapté avec la réalisation du contournement.

- Madame Hustache, vivant à proximité du Mas Saint-Simon et Mas du Petit Baudin, souhaite visualiser une carte les représentant pour se rendre compte du tracé vis-à-vis de son bâti.
 - La DREAL présente une carte avec un zoom avec la variante préférentielle Plan du Bourg Nord représentée permettant de notamment visualiser la distance entre l'une des habitations et les distances à la route actuelle, aménagée dans le cadre du projet.
- Madame Thomas souhaite des informations complémentaires sur l'impact du tracé vis-à-vis de son habitation.
 - La DREAL indique qu'une partie de son terrain serait concernée par les emprises du pont, avant le franchissement du Rhône. Elle précise que le franchissement des digues à ce niveau-là serait aux alentours de 12 mètres de haut.
 - Concernant les procédures foncières, des cas particuliers pourront être étudiés. Des propriétaires très proches du contournement pourraient formuler la demande au concessionnaire d'une acquisition totale du bien même si celui-ci ne se trouve pas entièrement dans les emprises du projet. Cette possibilité ne constitue pas un engagement de la DREAL.
 - La DREAL indique que la variante de tracé sud passerait 150 mètres plus au sud et que Madame Thomas ne serait pas directement concernée par les emprises de cette variante.
- Madame Bonfils souhaite des précisions sur les échangeurs dans le secteur du Plan du bourg. Elle indique que les riverains sont soucieux du passage d'un trafic supplémentaire par la RD35, devant les écoles. Elle indique que les temps de parcours et la répartition du trafic local sont à affiner.
 - La DREAL précise que la déviation de la RD35 par le Département a vocation à récupérer l'ensemble du trafic n'étant pas à destination des lotissements.
 - Nota : une coquille dans la représentation des projections de trafics sur carte a été partagée, les volumes projetés sur l'actuelle RD35 et sur la future déviation sont erronés. Les chiffres annoncés par le Conseil départemental sont de l'ordre de 10 000 véhicules/jour sur la déviation de la RD35.
 - La DREAL précise les mouvements possibles par le futur demi-échangeur dénommé « Arles Sud – Rive Gauche ». Celui-ci permettra de venir depuis la déviation de la RD35 ou de la RD35 actuelle et de récupérer l'autoroute vers l'Ouest en direction de Nîmes et, inversement, de venir de Nîmes pour récupérer la RD35. En revanche, il n'est pas prévu d'accès direct entre l'Est et la RD35. Les véhicules particuliers pourront emprunter la nouvelle RN 113 pour traverser le centre-ville, même si cette voie sera moins compétitive, ou bien emprunter le contournement, sortir à ce demi-échangeur et rejoindre la RN 113 par la déviation.
 - Madame Bonfils craint un passage des trafics par l'actuelle RD35 pour rejoindre le centre-ville d'Arles.
 - Les modélisations permettent de visualiser que les personnes venant de l'ouest pourront se diriger directement en centre-ville par le pont de la RN 113 ou prendre le contournement autoroutier et la déviation de la RD35.
 - La DREAL indique que les temps de parcours sont évalués afin d'identifier les itinéraires concurrents. Les hypothèses de trafic seront mises à jour en lien avec les études de la requalification.

- La DREAL rappelle la vocation du contournement qui vise à délester le trafic de transit en centre-ville d'Arles. Une vigilance sera apportée pour ne pas augmenter la part de trafic de transit ou d'échanges dans un quartier dense habité. Le projet s'inscrit au sein d'un schéma de voirie qui comprend une RD35 (actuelle) ayant vocation à être une simple voirie de desserte locale. La RN 113 sera requalifiée et restera un axe structurant pour l'agglomération d'Arles et la déviation de la RD35 par le Département permettra de desservir la rocade Est de la Ville.
- Madame Bonfils indique que la zone de Fourchon perdra peut-être de la clientèle au profit de Nîmes et que les gains pour la RN113 risquent de ne pas être satisfaisants, au vu du trafic résiduel, en ce qui concerne les nuisances sonores, notamment pour les habitants de la Roquette.
 - Concernant l'acoustique, la DREAL précise que le gain sera très significatif. Environ 10 décibels seront gagnés grâce à un trafic poids lourds divisé par 10, un trafic de véhicules particuliers baissé de plus de 2, et une vitesse de la route réduite qui permettra de réduire les émissions liées aux effets de roulement et de moteur.
 - Madame Bonfils indique que des murs anti-bruit auraient dû être mis en place auparavant.
- Madame Crombé indique avoir envoyé une contribution concernant le système des échangeurs. Elle ne comprend pas pourquoi la DREAL indique que le tracé naturel en venant de l'Ouest resterait la sortie Arles Ouest et que la RN 113 resterait un axe structurant pour Arles. Elle précise les éléments suivants :
 - Le chiffre résiduel de 30 000 véhicules sur la RN 113 resterait trop important pour permettre un projet de requalification ambitieux, comprenant une réforme des modes de circulation et de transports en centre-ville. La circulation ne pourrait pas être limitée sur la RN 113 si des véhicules continuent d'emprunter l'entrée de la ville par le pont actuel. Pour les véhicules venant de l'est, en ne les autorisant pas à entrer dans le centre-ville en amont, cela provoquerait une concentration des véhicules sur le pont de la RN 113, empêchant ainsi la limitation et réduction du seuil de 30 000 véhicules/jour qui lui paraît excessif pour les objectifs portés par la Ville d'Arles.
 - Les échangeurs d'Arles sud, en rive gauche et en rive droite pourraient être repensés afin d'étudier la requalification sur des hypothèses de trafic inférieures, l'objectif à poursuivre étant la réduction de trafics, entraînant la mise en place d'un système d'échangeurs adéquat.
 - La DREAL indique avoir évoqué un axe structurant de desserte de la ville, et non à l'échelle régionale. Quel que soit le niveau de trafic, le pont permettra de structurer les échanges entre les deux rives étant donné le nombre limité de franchissements du Rhône.
 - En complément, la DREAL précise que l'hypothèse qui conduit à ces 30 000 véhicules/jour est celle d'un maintien d'une RN 113 à 2x2 voies. Le scénario que la Ville d'Arles retiendra pour la requalification de la RN113 permettra d'influer sur ces hypothèses de trafics et sur la compétitivité de cet itinéraire. Elle précise que 3 axes sont à prendre en considération : le développement des transports en commun, la capacité d'écoulement de la RN 113 requalifiée et enfin, le dimensionnement des échangeurs.

