



Secteur Draille Marseillaise

Groupe de travail « Cadre de vie » spécifique

28 juin 2023



Intervenants et animateurs

Maître d'ouvrage – DREAL PACA

- Julien MENOTTI, responsable d'opération à la DREAL PACA

Bureau d'études techniques - Egis

- Boris METRAL

Animation, facilitation – Nicaya Conseil

- Stéphane SAINT-PIERRE
- Samuel MAZZER



Durée	Séquences de la réunion de travail
17h30 – 17h35	Accueil / Présentation des intervenants / Organisation de la réunion
17h35 – 18h10	Partage d'informations sur le projet
18h10 – 19h15	<p>Le projet (technique) sur le secteur Draille Marseillaise</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tracé / emprises 2. Rétablissements routiers / agricoles / modes doux 3. Liaison RN113 – RD453 4. Hydraulique routière (section en aménagement sur place) 5. Protections acoustiques 6. Principes d'insertion paysagère / architecturale (ouvrages d'art, écrans) 7. Présentation de la maquette 3D du projet (vidéo)
19h15 – 19h30	Autres effets du projet sur le cadre de vie
19h30 – 20h25	Temps d'échanges spécifiques : ateliers thématiques
20h25 – 20h30	Suites de la réunion

PARTAGE D'INFORMATIONS SUR LE PROJET

- 1. État d'avancement du projet de contournement**
- 2. Expression et association des riverains dans l'élaboration du projet, depuis la concertation réglementaire**
- 3. Point d'information sur les acquisitions foncières**

PARTAGE D'INFORMATIONS SUR LE PROJET

1. État d'avancement du projet de contournement

Objectifs du projet de contournement autoroutier

- **Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN 113**
 - \simeq 4 000 personnes à moins de 150m de la RN113
 - Nuisances sonores, pollution de l'air, congestion réseau routier
 - **Assurer la continuité autoroutière A8↔A7↔A54↔A9 et améliorer la sécurité routière**
 - Pas de continuité sur l'arc méditerranéen
 - La RN 113 supporte les trafics locaux, d'échanges et de transit
 - Gravité des accidents sur la RN 113 actuelle
 - **Contribuer au développement socio-économique local**
 - Economie du territoire fortement liée aux mobilités
 - Enjeu d'amélioration de l'efficacité du réseau d'infrastructures
- Avec considération pour les enjeux agricoles, hydrauliques et naturels

Réalisation prévue via une concession autoroutière

Coût total estimé à \simeq 800 M€ (conditions éco. 2020)

Historique du projet

Premières phases d'études

- **A partir de 1996, plusieurs phases d'études et de concertation sur les options de passages du projet : plus de 15 options techniques étudiées et concertées**
- **07 fév. 2005 : fuseau « Variante Sud Vigueirat » retenu par Décision Ministérielle**
 - Poursuite des études et de la concertation sur les variantes au sein de ce fuseau
- **2014 : évolution du cadre réglementaire de prévention des crues du Rhône → arrêt temporaire du projet pour mise en compatibilité avec cette nouvelle réglementation**

Reprise des études et association des acteurs du territoire

- **2018 : décision ministérielle de reprise du projet** → actualisation et relance des études sur les variantes du fuseau Sud Vigueirat
- **2019 – 2020 : concertation continue** → échanges avec les acteurs du territoire à la suite de la reprise des études
 - Groupes de travail thématiques : milieux naturels, agriculture, hydraulique, trafics, cadre de vie, ...
- **2 déc. 2020 – 31 janv. 2021 : concertation réglementaire ouverte au grand public afin de retenir une variante de tracé préférentielle**
 - Réunions publiques, ateliers géographiques et réunions thématiques : paysage, agriculture, hydraulique, cadre de vie, milieux naturels, ...
- **2021 – 2023**
 - Poursuite de la concertation continue avec des groupes de travail thématiques : milieux naturels, agriculture / hydraulique, cadre de vie
 - Poursuite des études techniques, ajustements et compléments du programme : tracé, échangeurs, bassins, aires, ouvrages, rétablissements des voiries locales interceptées, ...

Calendrier prévisionnel du projet jusqu'à la mise en service

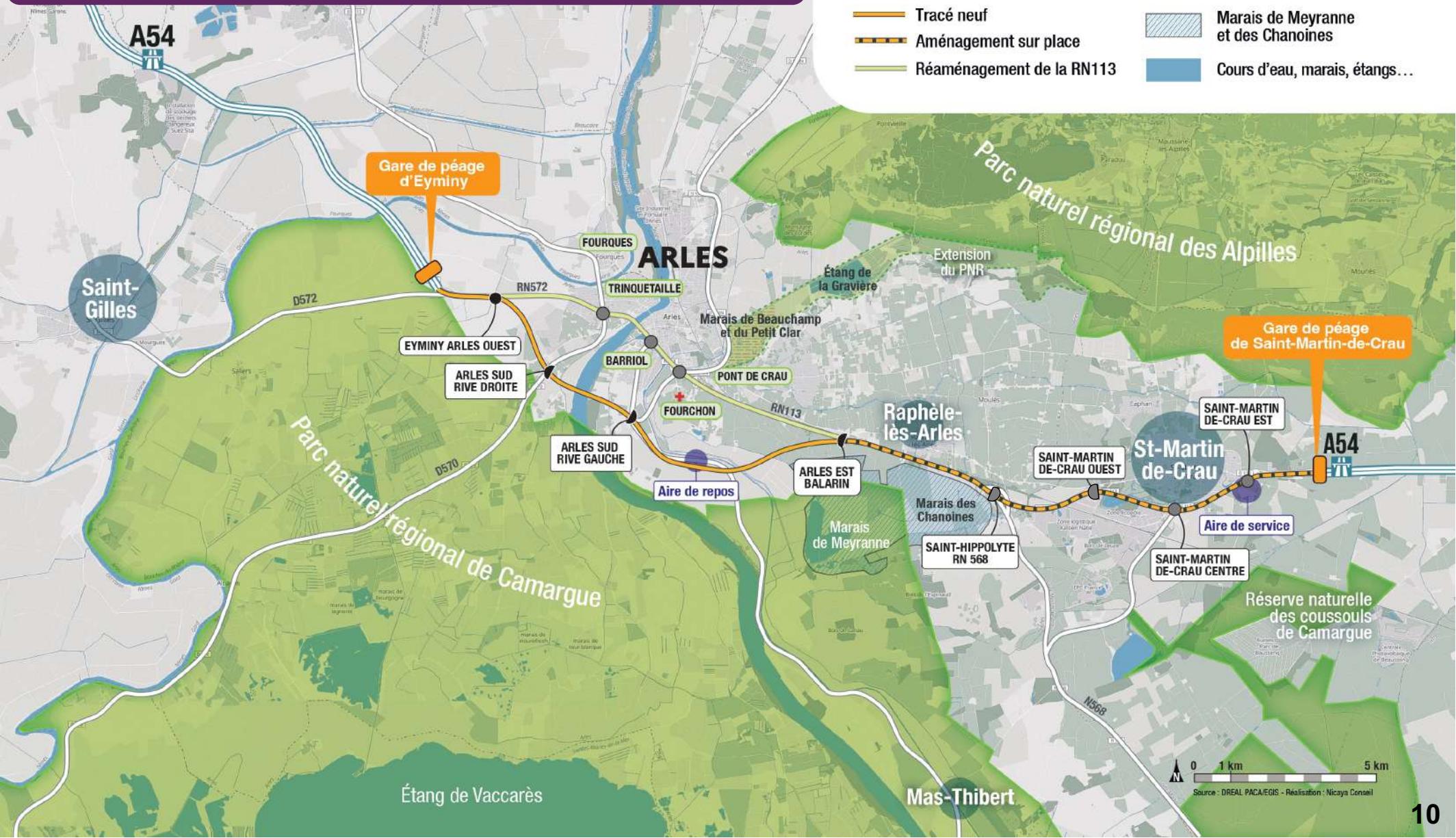
Période	Étape
2023	<ul style="list-style-type: none"> • Études détaillées de la variante de tracé & déclinaison programme (échangeurs, aires, ...) 📁 • Poursuite de la concertation continue : milieux naturels, agriculture / hydraulique, « <u>Cadre de vie</u> » 💬 • Concertations publiques « MECDU » (Arles et St-Martin) - automne 2023 💬
Fin 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Dossier d'enquête publique complet « V0 » 📁 • Lancement des Procédures préalables à l'enquête publique 💬 → Enquête d'Utilité Publique - 2024
2025	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ✓</i>
2025 - 2026	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Appel d'offres et désignation du concessionnaire</i> • <i>Etudes détaillées pour concertations, procédures foncières (enquêtes parcellaires) et autorisations préalables aux travaux 📁💬✓</i>
2026 - 2029	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Démarrage des travaux - 2026</i> • <i>Mise en œuvre des compensations écologiques et agricoles</i> • <i>Mise en service - horizon 2029</i>

- 💬 = Consultations / concertation
 📁 = Etudes de conception projet / dossiers
 ✓ = Décisions / autorisations

Consistance du projet – 2023

PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES Schéma du tracé

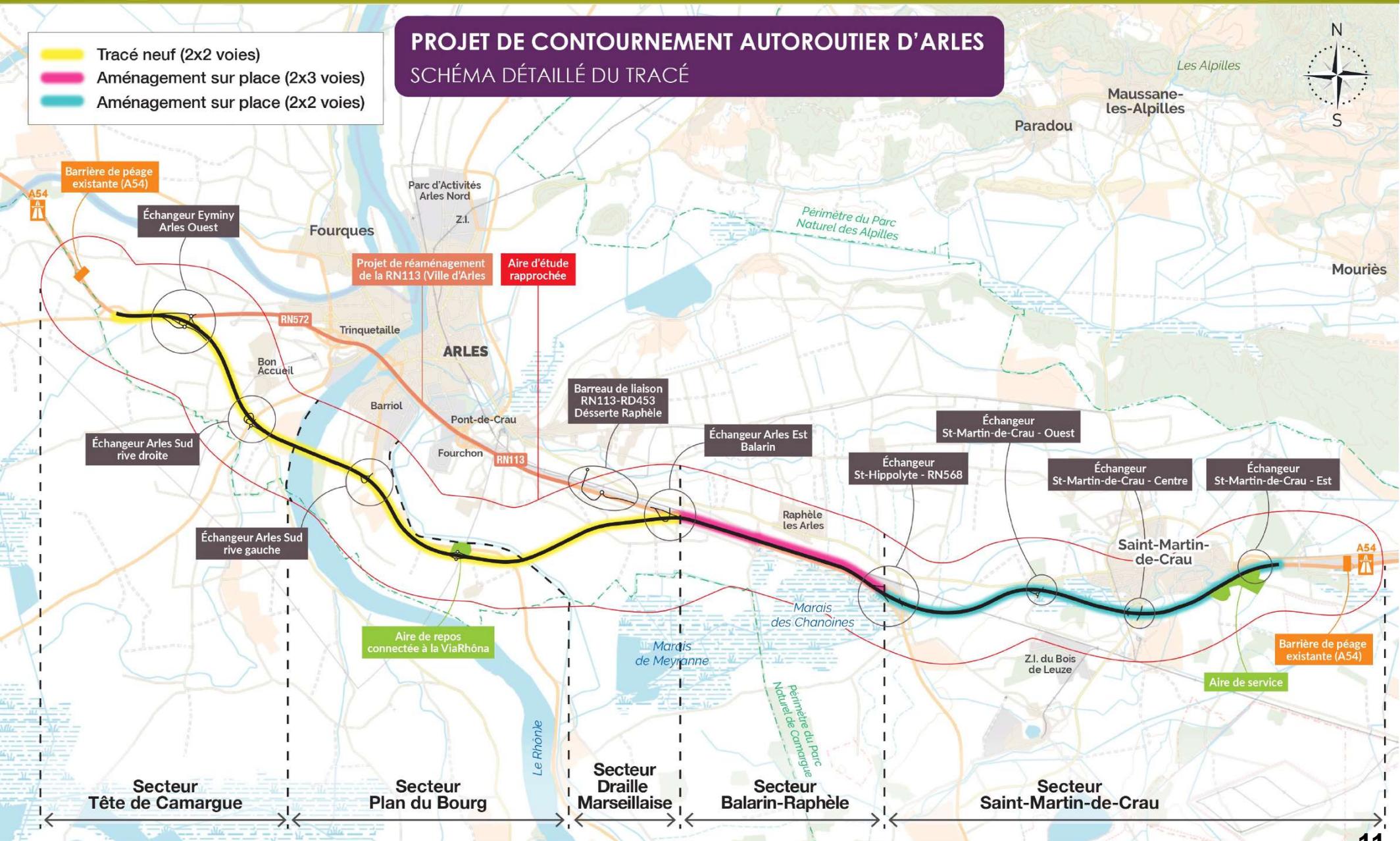
- Échangeurs existants
- Échangeurs complémentaires
- Tracé neuf
- Aménagement sur place
- Réaménagement de la RN113
- Parcs naturels et réserve des coussouls
- ▨ Marais de Meyranne et des Chanoines
- Cours d'eau, marais, étangs...



Consistance du projet – 2023

PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES SCHÉMA DÉTAILLÉ DU TRACÉ

- Tracé neuf (2x2 voies)
- Aménagement sur place (2x3 voies)
- Aménagement sur place (2x2 voies)





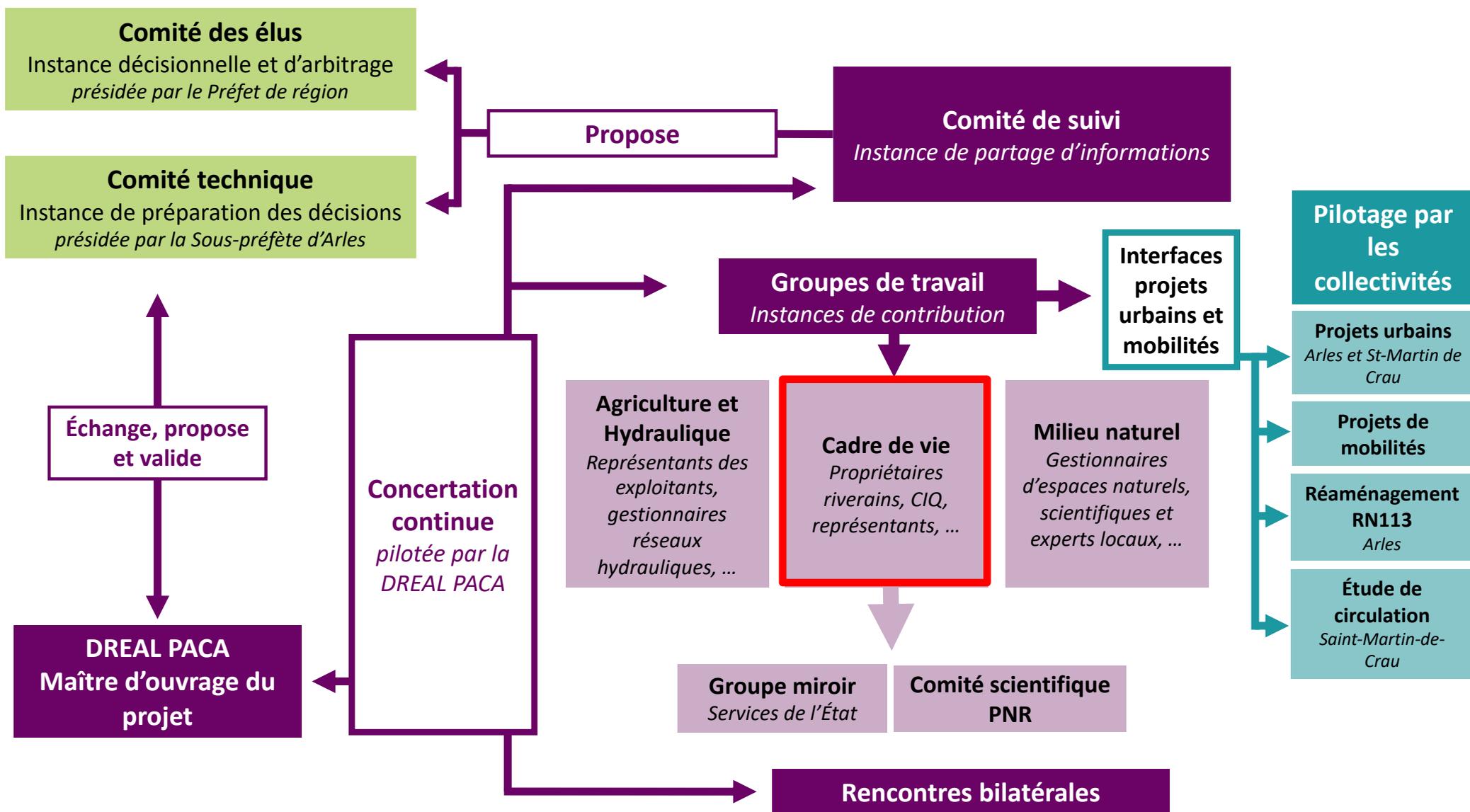
Le projet de réaménagement de la RN113 porté par la Ville d'Arles

- **Entre l'échangeur d'Eyminy et le futur échangeur de Balarin (~ 10 km)**
- **Permis par la réalisation du contournement autoroutier d'Arles → plus de trafic de transit en traversée d'Arles**
- **Objectifs du projet**
 - Diminution significative de la circulation résiduelle sur la RN113 en traversée d'Arles
 - Contribuer au développement d'Arles
 - Accompagner / faciliter les projets structurants : parc Beauchamps, port de plaisance, NPNRU Barriol, ...
 - Apaisement du centre-ville et développement des nouvelles mobilités
 - Donner à chaque quartier / village une identité et une centralité propres
 - Réduire l'enclavement nord / sud causé par la voie rapide
 - Renforcer les mobilités de proximité

PARTAGE D'INFORMATIONS SUR LE PROJET

- 2. Expression et association des riverains dans l'élaboration du projet, depuis la concertation réglementaire**

Gouvernance et concertation du projet



Échanges avec les riverains concernés par le projet

- **Objectifs du groupe de travail « Cadre de vie »** (en complément des échanges sur les thématiques milieux naturels / agriculture / environnement)
 - Partager et optimiser le projet technique stabilisé (tracé, emprises, aires, ...) avec les riverains concernés, sur 4 secteurs géographiques de la commune d'Arles
 - Travailler à la réduction des impacts du projet, sur les thématiques liées au cadre de vie : rétablissements, protections acoustiques, insertion paysagère / architecturale
- **Lors de la 1^{ère} session du groupe de travail** : invitation des riverains concernés par le tracé retenu en 2021 (dans une bande de 150 m.)
- **Calendrier des rencontres, par secteurs géographiques (2021 – 2023)**
 - Tête de Camargue : 25 novembre 2021 (1^{ère}) → 05 juin 2023 (2^{ème})
 - Plan du Bourg : 1^{er} décembre 2021 (1^{ère}) → 08 juin 2023 (2^{ème})
 - **Draille Marseillaise : 06 décembre 2021 (1^{ère}) → 15 juin 2023 (2^{ème})**
 - Balarin-Raphèle : 16 décembre 2021 (1^{ère}) → 20 juin 2023 (2^{ème})
 - GT Saint-Martin de Crau : 20 janvier 2022 (1^{ère}) → 2^{ème} rencontre à venir

Pourquoi un nouveau groupe de travail pour le secteur Draille Marseillaise ?