- Madame Hustache souhaite connaître l'emplacement envisagé pour l'aire de services.
 - La DREAL indique que l'emplacement privilégié pour l'aire de services actuellement serait situé au niveau de l'échangeur entre la RN113 et la route de Fos. La DREAL précise être en contact avec les propriétaires du mas. Le positionnement de l'aire est également contraint par les nouveaux zonages du Plan de prévention du risque inondation.

- Madame Ferrand-Coccia fait part de différents éléments :
 - Elle indique le travail important engagé par la Ville d'Arles dans la perspective de conduire une étude de requalification et indique que parmi les objectifs figure celui de la baisse de trafics avec le déploiement des transports en commun. Elle précise que la Ville d'Arles travaille également sur d'autres projets de mobilités en lien avec l'usage du ferroviaire.
 - Au titre de l'ACCM, elle mentionne le projet de pôle d'échanges multimodal engagé.
 - Elle précise que la requalification n'est pas à entendre au seul titre de la mobilité et concerne également l'urbanisme futur de la ville d'Arles dont la vocation est de générer des possibilités d'échanges différents entre quartiers au sein de la ville afin de l'imaginer autrement.

- Madame Naccarato, concernant les effets du projet sur l'acoustique, souhaite savoir si la DREAL a modélisé les effets à l'horizon 2028, en plus de la modélisation présentée à l'horizon 2048.
 - La DREAL indique que les effets aux deux horizons (mise en service 2028 et horizon réglementaire à +20 ans pour les dimensionnements, 2048) sont disponibles et globalement comparables. Elle indique que la carte présente dans le dossier support de la concertation en page 68 illustre le différentiel avec et sans projet en 2028. Cette carte permet de visualiser les gains de décibels induits par le projet autour de l'actuelle RN113, et représente l'effet projet de la nouvelle autoroute avant la mise en œuvre des protections phoniques.
 - Sur cette carte, différents gains sont à noter :
 - Autour de la RN 113, en bleu foncé : un gain d'au moins 10 décibels
 - En bleu clair : entre 5 et 10 décibels
 - En bleu turquoise : entre 0 et 5 décibels.
 - En orange et rouge : une perte de décibels, toujours avant mise en œuvre des protections phoniques.
 - La DREAL précise que des protections phoniques seront mises en œuvre, tant sur le tracé neuf que la partie en aménagement sur place Raphèle / Saint-Martin.
 - Le différentiel acoustique présenté sur la RNN13 contournée tient compte des projections de trafic actuelles sur la RN 113 requalifiée, et dépend donc notamment du scénario qui sera retenu par la Ville.
 - A l'enquête publique, la DREAL présentera une modélisation et un dimensionnement fin des protections phoniques ainsi que les cartes aux différentes échéances.

Axe 5 : L'organisation de la concertation de décembre 2020 – janvier 2021 (7')

Voir support de présentation, partie 10, diapositives 101 à 105

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 l'atelier géographique Draille Marseillaise du mardi 26 janvier 2021 à 17h30.

Échanges avec les participants (2')

- Monsieur Becchis souhaite des précisions sur les horaires de la permanence du 27 janvier.
 - La DREAL indique que la permanence est prévue entre 9h30 et 12h en séance dédoublée car beaucoup de participants sont inscrits. Chaque participant recevra par mail son horaire de passage et 20 minutes d'échanges sont prévues par participant.

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 :

- Marie-Amélie Ferrand-Coccia : je dois vous laisser. N'hésitez pas en cas de questions relatives à la requalification à prendre mon attache. Bonne soirée à tous. Marie-Amélie FERRAND COCCIA ma.ferrand-coccia@ville-arles.fr
- Chris Enjalbert : Bonsoir à tous et merci
- Elizabeth Bonfils : Bonsoir, bonne gestion de la concertation, au revoir
- Naccarato : Merci pour toutes vos clarifications ! Bonne soirée
- Christelle Castell – CCI PA : merci pour toutes ces infos comme toujours très claires ; bonne soirée
- Séverine Thomas : Merci beaucoup, bonne soirée