- **Études techniques et concertation ont permis de stabiliser un tracé**, sur la base de la variante retenue en 2021
- **Compte-tenu de ces évolutions, choix du MOA d'élargir la liste des propriétaires invités sur ce secteur → séance de travail dédiée**
 - Présenter le projet de contournement
 - Partager les propositions pour réduire les impacts du projet : projet paysager, protections acoustiques, rétablissements, ...
 - Recueillir les avis des participants

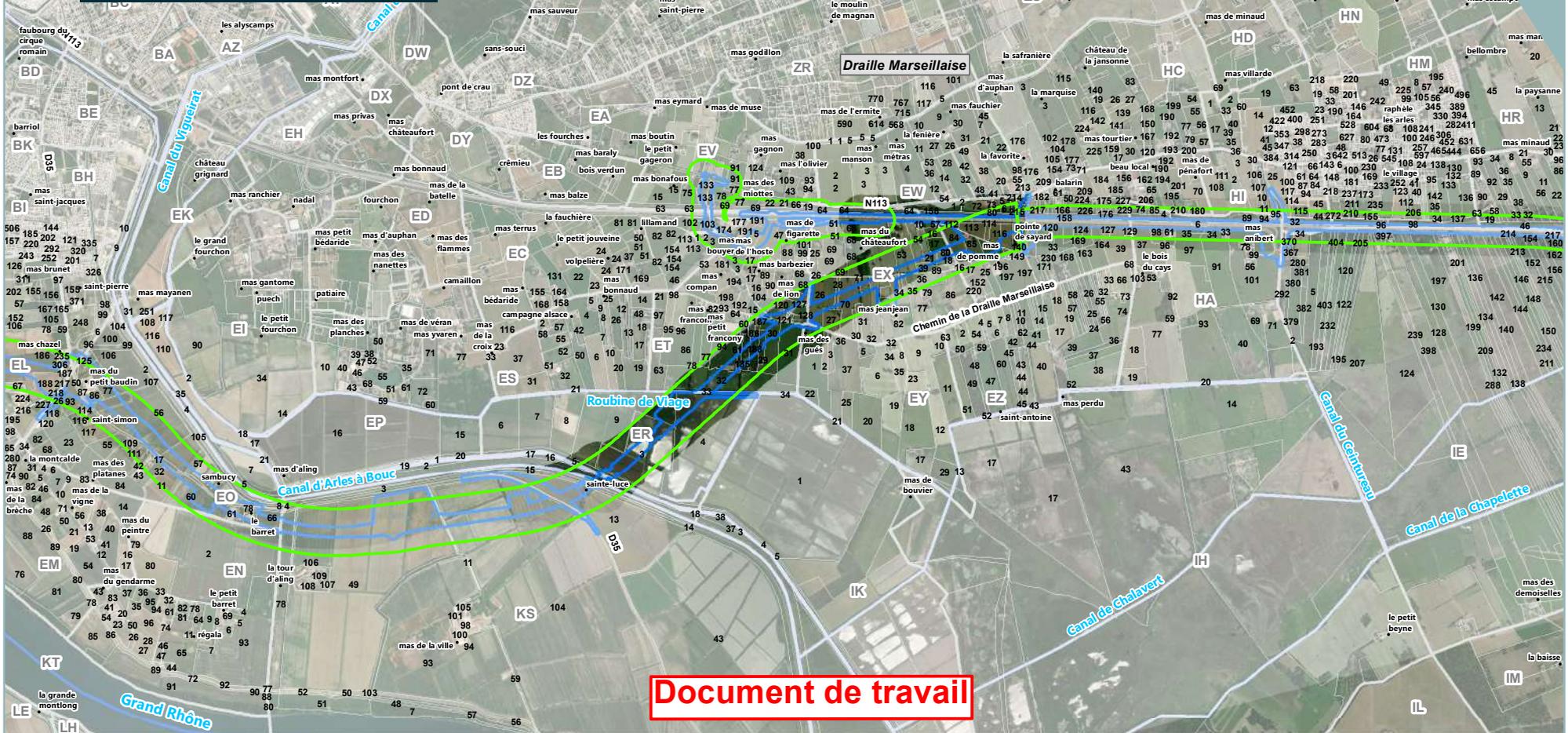
PARTAGE D'INFORMATIONS SUR LE PROJET

3. Point d'information sur les acquisitions foncières

Localiser votre habitation par rapport au projet et à ses emprises

- **Pour les riverains n'ayant pas trouvé leur habitation sur la carte parcellaire en annexe du courrier**
 - Nous vous proposons un temps de pause de 10 minutes afin de venir localiser votre habitation
- **Un temps d'échanges est prévu, en 2^{ème} partie de réunion, avec des espaces de discussions par thématiques**
 - Nous vous invitons à poser vos questions relatives au projet à cette occasion

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Concertation continue - Groupe de travail Cadre de vie
Document support des échanges à venir
 Draille Marseillaise

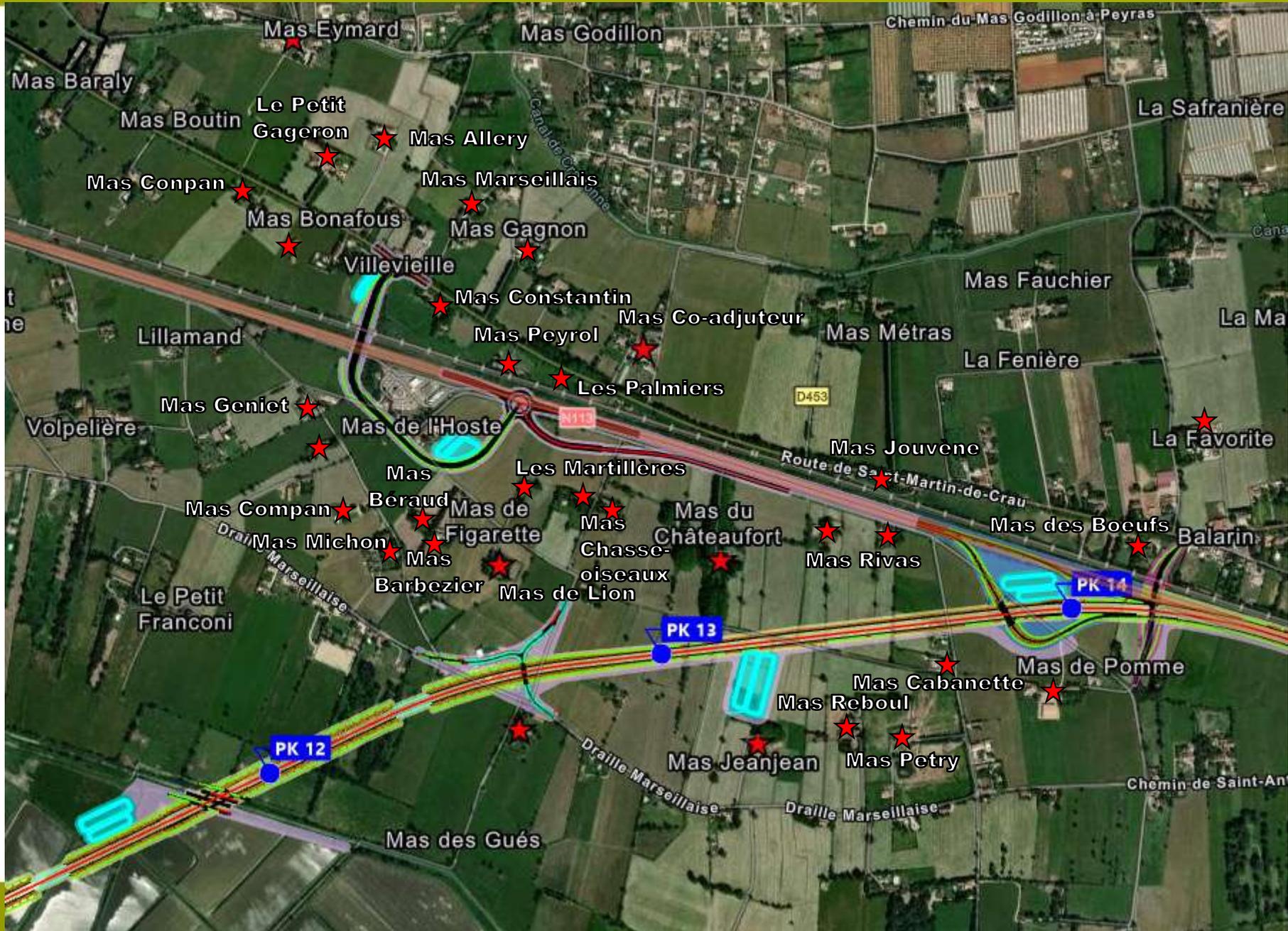


Document de travail

- Légende**
- Limite communale
 - Cours d'eau principal
 - Réseau secondaire
 - Section cadastrale
 - Emprise projet
 - Bande cadre de vie sur variante retenue (2023)
 - Parcelle



Pour mieux se repérer



Comment définir le besoin foncier définitif du projet ?

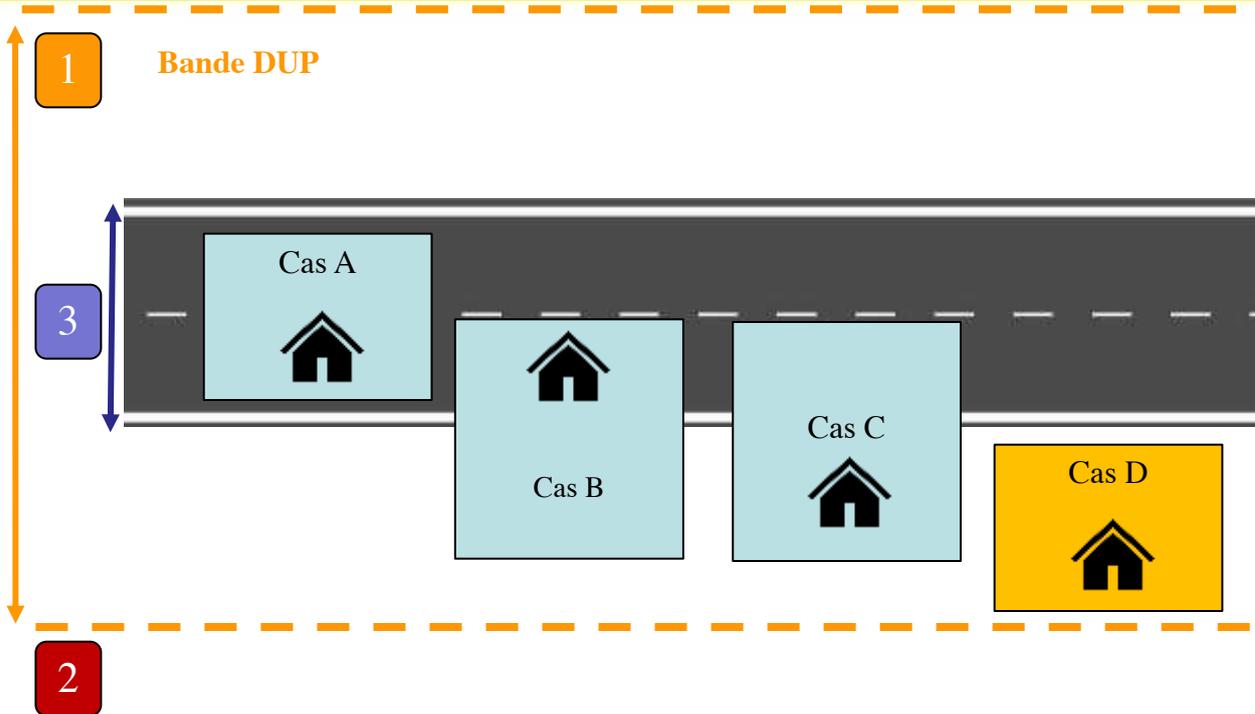
Calendrier	Définition du besoin foncier
Étape 1 : 2018 - 2021	Etude et choix d'une <u>variante de tracé « brute »</u> au sein du fuseau d'étude Sud Vigueirat (large d'env. 1 000m)
2021 : une <u>variante de tracé « brute »</u> est retenue à l'issue de la concertation réglementaire	
Étape 2 : 2021 - 2023	Optimisation de la variante de tracé « brute » retenue + compléments (échangeurs, aires, bassins, etc) → <u>emprises indicatives du projet</u>
Fin 2023 : sur la base des emprises indicatives, une <u>« bande de DUP »</u> plus large (env. 300m) est définie	
Étape 3 : 2023 – 2024	Sur la base de la « bande de DUP » → constitution du dossier d'Enquête Publique <ul style="list-style-type: none"> • Procédures préalables à l'Enquête Publique • Enquête Publique (2024)
Étape 4 : 2025 - 2026	<u>Si obtention de la DUP</u> : études et définition des <u>emprises foncières définitives</u> nécessaires aux travaux, au sein de la « bande de DUP » → parcelles, voies, emprises, dépendances, etc



**Lancement des procédures d'acquisitions foncières
sur la base des emprises définitives**

Cadre réglementaire des procédures foncières

Implications pour les riverains/propriétaires



1. Bande de DUP (≈ 300m) : + grande que les emprises nécessaires aux travaux

- Acquisition partielle possible (pas d'obligation de tout acquérir)
- Toutes les parcelles au sein de la bande de DUP pourront ne pas être utilisées

2. Zones hors bande de DUP

- Aucun droit d'acquisition, excepté à l'amiable, si besoin de foncier

3. Emprises techniques définitives : plateforme, ouvrages, bassins, échangeurs, ...

- Acquisition obligatoire (à l'amiable ou par expropriation)

Cas A	Parcelle et bâti sur les emprises techniques définitives Acquisition foncière de l'ensemble de la parcelle
Cas B	Bâti sur les emprises techniques définitives et partie de parcelle en-dehors Acquisition foncière du bâti + acquisition du terrain restant non-nécessaire à la demande du propriétaire (demande d'emprise totale)
Cas C	Parcelle sur les emprises techniques définitives et bâti en-dehors Acquisition foncière du terrain nécessaire + possibilité d'acquisition du bâti à la demande du propriétaire (demande d'emprise totale) → examen au cas par cas
Cas D	Hors besoin d'acquisition foncière

S'informer selon les étapes du projet

2021
/
2023

Études préalables avant le lancement de l'Enquête Publique
Définition et optimisation du projet : études techniques + concertation

Informations disponibles et échanges avec le maître d'ouvrage (DREAL) dans le cadre de la concertation continue

- Groupes de travail riverains, permanences, site internet du projet, ...

Début
2024

Procédures préalables à l'Enquête Publique

Permanences du maître d'ouvrage (DREAL) avec les riverains

2024

Enquête d'Utilité Publique
(1 à 2 mois)

- . Modalités de l'EUP définies par la Commission d'Enquête (indépendante du MOA) : récolte des contributions / avis par les commissaires enquêteurs
- . Avis et préconisations du commissaire enquêteur

2024
/
2025

Procédure d'instruction de la DUP
(12 à 18 mois)

Informations sur le résultat de la procédure disponibles sur le site internet du projet

Si obtention de la DUP :

- Autorisation d'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires au projet (dans le délai fixé par la DUP)
- Désignation du concessionnaire du projet

2025
/
2026

1. Réalisation, par le concessionnaire, des études d'« avant-projet » : détermination des emprises définitives nécessaires au projet
2. Démarrage des procédures d'acquisition foncières auprès des riverains

- . Nouvelle concertation, menée par le concessionnaire
- . Sur la base des emprises définitives, Enquête Publique parcellaire (Commission d'Enquête indépendante)
- . Propositions d'acquisition par le concessionnaire : négociations avec les propriétaires concernés
- . Faute d'accord, décision du juge de l'expropriation

Démarrage des travaux

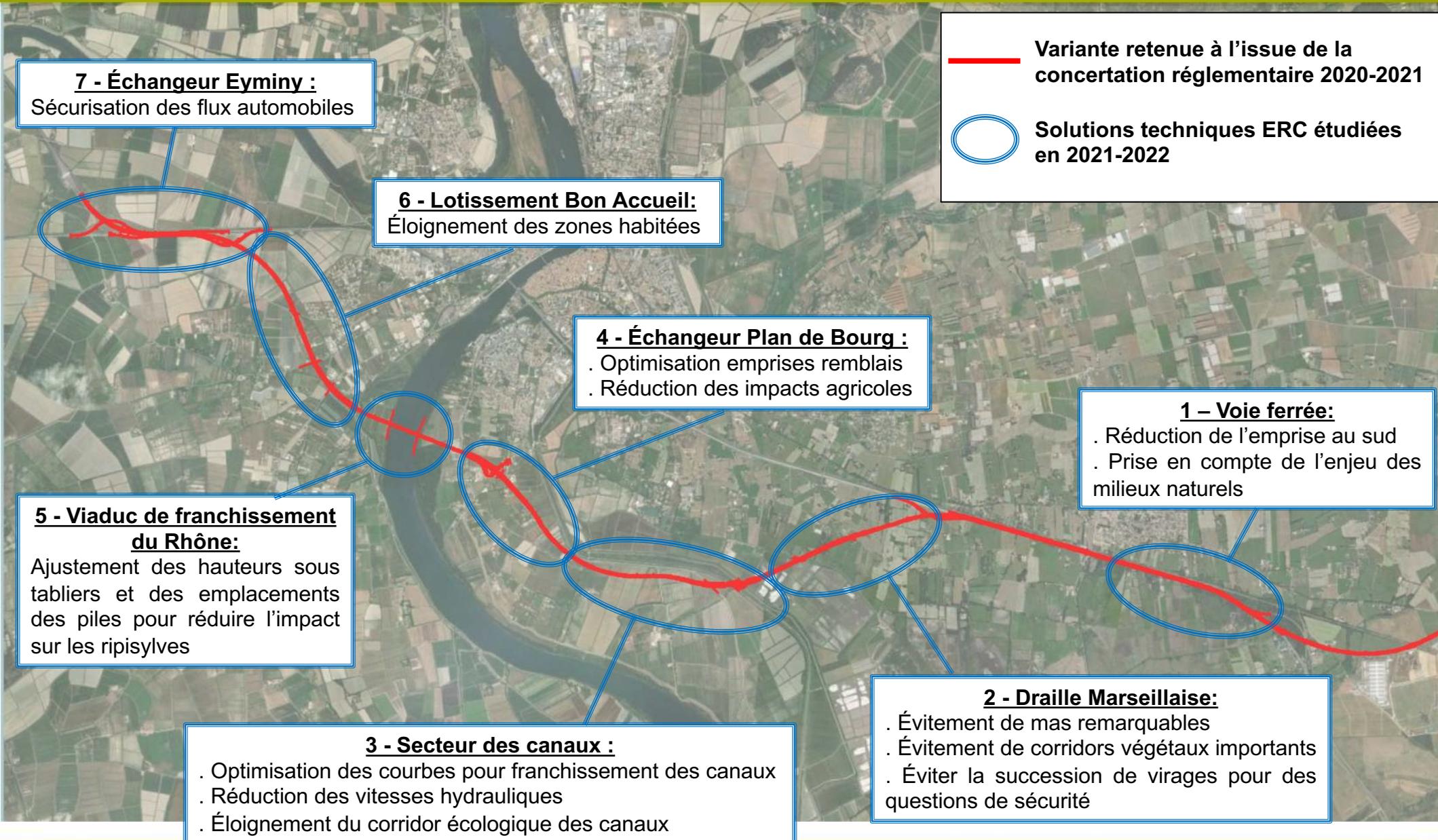
LE PROJET (TECHNIQUE) SUR LE SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

1. Tracé / emprises
2. Rétablissements routiers / agricoles / modes doux
3. Liaison RN113 – RD453
4. Hydraulique routière (aménagement sur place)
5. Protections acoustiques
6. Insertions paysagères / architecturales
7. Vidéos de la maquette 3D

LE PROJET (TECHNIQUE) SUR LE SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

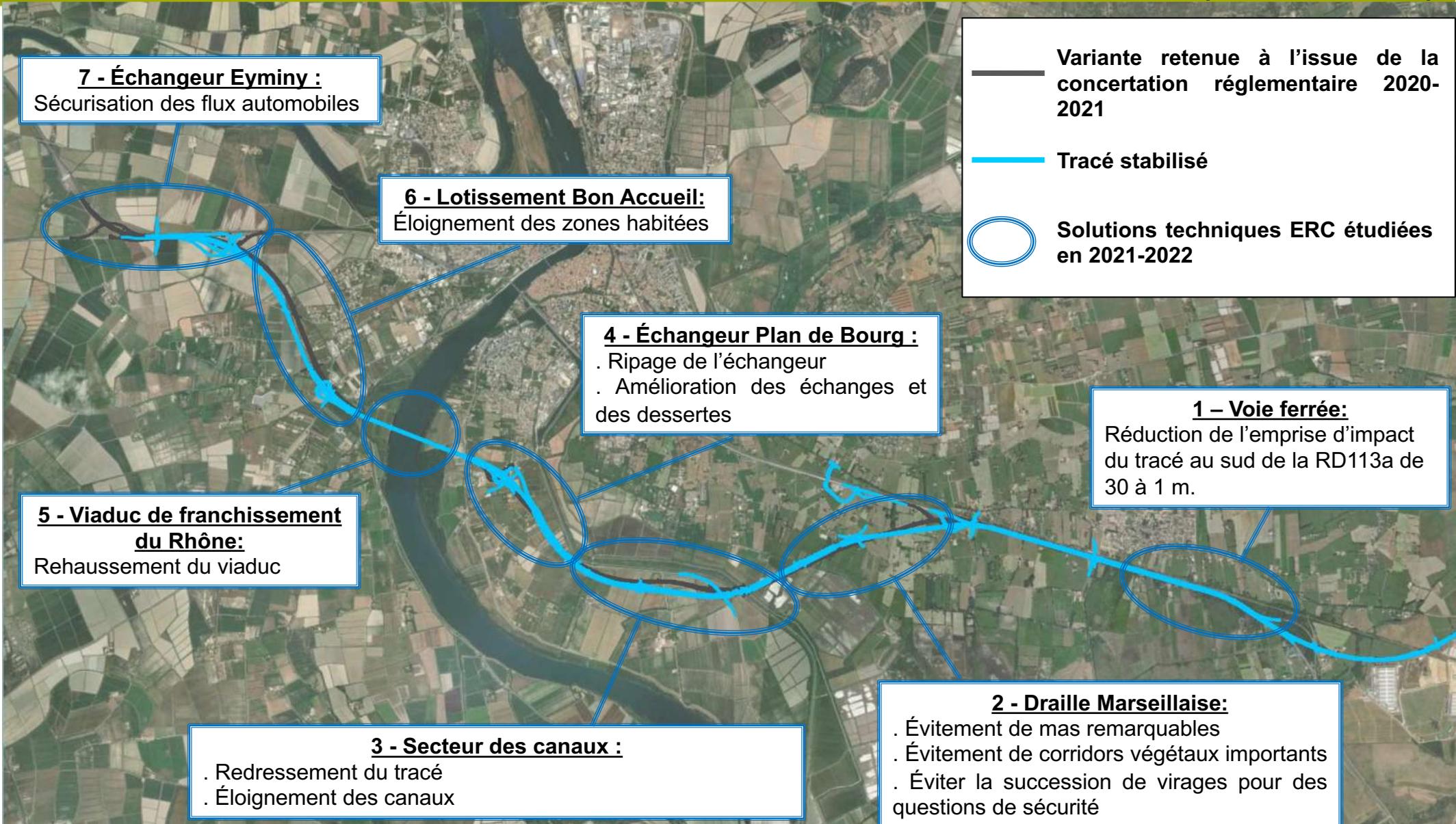
1. Tracé / emprises

Variante retenue à l'issue de la concertation 2020-2021



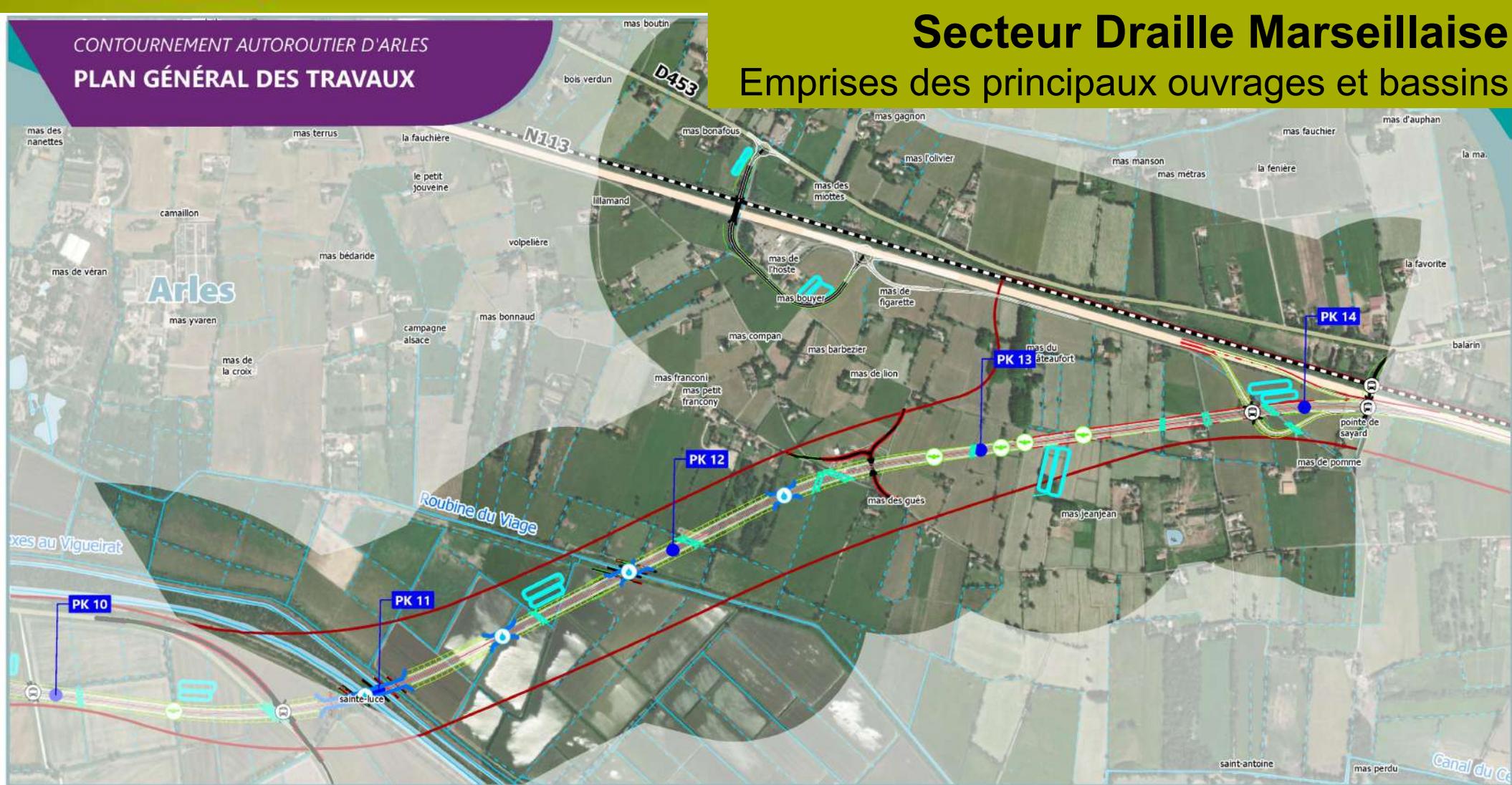
Solutions d'optimisation du tracé

Tracé stabilisé (mai 2023)



CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur Draille Marseillaise Emprises des principaux ouvrages et bassins



Légende

- Limite communale
- Point Kilométrique (PK)
- Projet en remblai
- Projet en déblai

— Bande d'arrêt préfectoral

Principaux ouvrages

- Franchissement routier
- Ouvrage de transparence hydraulique
- Passage spécifique pour la faune
- Viaduc

- Aire de service / Aire de repos
- Barrière de Péage

- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique (OH)
- Ouvrage de décharge

Réseau hydrographique

- Intermittent
- Permanent
- Surface en eau

Réseau de transport

- Autoroute
- Route Nationale
- Route Départementale
- Voie ferrée

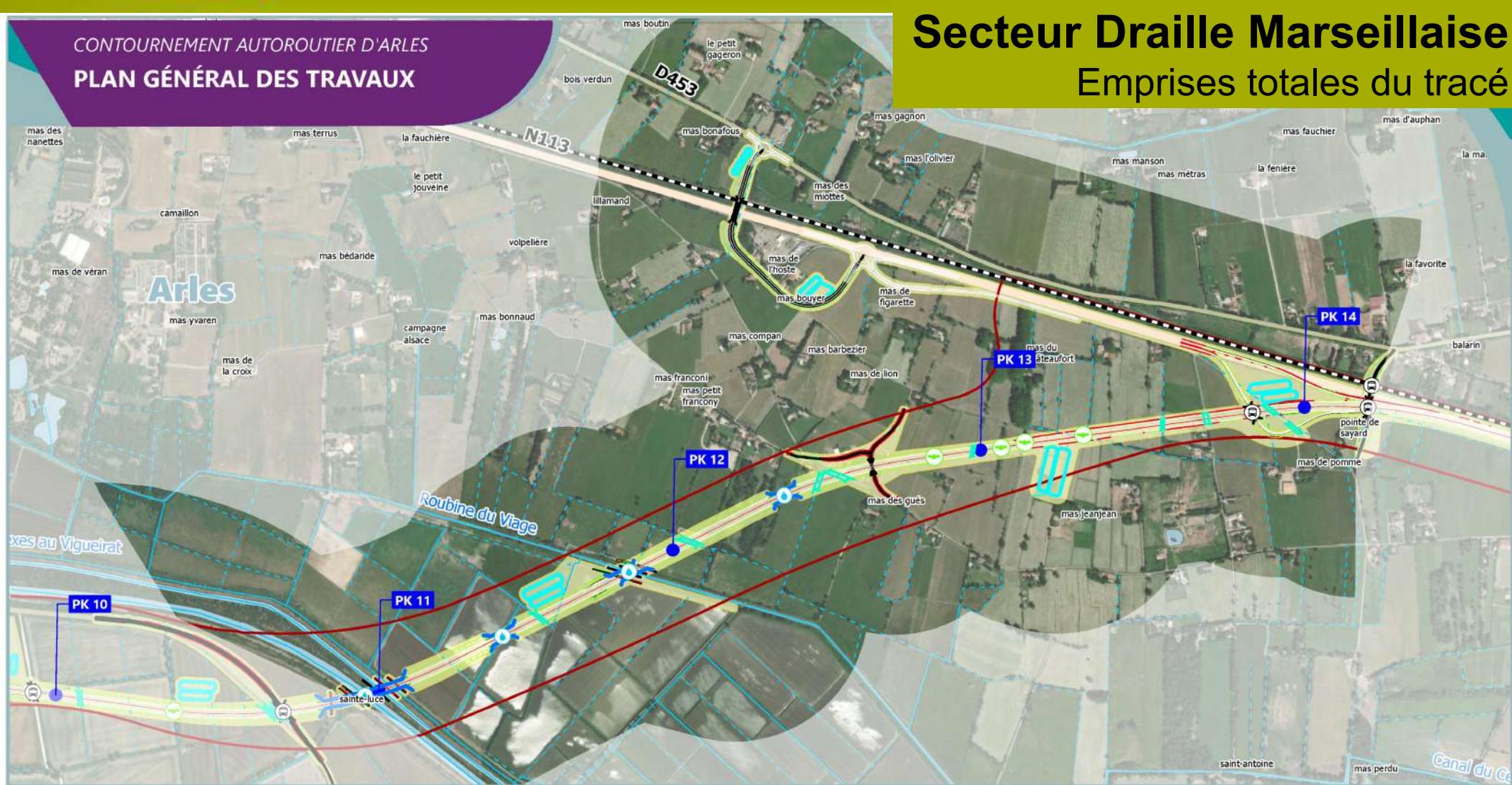


Date : 15/06/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Imagery
Sources : EGIS

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur Draille Marseillaise Emprises totales du tracé



Légende

- Limite communale
- Bande d'arrêt préfectoral
- Point Kilométrique (PK)
- Projet en remblai
- Projet en déblai

Principaux ouvrages

- Franchissement routier
- Ouvrage de transparence hydraulique
- Passage spécifique pour la faune
- Viaduc

Limite emprise technique

- Aire de service / Aire de repos
- Barrière de Péage

- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique (OH)
- Ouvrage de décharge

Réseau hydrographique

- Intermittent
- Permanent
- Surface en eau

Réseau de transport

- Autoroute
- Route Nationale
- Route Départementale
- Voie ferrée



Date : 14/06/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Imagery
Sources : EGIS

LE PROJET (TECHNIQUE) SUR LE SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

2. Rétablissements routiers / agricoles / modes doux

Impacts prévisionnels du projet sur les cheminements (tracé 2021)

Légende :

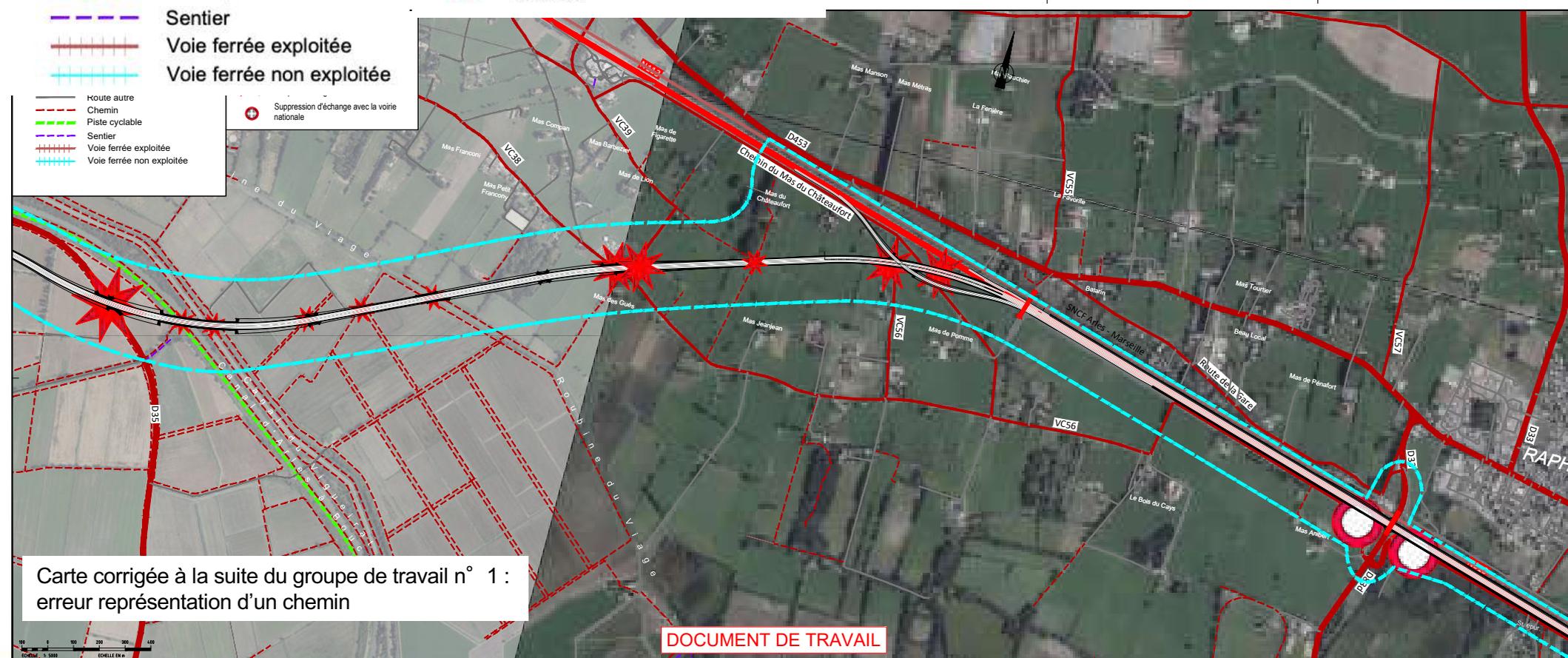
-  Autoroute concédée
-  Route nationale
-  Route départementale
-  Route communale
-  Route autre
-  Chemin
-  Piste cyclable
-  Sentier
-  Voie ferrée exploitée
-  Voie ferrée non exploitée

-  Route autre
-  Chemin
-  Piste cyclable
-  Sentier
-  Voie ferrée exploitée
-  Voie ferrée non exploitée

 Suppression d'échange avec la voirie nationale

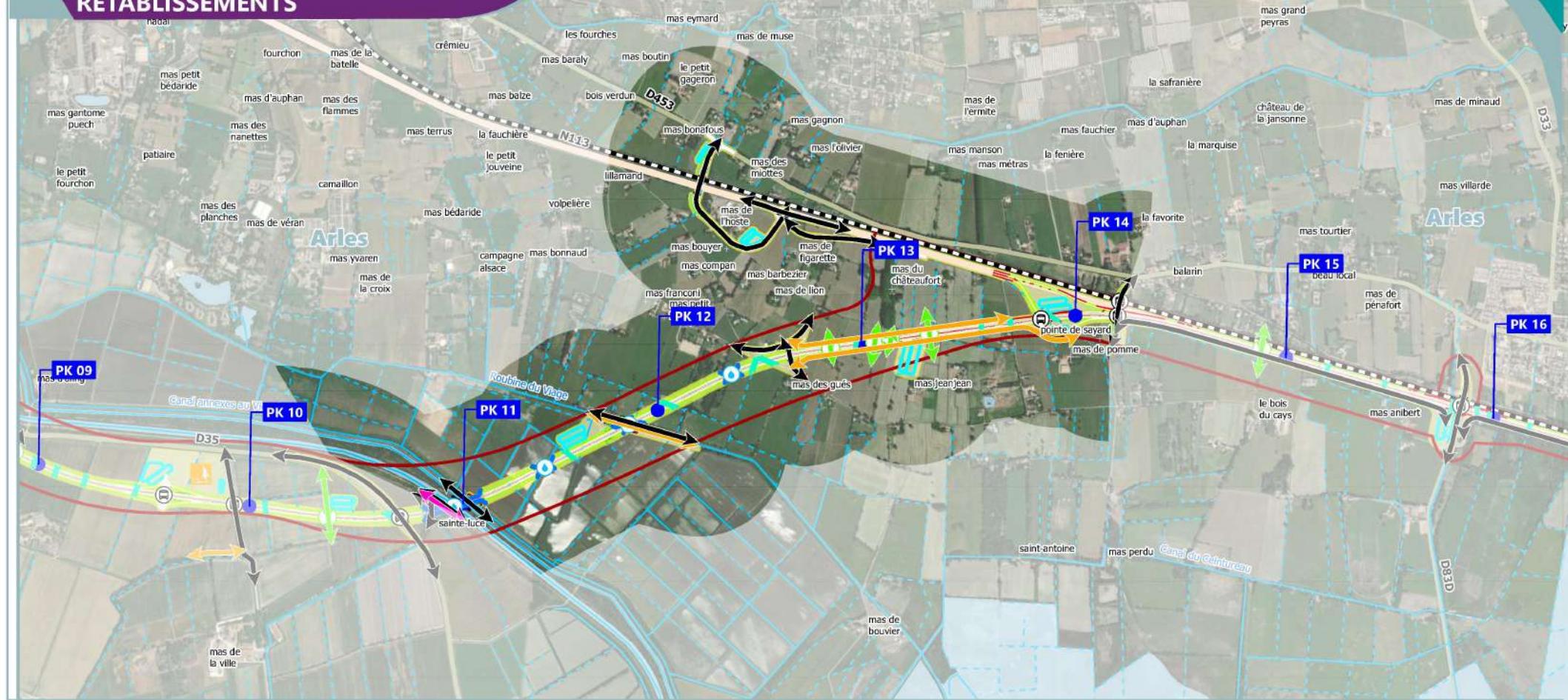
LEGENDE DES COUPURES DE VOIRIES :

-  Coupure cheminement agricole
-  Coupure voirie communale
-  Coupure voirie départementale
-  Coupure linéaire voirie départementale
-  Suppression d'échange avec la voirie nationale



Carte corrigée à la suite du groupe de travail n° 1 :
erreur représentation d'un chemin

DOCUMENT DE TRAVAIL



Légende

- Limite communale
- Point Kilométrique (PK)
- Bande d'arrêt préfectoral
- Limite emprise technique
- Projet en remblai
- Projet en déblai

Projet de rétablissement

- Voirie
- Agricole
- Ecologique
- Voie verte

Principaux ouvrages

- Franchissement routier
- Ouvrage de transparence hydraulique
- Passage spécifique pour la faune
- Viaduc

- Aire de service / Aire de repos
- Barrière de Péage

- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique (OH)
- Ouvrage de décharge

Réseau hydrographique

- Intermittent
- Permanent
- Surface en eau

Réseau de transport

- Autoroute
- Route Nationale
- Route Départementale
- Voie ferrée



Date : 27/06/2023

Fond de plan : © ESRI - World Imagery
 Sources : EGIS

2'

Reconnexion du réseau secondaire de la Draille seillaise à la RN113 via la création du giratoire

1

VC38 (ch. Draille Marseillaise)
 Hauteur : 5,00m
 (4,75m demandés en GT Agri/Hydrau)

2

Création giratoire sur la RN113 : connexion à la RD453 (en rétablissement des bretelles supprimées de l'échangeur 8)

A

Piste Roubine du Viage Reçrée en rive Sud
 Hauteur : 3,50 m

3

Passerelle Balarin Reconstituée largeur 6m

Légende

- Limite communale
- Point Kilométrique (PK)
- Bande d'arrêté préfectoral
- Limite emprise technique
- Projet en remblai
- Projet en déblai

Projet de rétablissement

- Voirie
- Agricole
- Ecologique
- Voie verte

Principaux ouvrages

- Franchissement routier
- Ouvrage de transparence hydraulique
- Passage spécifique pour la faune
- Viaduc

- Aire de service / Aire de repos
- Barrière de Péage

- Bassin hydraulique
- Ouvrage hydraulique (OH)
- Ouvrage de décharge

Réseau hydrographique

- Intermittent
- Permanent
- Surface en eau

Réseau de transport

- Autoroute
- Route Nationale
- Route Départementale
- Voie ferrée



Date : 27/06/2023

Fond de plan : © ESRI - World Imagery
 Sources : EGIS

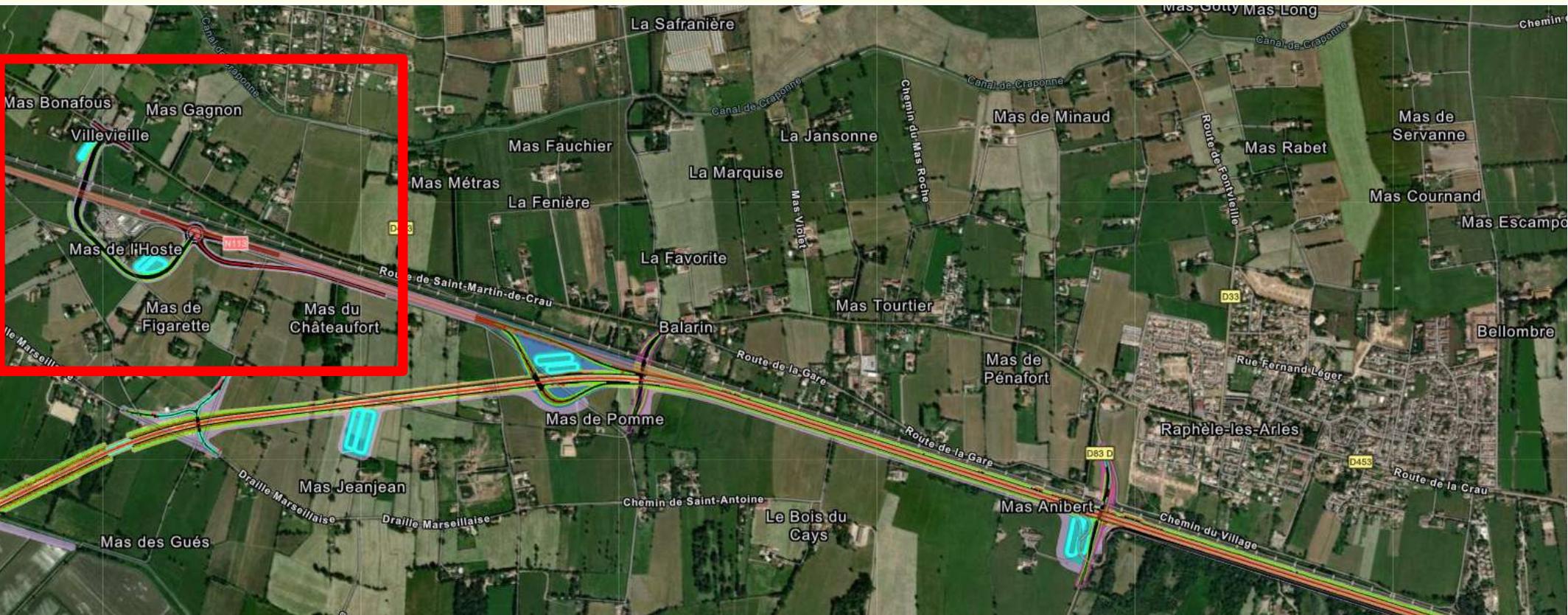
LE PROJET (TECHNIQUE) SUR LE SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

3. Liaison RN113 – RD453

Impacts du projet sur la desserte de Raphèle / Moulès

- **Suppression des bretelles d'entrée et sortie de Raphèle / Moulès (échangeur n° 8) en raison du passage en 2x3 voies + création de l'échangeur Balarin à proximité**
- **Création d'un giratoire sur la RN113 : réutilisation de la passerelle de la route de Villevieille pour se raccorder à la RD453**

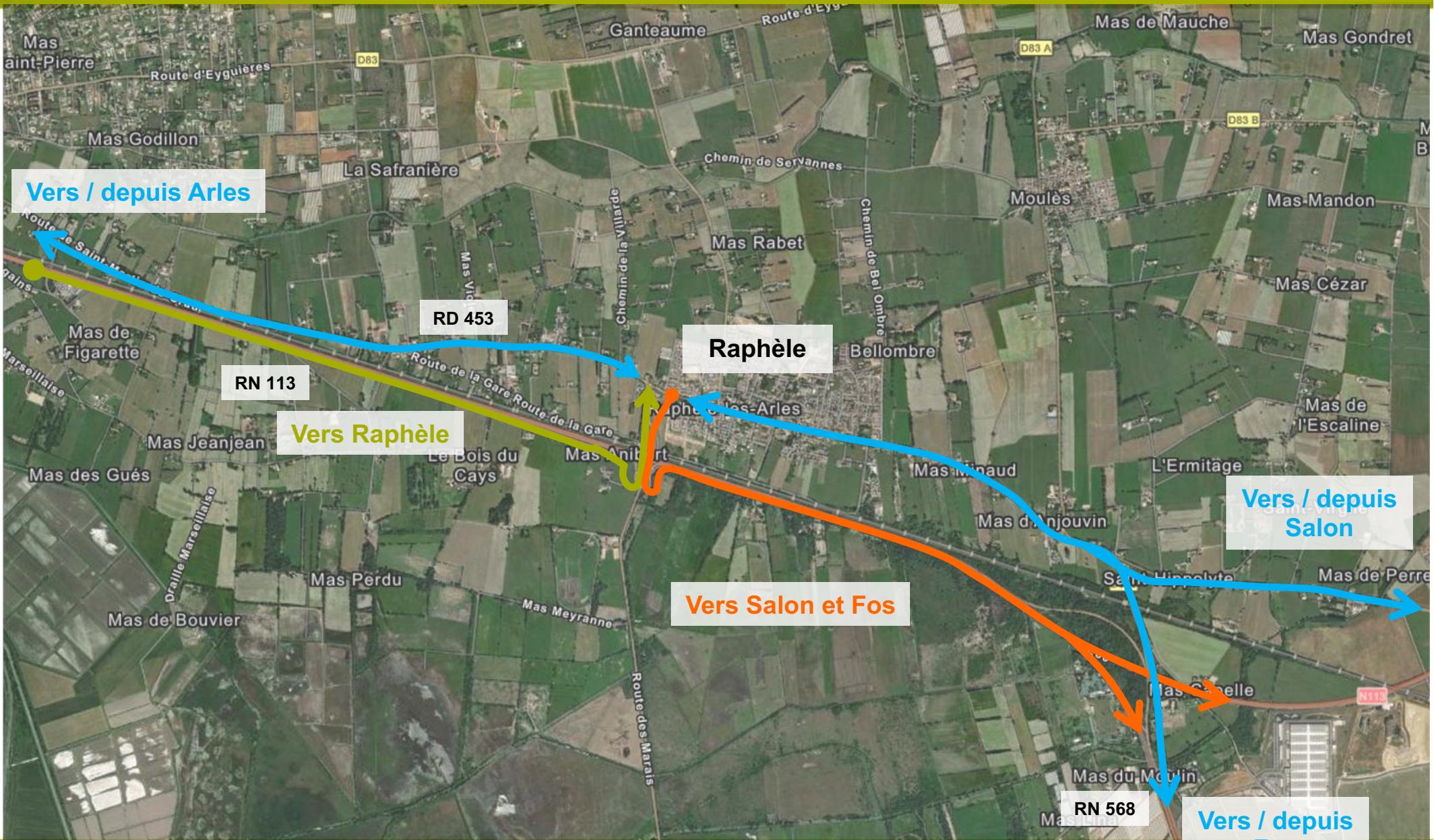
Raccordement RD453 - RN113



- Les enjeux de desserte du secteur de Pont-de-Crau / Raphèle sont également étudiés dans le cadre des études sur le projet de réaménagement de la RN113 : le raccordement RN113 – RD453 pourra être optimisé dans le cadre d'échanges avec la Ville d'Arles

Desserte de Raphèle / Balarin

Situation actuelle



Vers / depuis Arles

RD 453

Raphèle

RN 113

Vers Raphèle

Vers Salon et Fos

Vers / depuis Salon

RN 568

Vers / depuis Fos

Desserte de Raphèle / Balarin

Rétablissements projetés (solution retenue)



LE PROJET (TECHNIQUE) SUR LE SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

4. Hydraulique routière

Dispositions hydrauliques en aménagement sur place

▪ Situation actuelle :

- Absence d'assainissement de plate-forme
- RN113 fait partiellement obstacle aux écoulements en raison d'ouvrages sous-dimensionnés

→ zones de stockage en amont de la voirie + inondations de la plate-forme routière

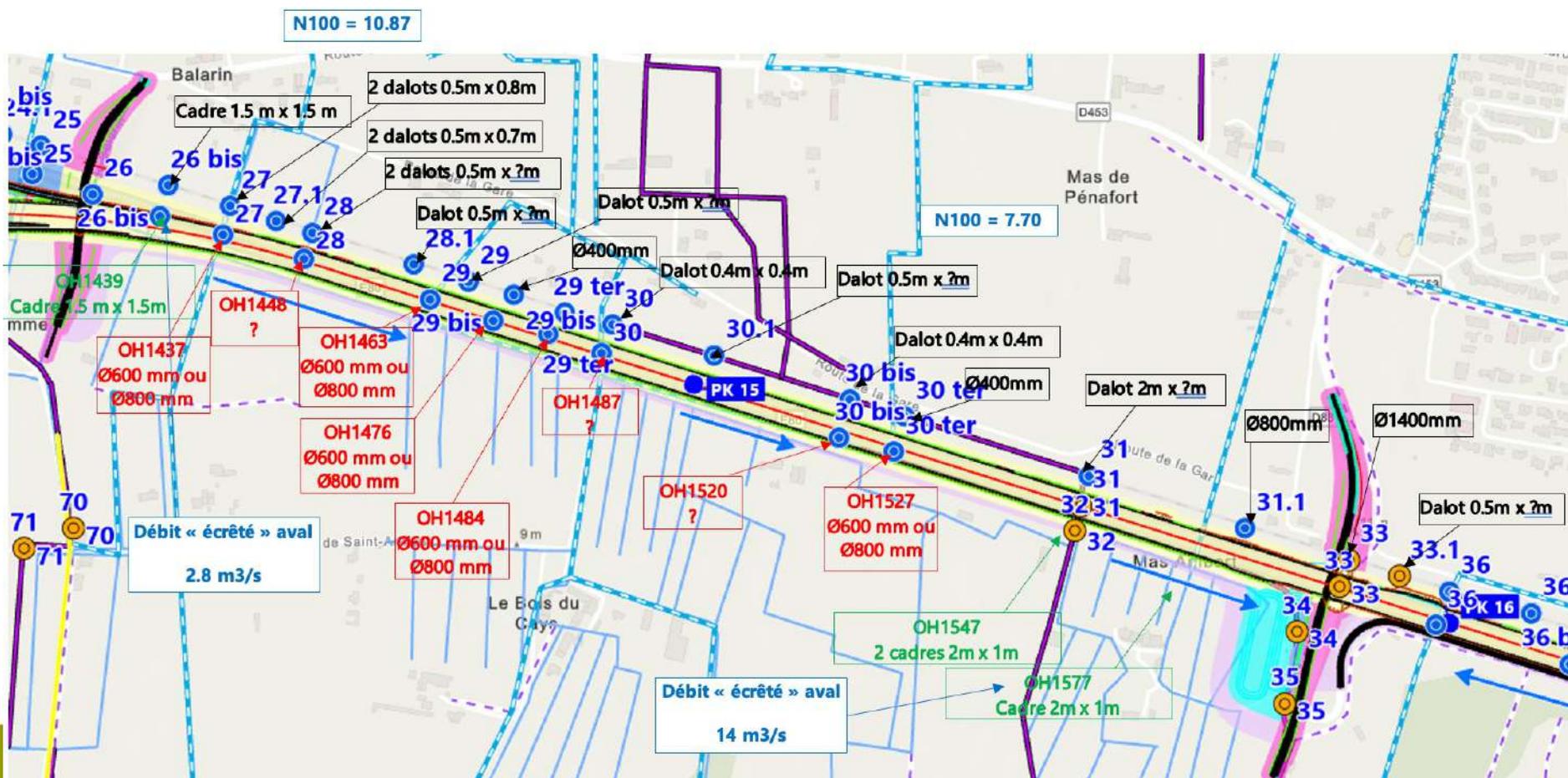
▪ Dispositions prévues (présentées à la police de l'Eau)

- Assainissement de plate-forme
 - De l'échangeur de Balarin (projet) à l'échangeur de Raphèle (actuel) : création d'un bassin
 - À l'Est de l'échangeur de Raphèle (actuel) : pollutions accidentelles et chroniques traitées par dispositifs sous-berme (ouvrage enterré type cadre)
- Rétablissement des écoulements
 - Tracé neuf
 - Transparence pour la crue centennale (Q100)
 - Vérification du fonctionnement dégradé sans impact sur la sécurité des riverains ni de l'infrastructure (1,5 x Q100)
 - Secteur de jumelage de la voie ferrée :
 - Prise en compte de la résilience (au lieu de la transparence)
 - Amélioration de la situation lorsqu'il y a inondation de la plateforme ou d'habitations
 - Vérification que la suppression des « verrous hydrauliques » est acceptable pour l'aval (habitations)
 - Secteur Saint-Martin-de-Crau : pas de modification, l'aval est urbanisé alors que l'amont sert de champ d'expansion de crues (zones agricoles)

Rétablissements hydrauliques

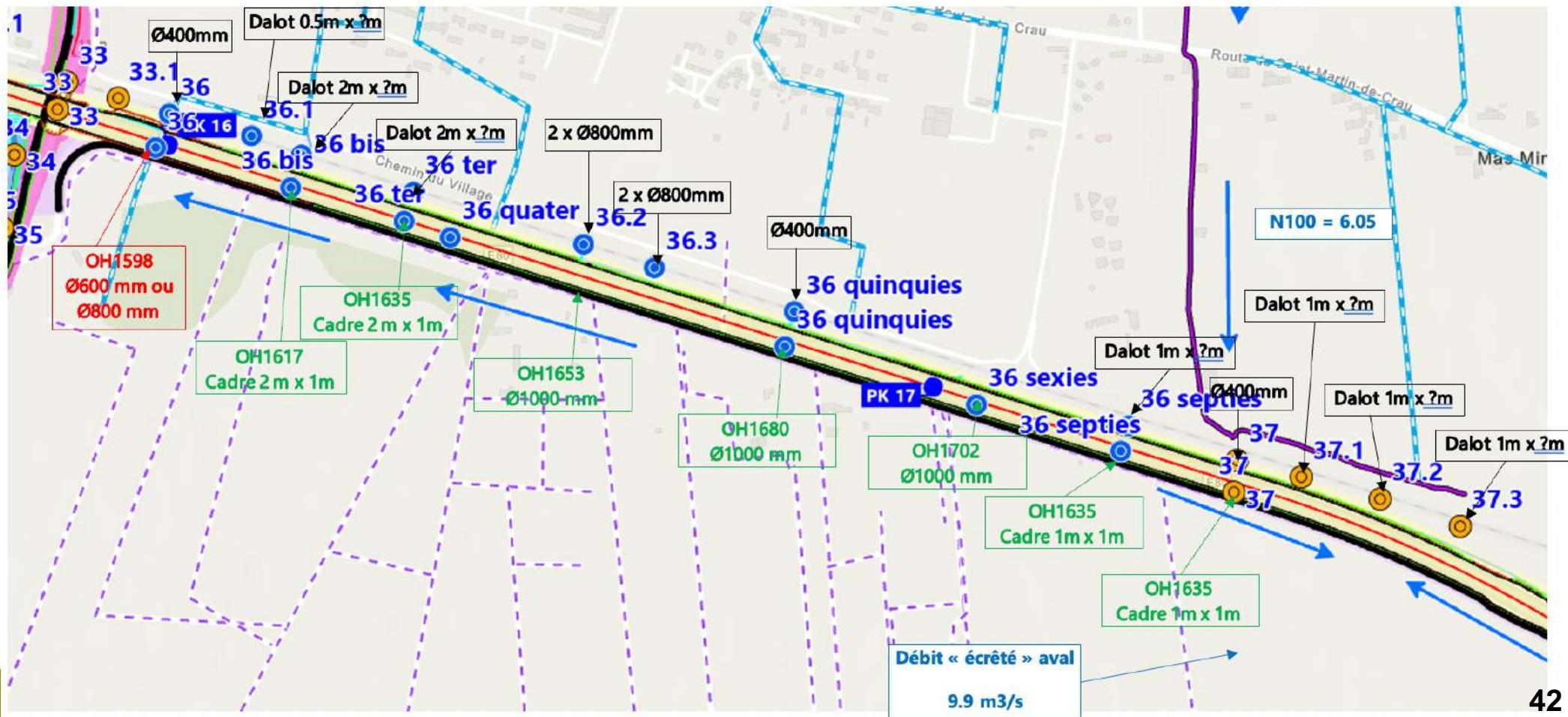
État projeté

- Les ouvrages faisant verrou hydraulique sont repris (en vert) pour augmenter la capacité d'écoulement Nord / Sud
- Conséquences :
 - Hauteur d'inondation en amont rabaissée et périmètre réduit
 - Débit en aval augmenté sans impact sur les zones bâties



Rétablissement hydrauliques État projeté

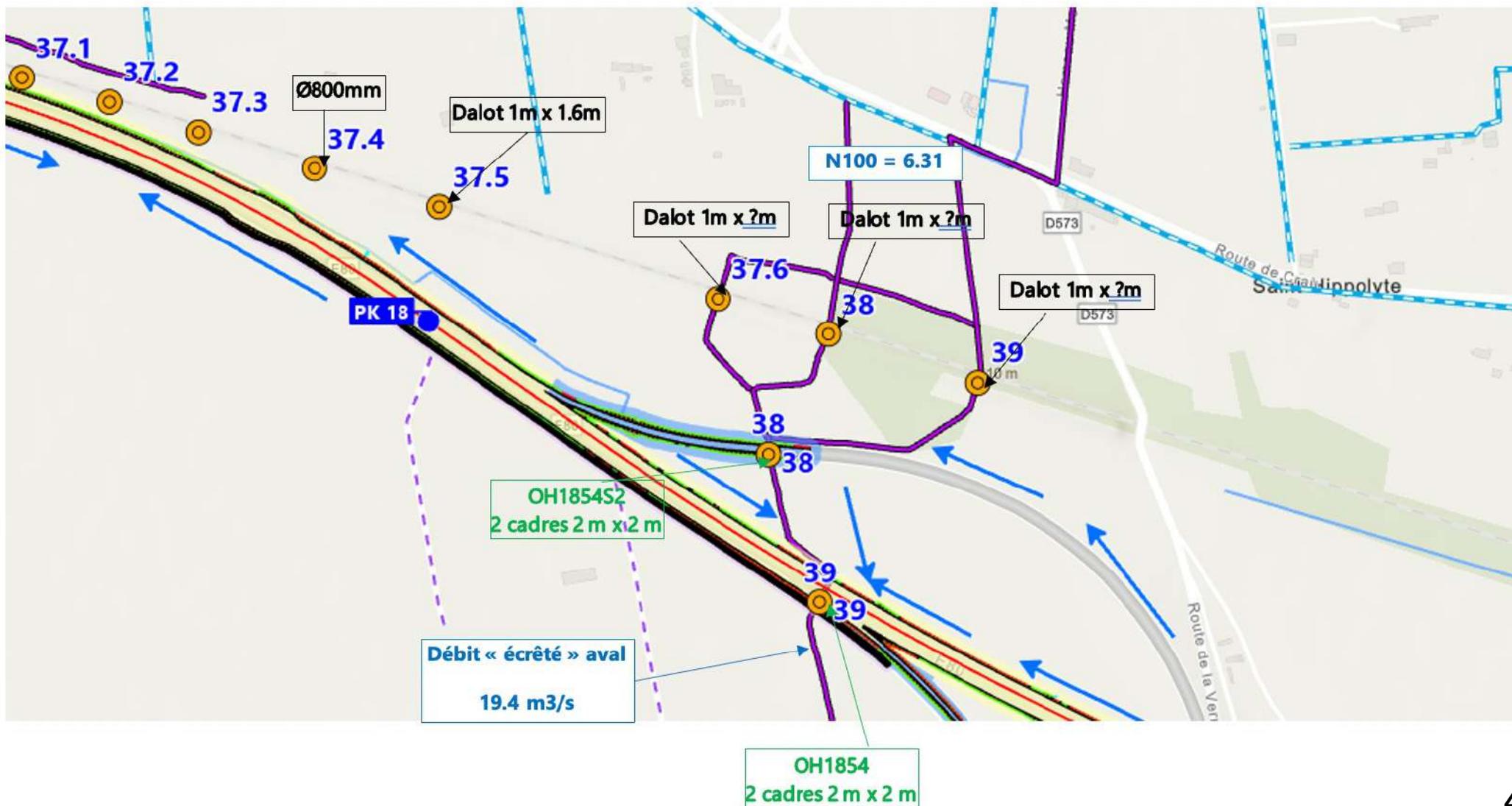
- Les ouvrages faisant verrou hydraulique sont repris (en vert) pour augmenter la capacité d'écoulement Nord / Sud
- Conséquences :
 - Hauteur d'inondation en amont abaissée et périmètre réduit
 - Débit en aval augmenté sans impact sur les zones bâties



Rétablissements hydrauliques

État projeté

- Les ouvrages faisant verrou hydraulique sont repris (en vert) pour augmenter la capacité d'écoulement Nord / Sud
- Conséquences :
 - Hauteur d'inondation en amont abaissée et périmètre réduit
 - Débit en aval augmenté sans impact sur les zones bâties



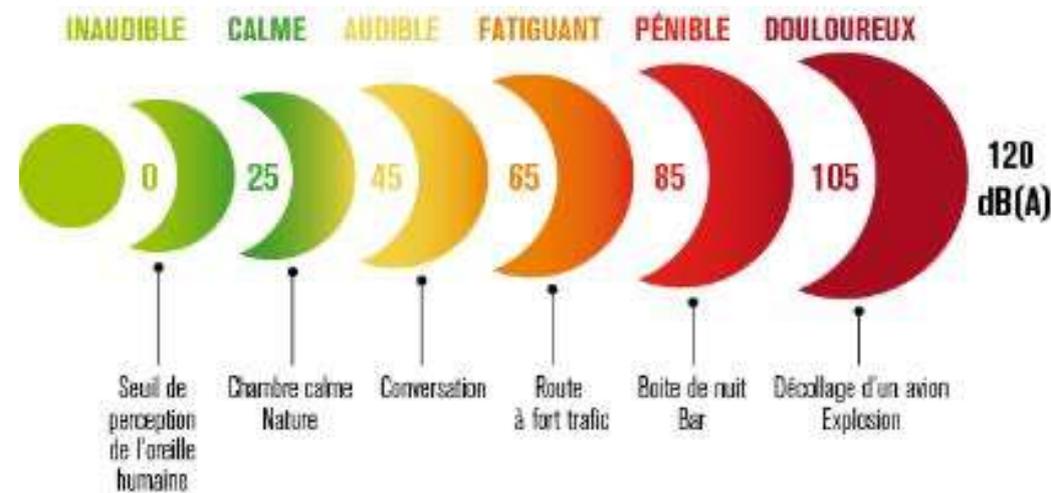
LE PROJET (TECHNIQUE) SUR LE SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

5. Protections acoustiques

Quelques notions

- Le son se mesure en décibel : dB(A)
- Perception par l'oreille à partir de +/- 2dB(A)

Les ambiances sonores



Perception du bruit routier



Deux sources de bruit de même niveau cumulées génèrent un bruit augmenté de 3 dB(A)



Une source de bruit plus forte qu'une autre d'au moins 10 dB(A) va masquer la première

Il faut distinguer une source qui fait 2 fois plus de bruit (+ 3dB) d'une source qui fait un bruit 2 fois plus fort (+ 10 dB)

- **Situation actuelle :**
 - Globalement une ambiance sonore modérée excepté pour les habitants bordant la RN113 (ambiance sonore non modérée).

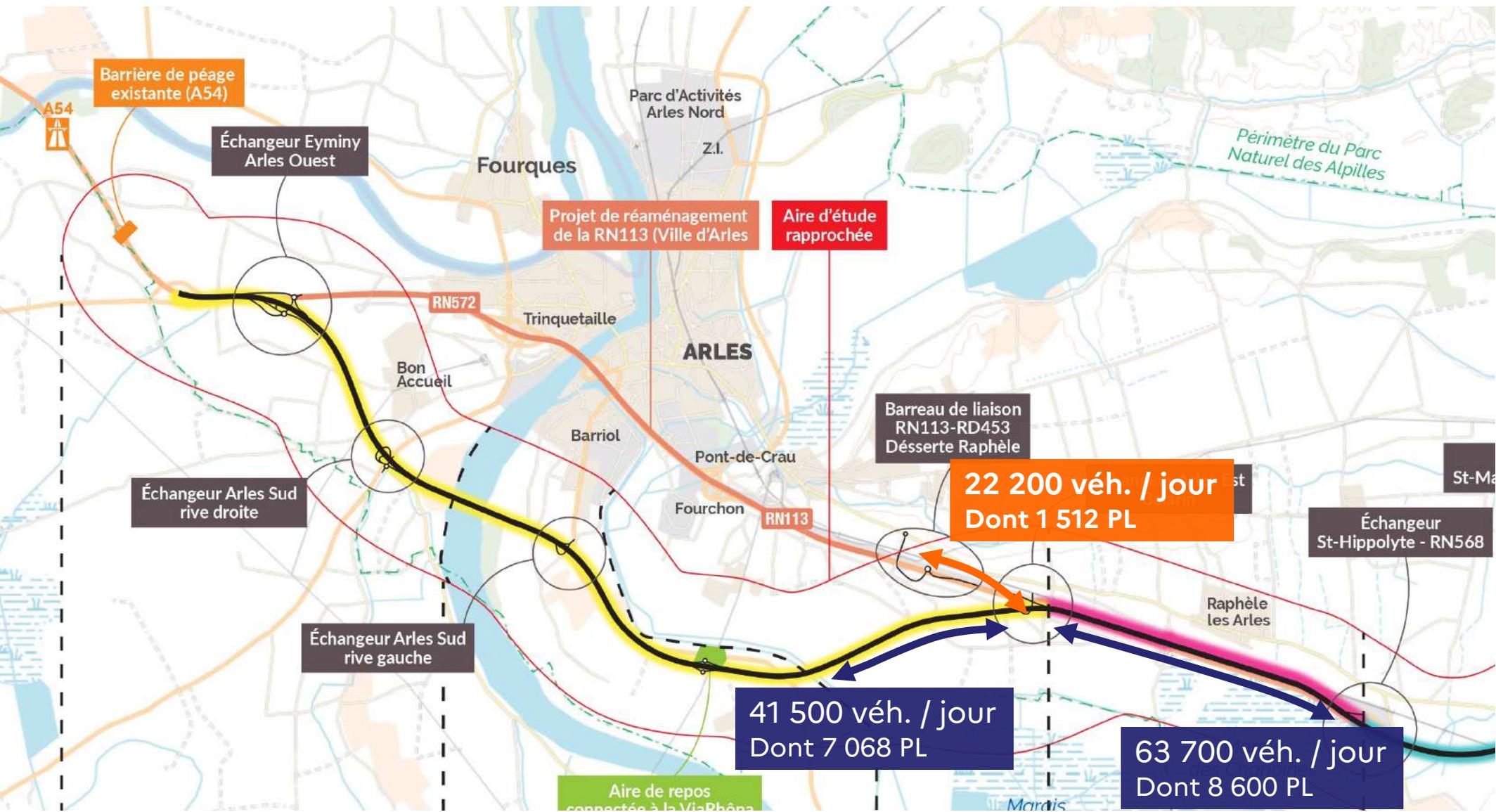
- **Quelle est la réglementation en tracé neuf**
 - Pour un projet **d'infrastructure nouvelle**, les niveaux sonores induits par le projet routier (en façade pour les habitations) ne doivent pas dépasser :
 - En **ambiance sonore de calme à modérée**
 - Période diurne (6h-22h) : 60 dB(A)
 - Période nocturne (22h-6h) : 55 dB(A)
 - En **ambiance sonore non-modérée**
 - Période diurne (6h-22h) : 65 dB(A)
 - Période nocturne (22h-6h) : 60 dB(A)

- **Quelle est la réglementation en aménagement sur place ?**
 - Obligation de protection si le projet crée une modification significative : augmentation des niveaux sonores supérieure à 2 dB(A) entre les situations à terme sans / avec projet et dépassement des seuils réglementaires :

- **Si les niveaux sonores induits par le projet, en façade d'habitations, dépassent les seuils autorisés par la réglementation → des mesures de protection acoustiques sont nécessaires → 2 types de protections acoustiques**
 - Écrans (ou merlons) pour protéger un ensemble de bâtis
 - Isolations de façades (dans le cadre de mesures plus ponctuelles ou en complément d'écrans pour respecter les seuils)

→ **Quand plusieurs configurations sont présentes sur un même secteur, la situation la plus favorable pour les riverains a été retenue.**

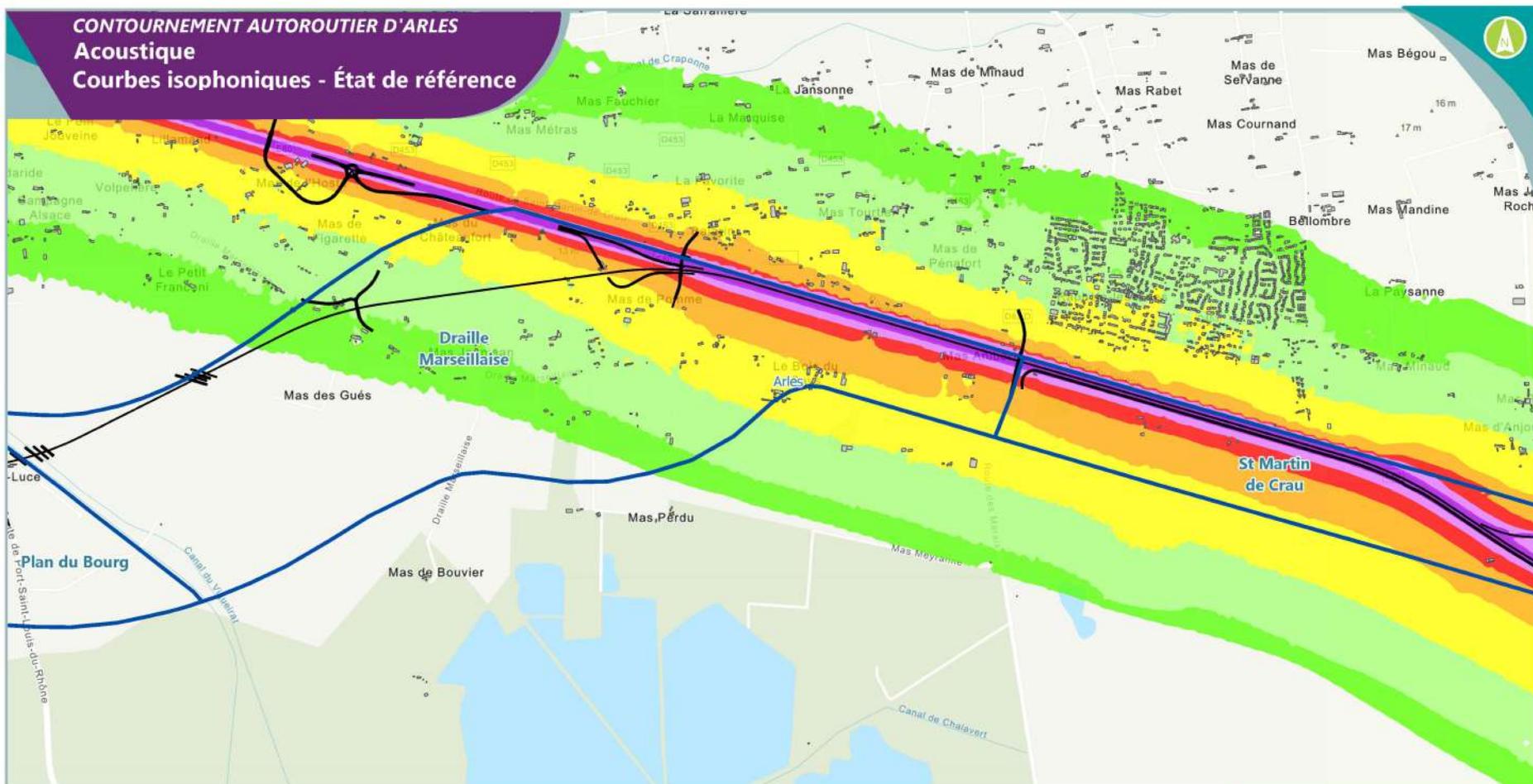
Répartition des trafics 2028 : mise en service du CAA



Nota : trafic projeté sur la RN113, sans projet (2028) = 65 000 véh./jour

État de référence

2048 - Sans projet – Période diurne



Légende

- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale

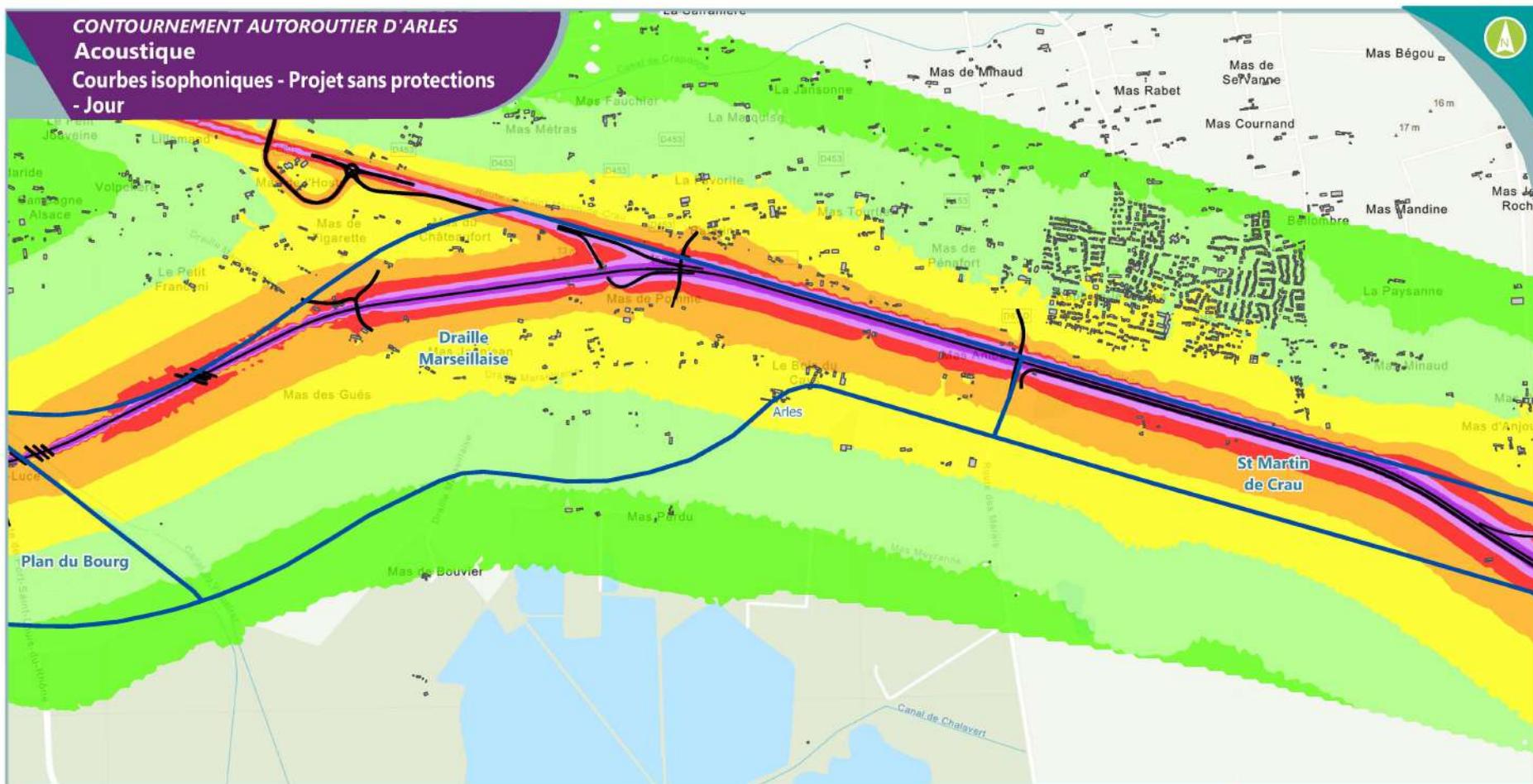
Valeurs isophoniques Hauteur de calcul : 4m

- | | |
|---------------|---------------|
| 45 - 50 dB(A) | 65 - 70 dB(A) |
| 50 - 55 dB(A) | 70 - 75 dB(A) |
| 55 - 60 dB(A) | >75 dB(A) |
| 60 - 65 dB(A) | |



0 250 500 1 000 m

Date : 20/06/2023
Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map
Sources : EGIS; ACOUSTB



Légende

- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale

Valeurs isophoniques
 Hauteur de calcul : 4m

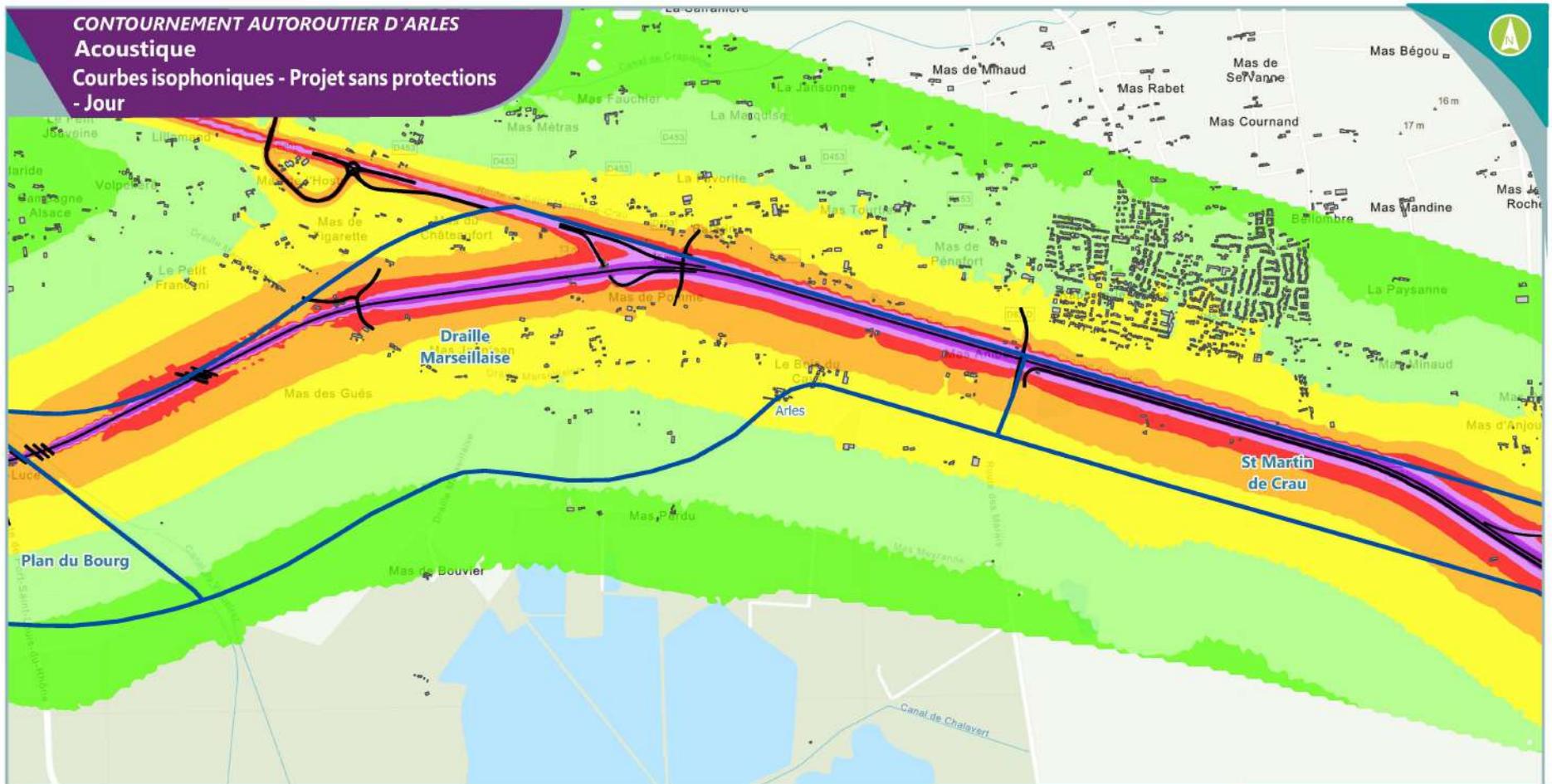
- 45 - 50 dB(A)
- 50 - 55 dB(A)
- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- 65 - 70 dB(A)
- 70 - 75 dB(A)
- >75 dB(A)



0 250 500 1 000 m

Date : 28/06/2023
 Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
 Sources : EGIS, ACOUSTB

État avec projet 2048 - Avant protections acoustiques



Légende

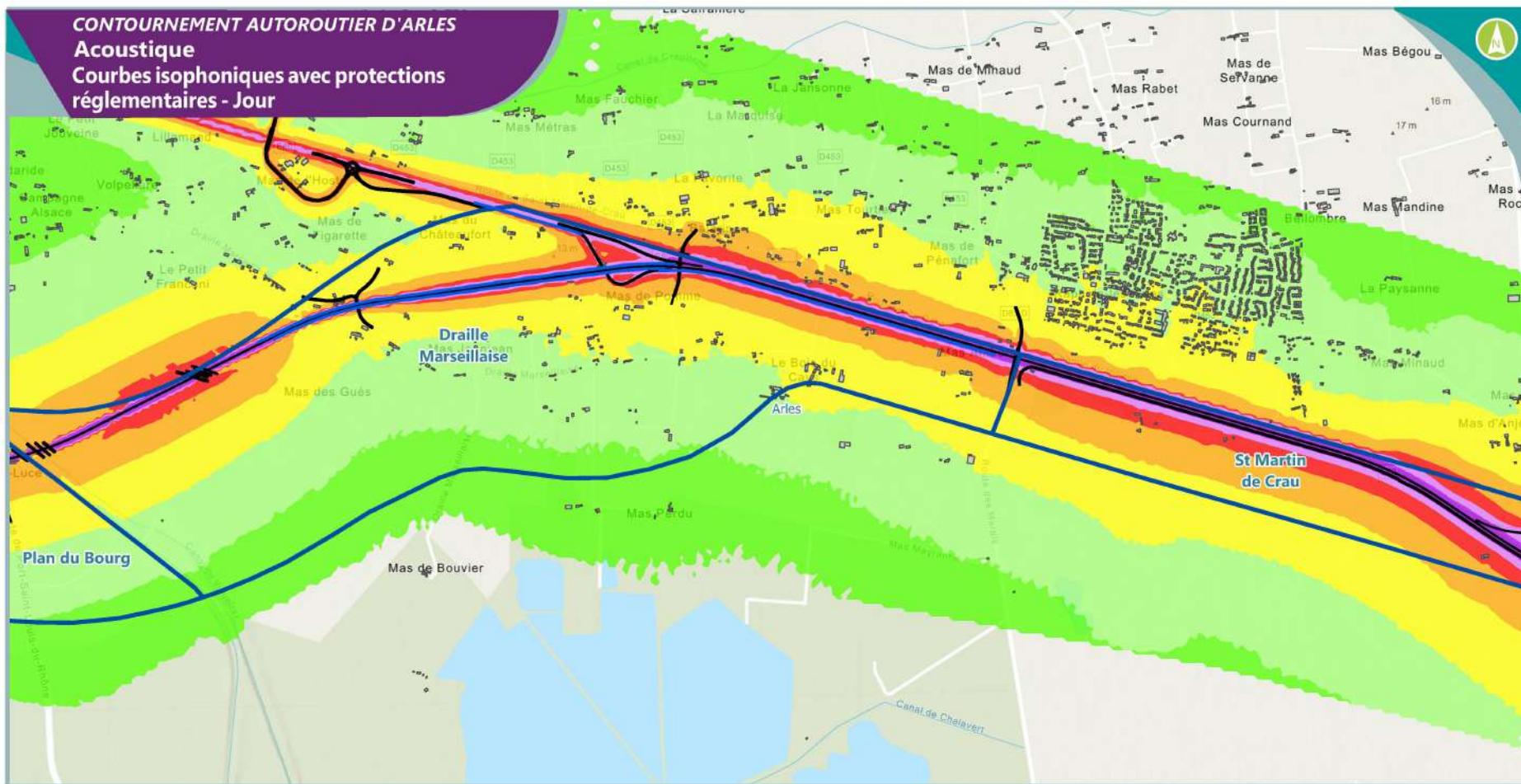
- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale

**Valeurs isophoniques
Hauteur de calcul : 4m**

	45 - 50 dB(A)		65 - 70 dB(A)
	50 - 55 dB(A)		70 - 75 dB(A)
	55 - 60 dB(A)		>75 dB(A)
	60 - 65 dB(A)		



Avec protections acoustiques réglementaires



CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Acoustique
Courbes isophoniques avec protections réglementaires - Jour

Légende

- Ecran réglementaire
- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale

Valeurs isophoniques
Hauteur de calcul : 4m

- | | | | |
|--|---------------|--|---------------|
| | 45 - 50 dB(A) | | 65 - 70 dB(A) |
| | 50 - 55 dB(A) | | 70 - 75 dB(A) |
| | 55 - 60 dB(A) | | >75 dB(A) |
| | 60 - 65 dB(A) | | |



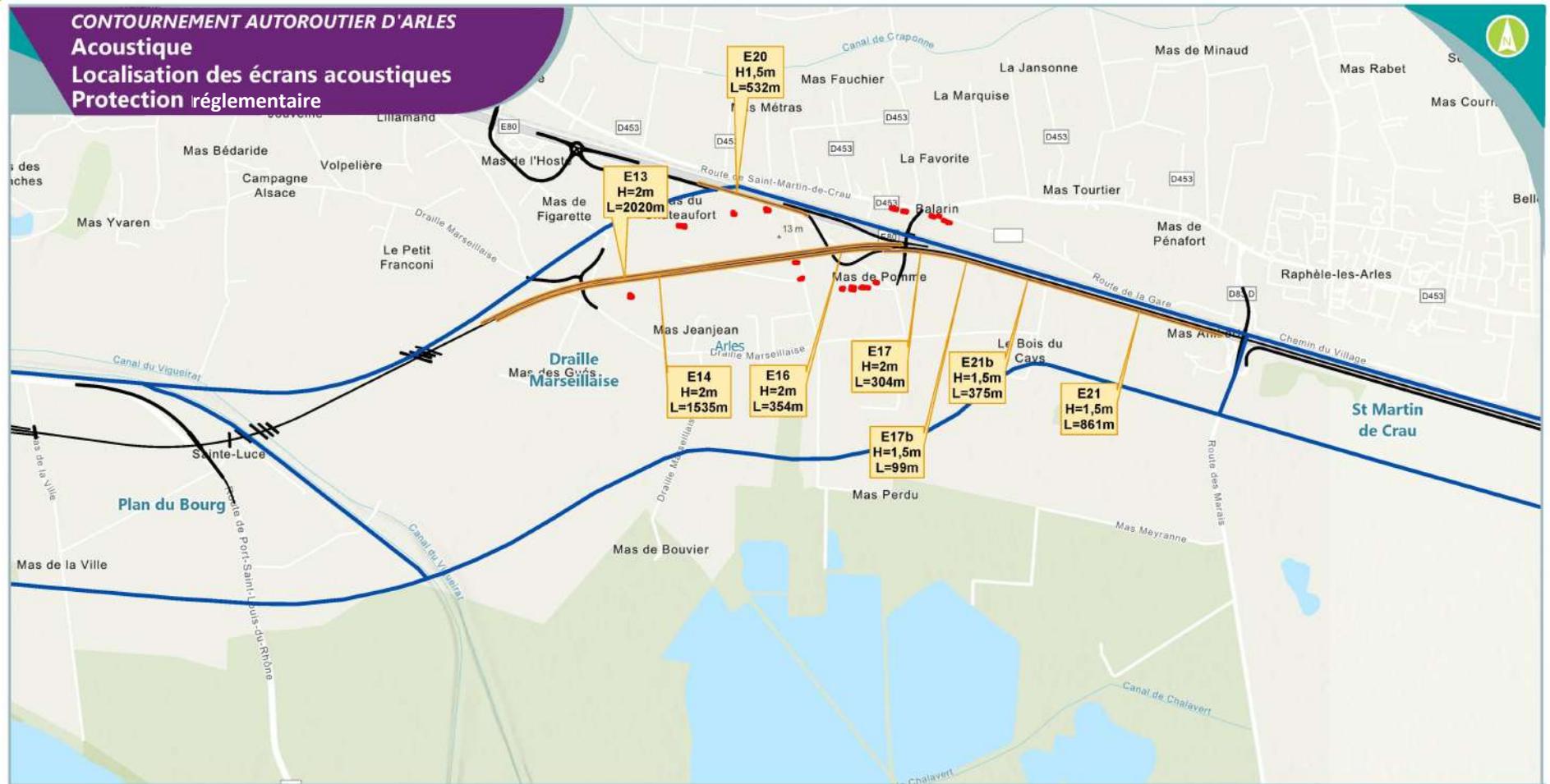
0 250 500 1 000 m

Date : 28/06/2023
 Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map
 Sources : EGIS, ACOUSTB

- **Volonté de la DREAL de protéger de manière plus homogène les riverains concernés à la fois par le contournement et la RN113 actuelle**
- **Proposition de renforcer les protections acoustiques nécessaires réglementairement lorsque plusieurs habitations peuvent en profiter**
 - Points Noirs Bruit pré-existants
 - Isolations de façades qui n'améliorent pas les niveaux sonores dans les jardins au sud des habitations

⇒ ***Écran E24 (au nord de l'échangeur Balarin) + réhaussement de certains écrans***

Localisation des écrans Solution réglementaire



Légende

- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale
- Écran réglementaire
- Isolation Facade Minimaliste

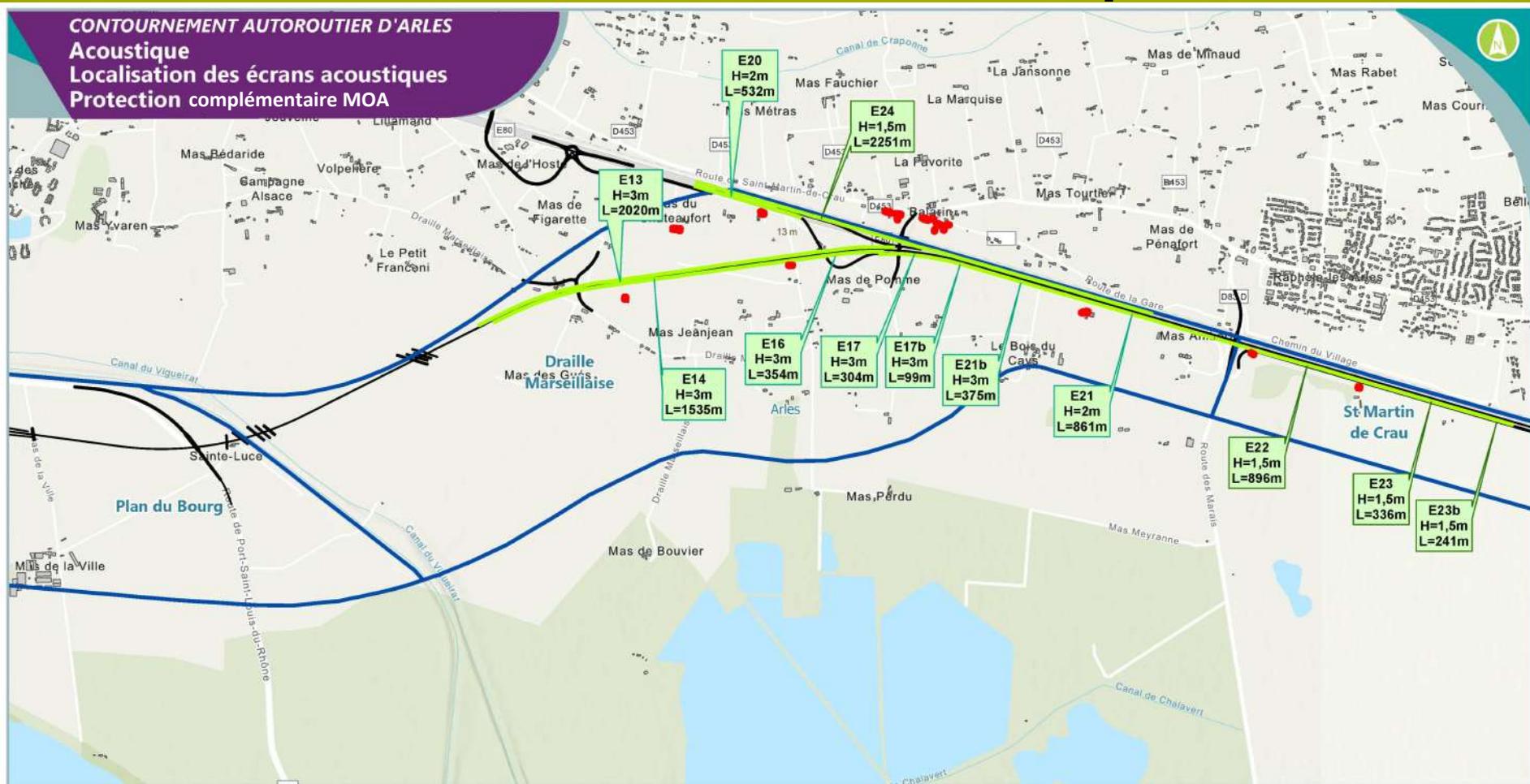


0 250 500 1 000 m

Date : 14/06/2023
Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map
Sources : EGIS; ACOUSTB

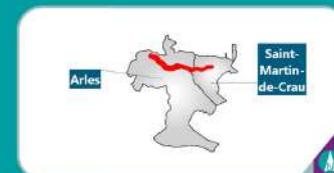
Localisation des écrans

Compléments du MOA



Légende

- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale
- Protection complémentaire MOA
- Bati nécessitant une isolation de façade

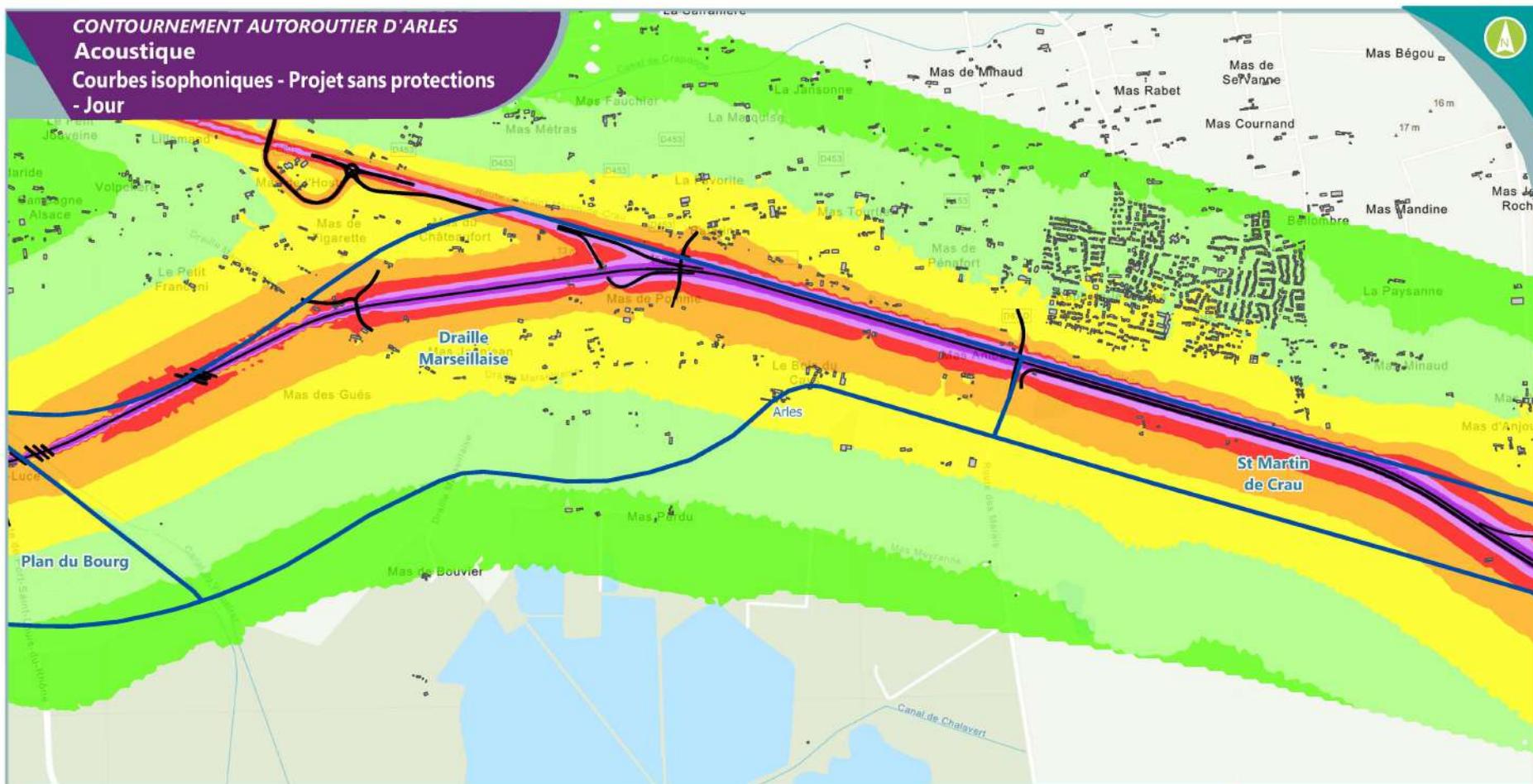


0 250 500 1 000 m

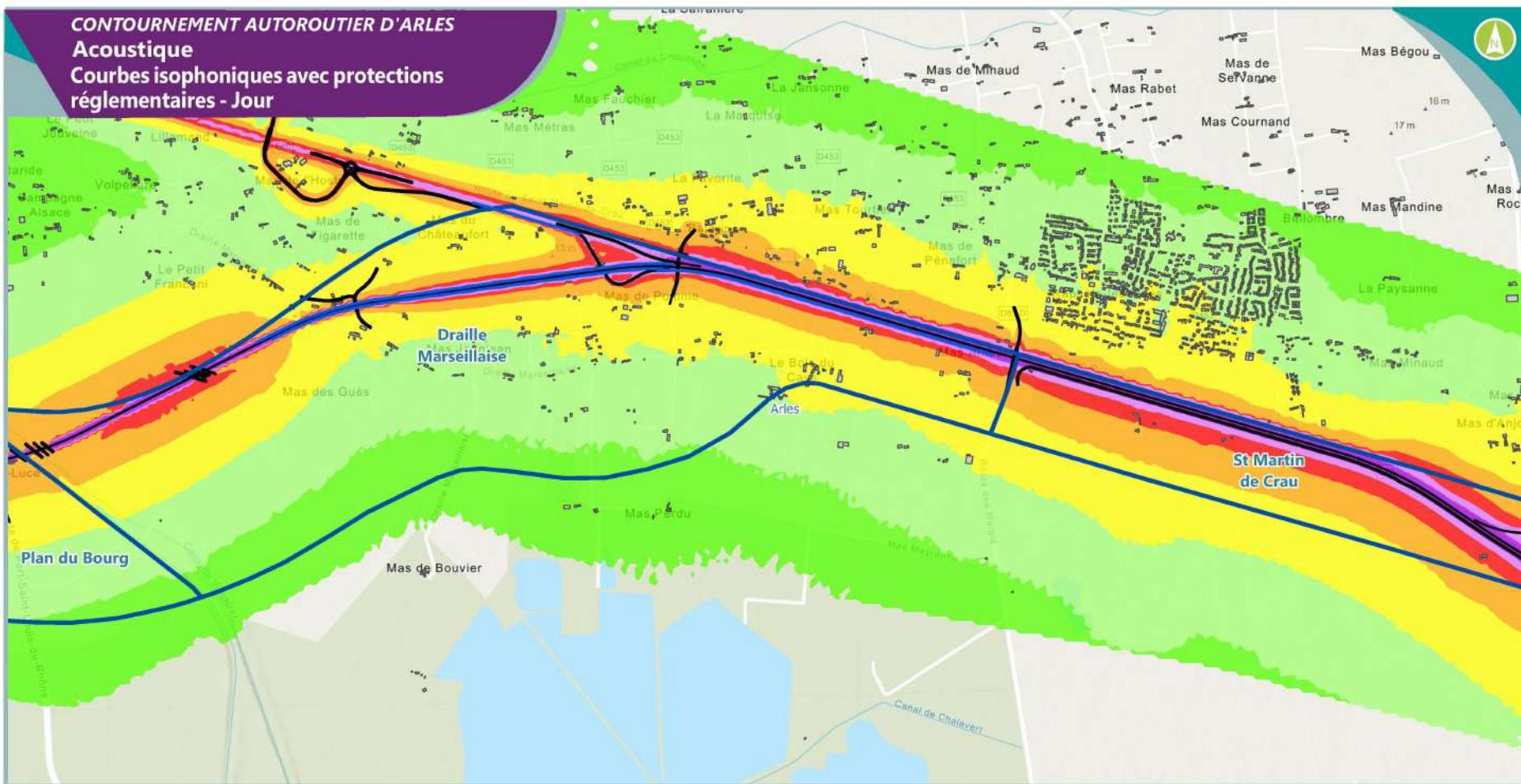
Date : 14/06/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map
Sources : EGIS; ACOUSTB

État avec projet 2048 - Avant protections acoustiques



Avec protections acoustiques réglementaires



Légende

- Ecran réglementaire
- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale

Valeurs isophoniques Hauteur de calcul : 4m

- | | | | |
|--|---------------|--|---------------|
| | 45 - 50 dB(A) | | 65 - 70 dB(A) |
| | 50 - 55 dB(A) | | 70 - 75 dB(A) |
| | 55 - 60 dB(A) | | >75 dB(A) |
| | 60 - 65 dB(A) | | |

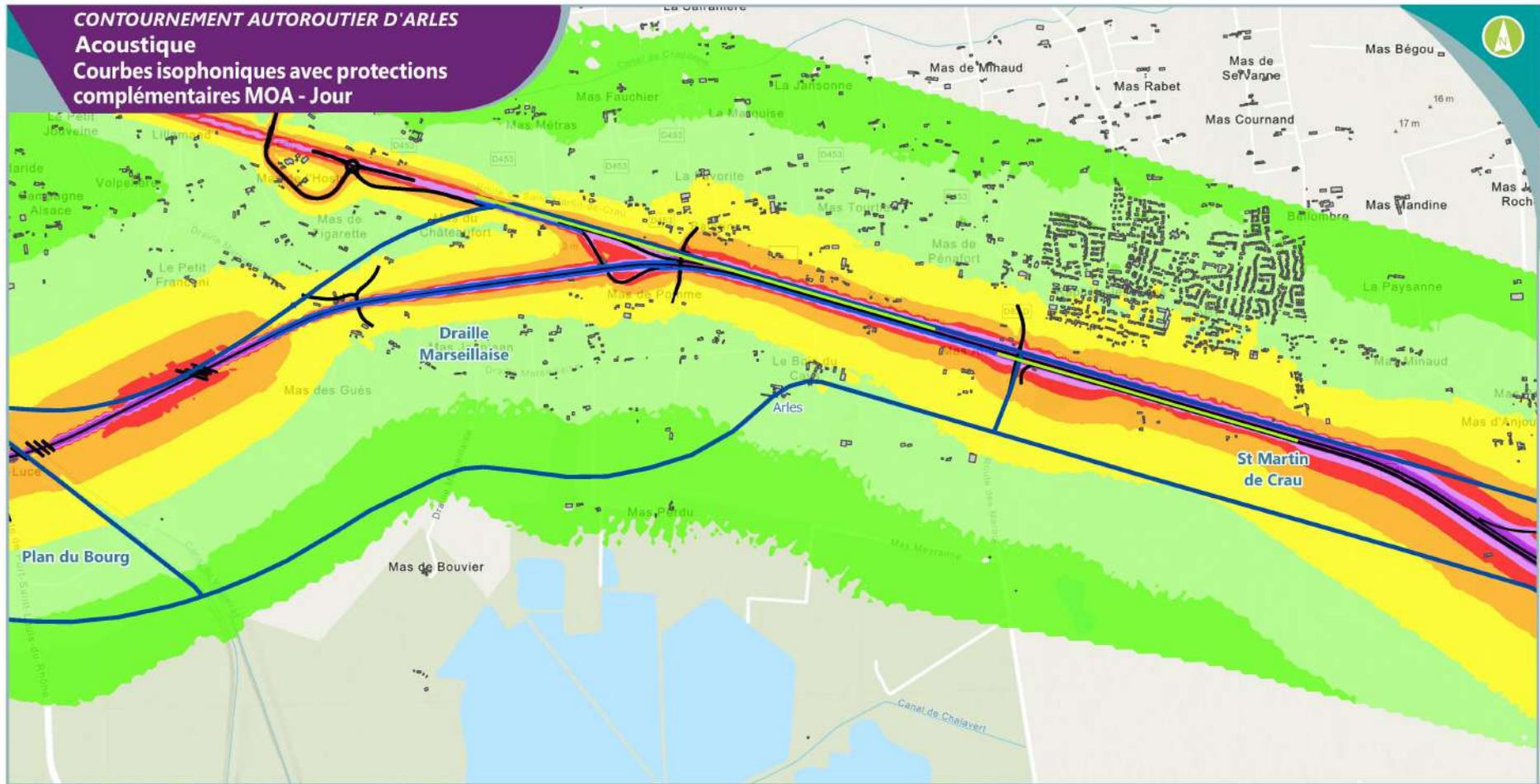


0 250 500 1 000 m

Date : 28/06/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map
Sources : EGIS, ACOUSTB

Avec protections complémentaires MOA



Légende

- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale
- Ecran réglementaire
- Ecran complémentaire demandé par le MOA

Valeurs isophoniques Hauteur de calcul : 4m

- | | |
|---------------|---------------|
| 45 - 50 dB(A) | 65 - 70 dB(A) |
| 50 - 55 dB(A) | 70 - 75 dB(A) |
| 55 - 60 dB(A) | > 75 dB(A) |
| 60 - 65 dB(A) | |



0 250 500 1 000 m

Date : 28/06/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map
Sources : EGIS; ACOUSTB

Gains acoustiques entre protections réglementaires et compléments MOA

	Nombre de personnes protégées
Population gagnant jusqu'à 2 dB(A)	363
Population gagnant entre 2 et 4 dB(A)	61
Population gagnant entre 4 et 6 dB(A)	5
Total	429

■ Multi-exposition acoustique

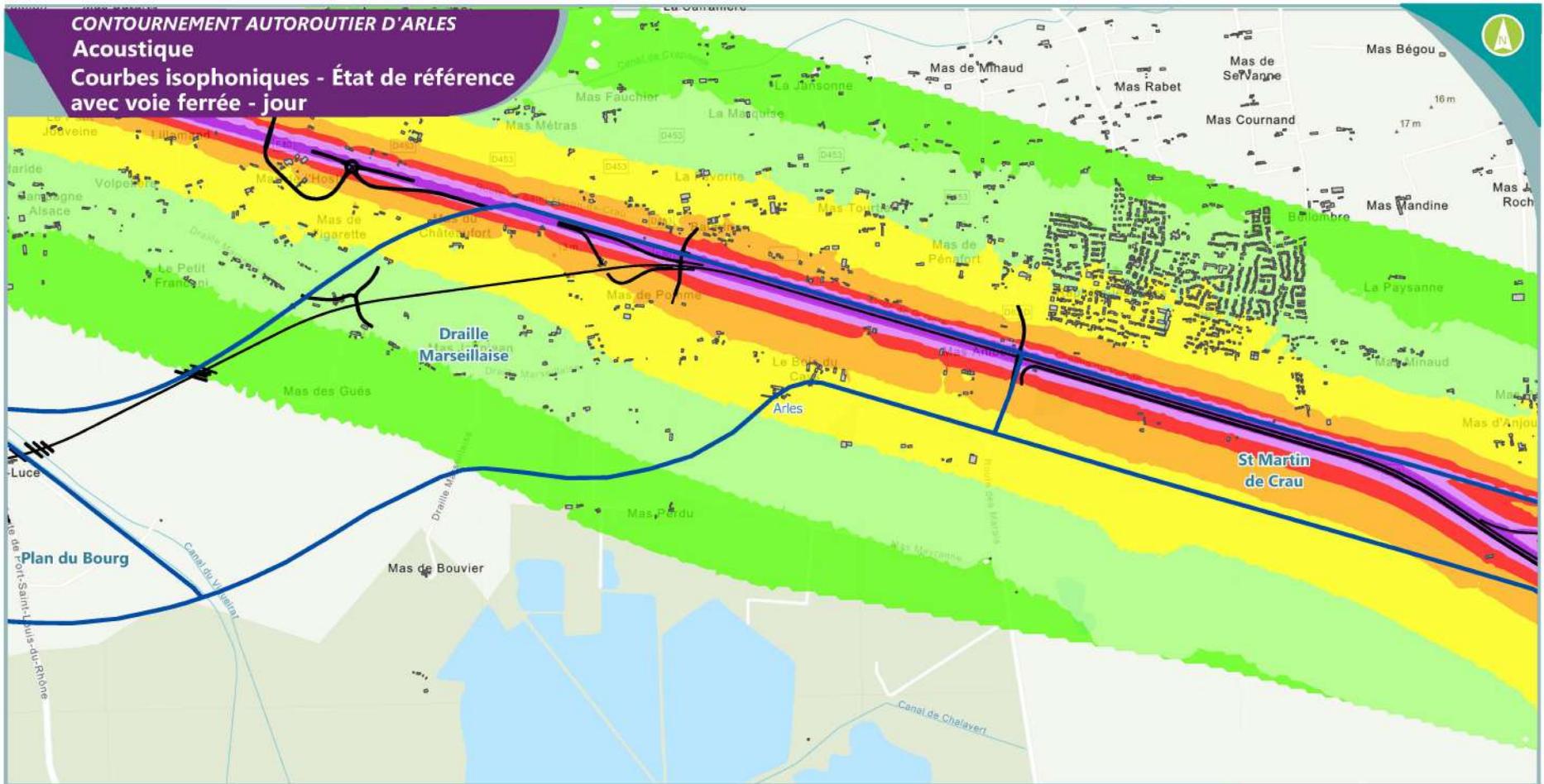
- Certaines habitations se trouvent dans une situation de multi-exposition bruit routier / bruit ferroviaire du fait de la proximité géographique de la RN113 et de la voie ferrée Paris-Lyon-Marseille. Cette situation perdurera avec le projet.
- L'étude de la multi-exposition acoustique consiste à étudier, à l'aide d'une modélisation, si, dans le cadre du nouveau projet, les voies ferroviaires cumulées à la circulation routière du secteur (à un horizon futur) n'entraînent pas l'apparition de nouveaux Points Noirs du Bruit (vérification réglementaire).
- La DREAL souhaite par ailleurs mettre à profit cette étude complémentaire pour évaluer d'éventuels compléments de protections.

⇒ la DREAL doit réglementairement porter l'option « protection routière » seule dans le dossier, mais souhaite porter également l'option « protection route + fer » à l'enquête publique. Les modalités de prise en charge (qui fait quoi, organisation des travaux, répartition prise en charge financière...) seront à définir entre l'Etat, ou le concessionnaire, et la SNCF dans le cadre des études détaillées avant travaux.

■ Précautions d'interprétation

- Utilisation des dernières données SNCF à jour (données provisoires, étude PNB PACA en cours)
- Évolutions prises en compte :
 - Trafic ferroviaire à terme (à confirmer)
 - Évolutions du matériel roulant ferroviaire (stabilisées)

2048 – Multi-exposition – Période diurne



Légende

- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale

Valeurs isophoniques
Hauteur de calcul : 4m

- 45 - 50 dB(A)
- 50 - 55 dB(A)
- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- 65 - 70 dB(A)
- 70 - 75 dB(A)
- >75 dB(A)



0 250 500 1 000
m

Date : 27/06/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map
 Sources : EGIS; ACOUSTB

Mesures de protection acoustiques

Multi-exposition acoustique

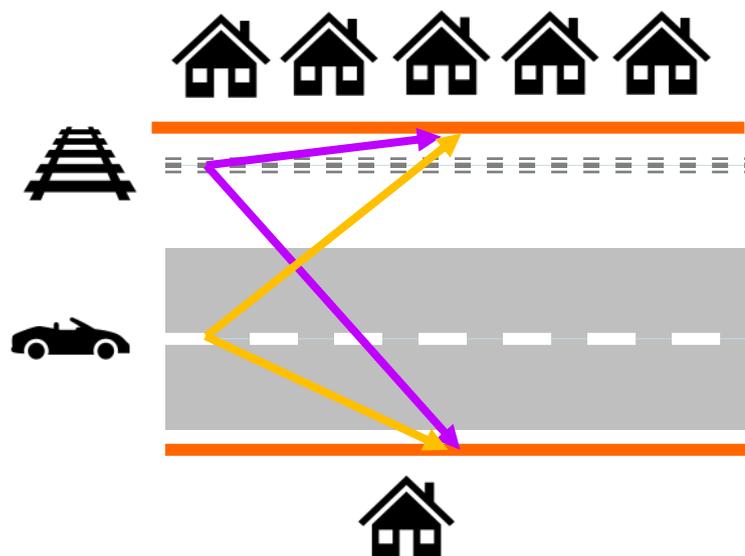
■ Multi-exposition acoustique

- Dans les conditions d'évolution ferroviaire connues à ce jour : pas de nouveau Point Noir de Bruit généré → pas d'obligation réglementaire à traiter de nouveaux PNB

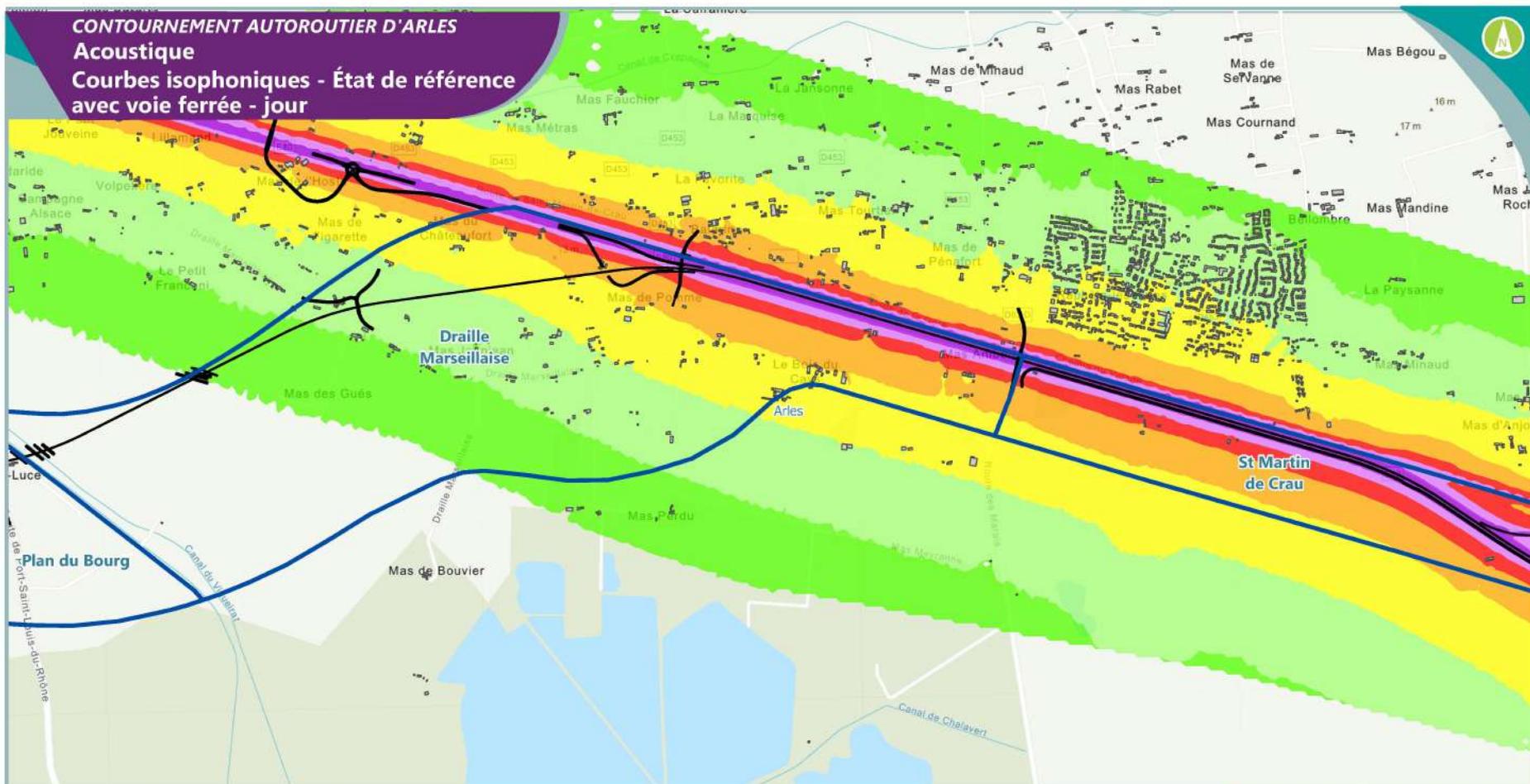
■ MAIS une seule solution pour une protection acoustique efficace au niveau de Balarin et Raphèle :

- Écran situé en haut du talus nord SNCF, dominant par rapport à la voie ferrée et au CAA
- Dimensions adaptées à la circulation ferroviaire : 3m de haut minimum et longueur adaptée à la problématique ferroviaire sur Balarin et Raphèle

Pas d'effets de réflexion du fait de l'éloignement des 2 écrans et de la configuration topographique



2048 – Multi-exposition – Période diurne

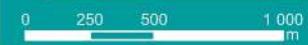


Légende

- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale

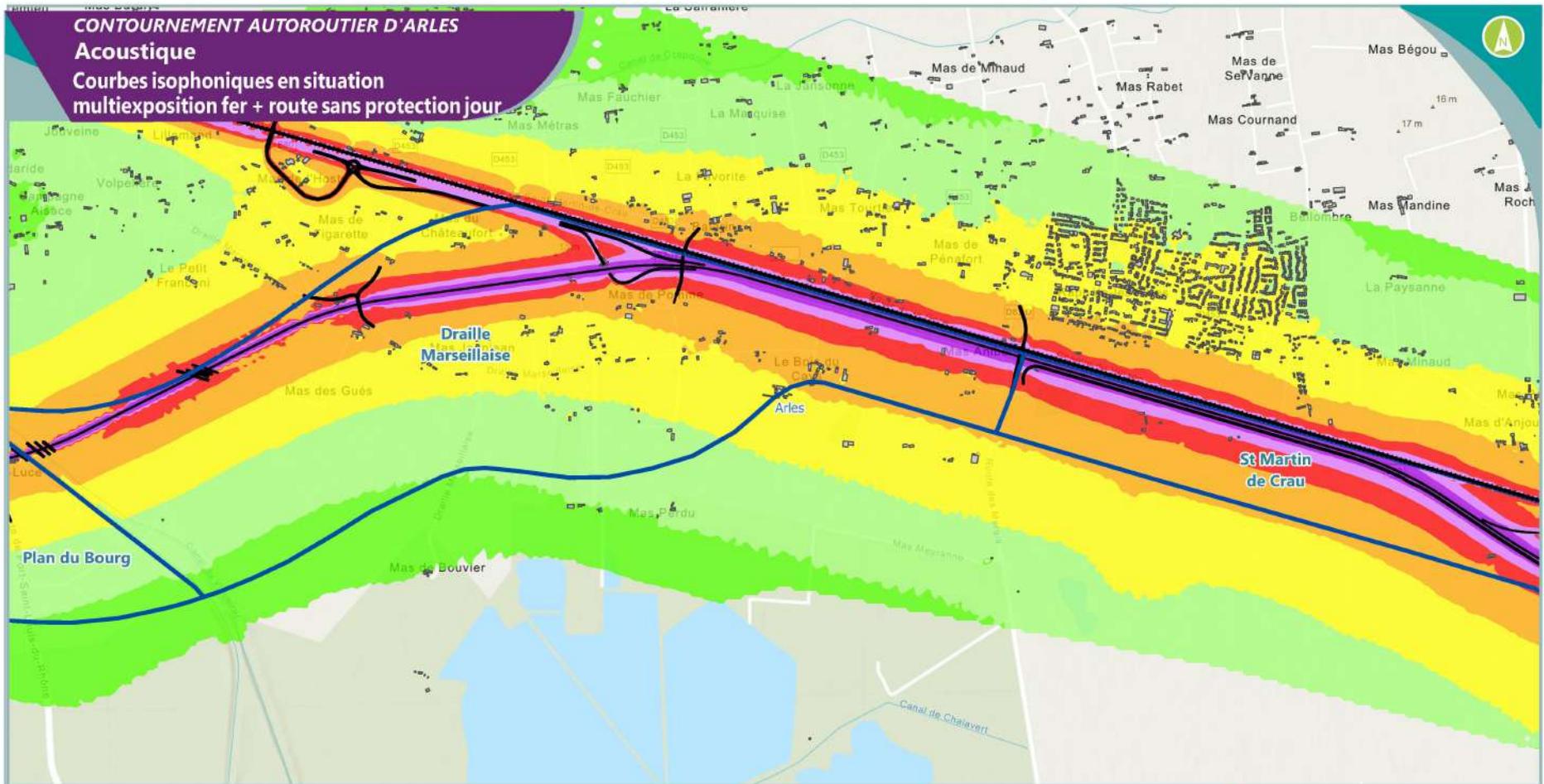
Valeurs isophoniques Hauteur de calcul : 4m

- | | | | |
|--|---------------|--|---------------|
| | 45 - 50 dB(A) | | 65 - 70 dB(A) |
| | 50 - 55 dB(A) | | 70 - 75 dB(A) |
| | 55 - 60 dB(A) | | >75 dB(A) |
| | 60 - 65 dB(A) | | |



Date : 27/06/2023
Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map
Sources : EGIS, ACOUSTB

2048 - Multi-exposition acoustique avant protections



Légende

- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale
- Voies ferrées

Valeurs isophoniques

Hauteur de calcul : 4m

- | | | | |
|--|---------------|--|---------------|
| | 45 - 50 dB(A) | | 65 - 70 dB(A) |
| | 50 - 55 dB(A) | | 70 - 75 dB(A) |
| | 55 - 60 dB(A) | | >75 dB(A) |
| | 60 - 65 dB(A) | | |



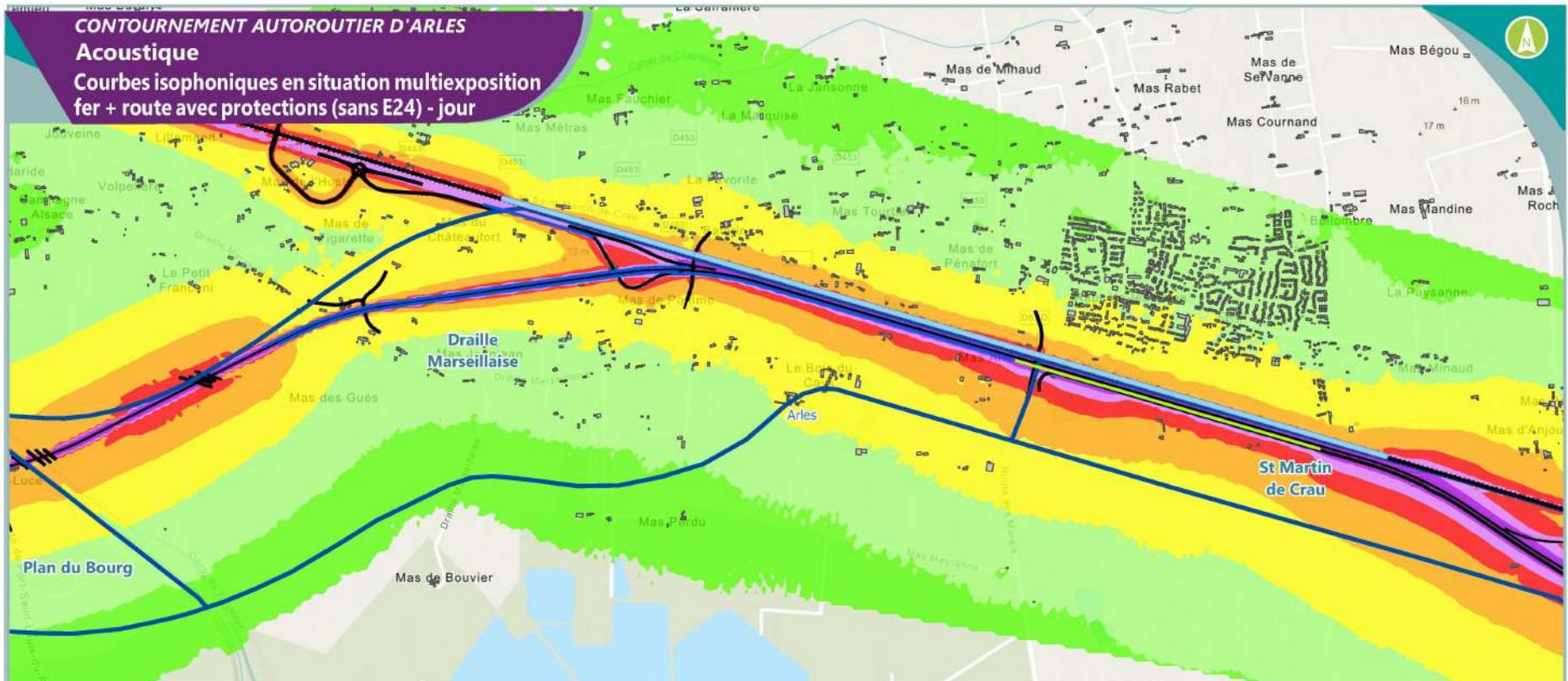
0 250 500 1 000 m

Date : 27/06/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map

Sources : EGIS, ACOUSTB

2048 - Multi-exposition acoustique avec protections



Nota : pour le dimensionnement des protections acoustiques, la DREAL considère l'horizon (mise en service / mise en service + 20ans) le plus « bruyant » : 2048

Légende

- Fuseaux
- Axe projet
- Limite communale
- Voies_ferrées

- Ecran train
- Ecran réglementaire
- Ecran complémentaire demandé par le MOA

Valeurs isophoniques Hauteur de calcul : 4m

- | | | | |
|--|---------------|--|---------------|
| | 45 - 50 dB(A) | | 65 - 70 dB(A) |
| | 50 - 55 dB(A) | | 70 - 75 dB(A) |
| | 55 - 60 dB(A) | | >75 dB(A) |
| | 60 - 65 dB(A) | | |



0 250 500 1 000 m

Date : 27/06/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Topographic Map

Sources : EGIS, ACOUSTB

Gains acoustiques des protections route + fer par rapport à la situation sans projet

	Nombre de personnes protégées
Population gagnant jusqu'à 2 dB(A)	73
Population gagnant entre 2 et 4 dB(A)	2 177
Population gagnant entre 4 et 6 dB(A)	150
Population gagnant entre 6 et 8 dB(A)	22
Total	2 422

LE PROJET (TECHNIQUE) SUR LE SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

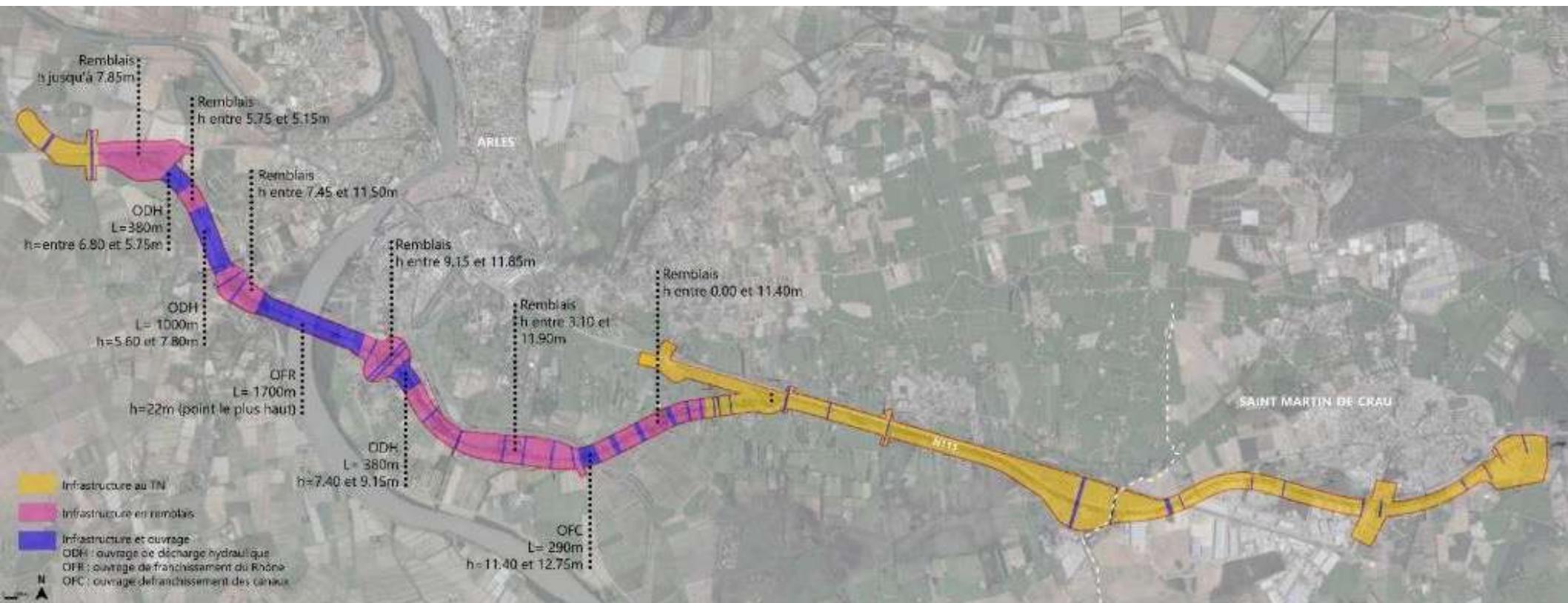
6. Principes d'insertion paysagère et architecturale

Intégration paysagère de l'infrastructure

Localisation des principaux terrassements et ouvrages

■ 3 cas :

- Infrastructure en remblais
- Infrastructure en ouvrage
- Infrastructure au terrain naturel (TN) → Principalement sur section élargie



Intégration paysagère de l'infrastructure

Utilisation d'une typologie végétale adaptée

Respecter la palette végétale



Quercus ilex (Chêne vert)



Cupressus sempervirens
(Cyprés de Provence)



Acer monspessulanum
(Érable de Montpellier)



Chêne pubescent
(Quercus pubescens)



Micocoulier
(Celtis australis)



Nerprun alaterne
(Rhamnus alaternus)

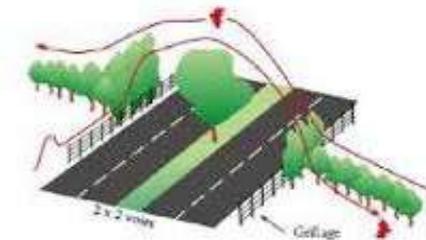
Décliner les typologies végétales par milieu

- Milieu ouvert : végétation peu dense ou diffuse, arbres et arbustes isolés
- Milieu semi-ouvert : bosquets, ripisylves, alignement d'arbres, haies
- Milieu fermé : boisement dense

Croiser avec les enjeux écologiques (aménagements chiroptères et avifaune, passages faunes)



Utilisation des haies pour guider la traversée des chiroptères (secteurs bocagers)

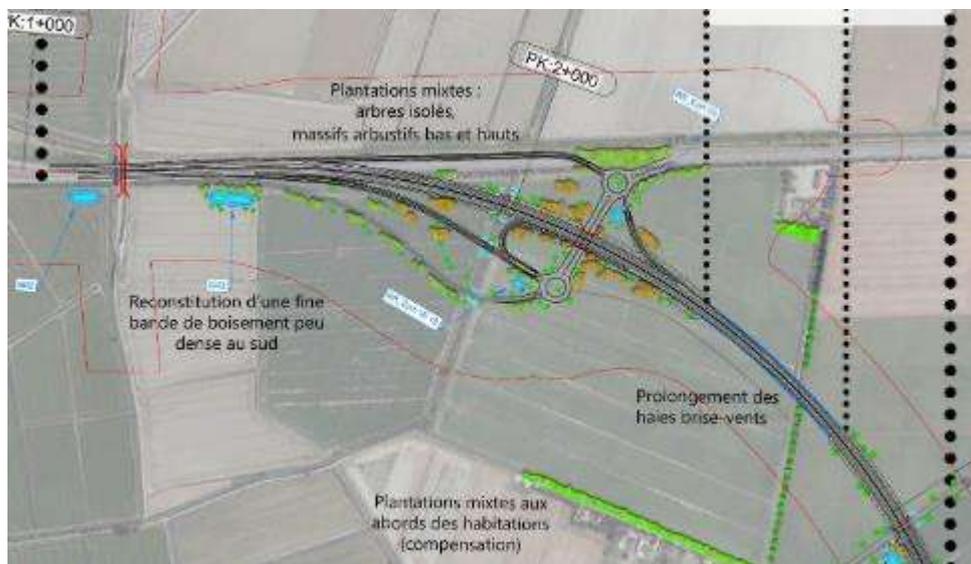


Conservation des cyprès sur le terre-plein central de la N113



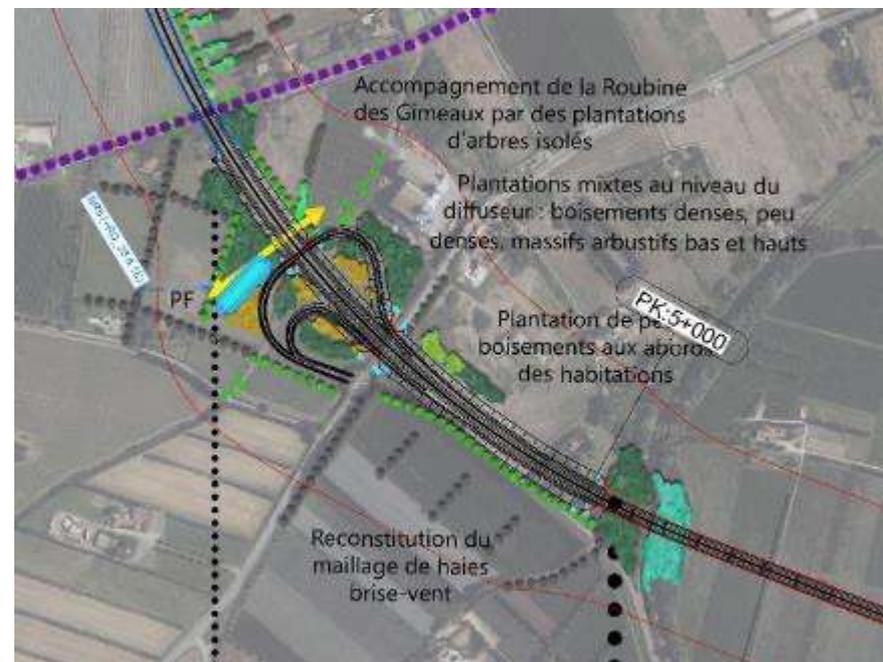
Portique à chiroptères (Draille marseillaise)

Notion de filtre et masque végétal



Cas de l'échangeur en paysage ouvert

- typologies paysagères éparées et peu denses (filtre végétal)



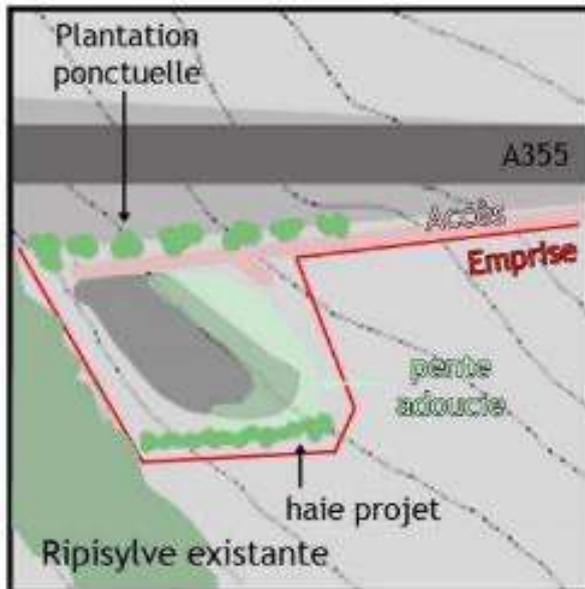
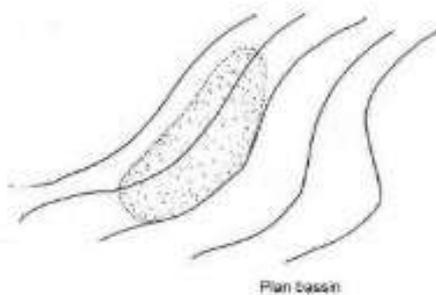
Cas de l'échangeur en paysage semi-ouvert

- typologies paysagères épaisses et denses (masque végétal)

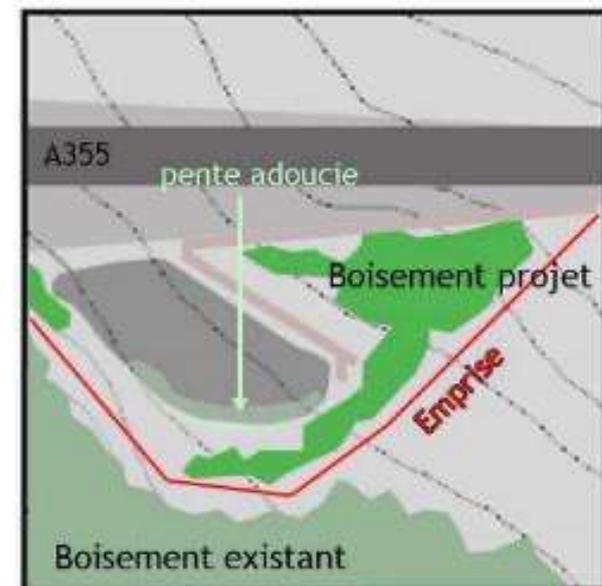
Intégration paysagère de l'infrastructure

Intégration paysagère des bassins

- Privilégier les formes souples en se calant sur les courbes de niveau existantes
- Intégrer le bassin à l'environnement paysager proche



En milieu semi-ouvert

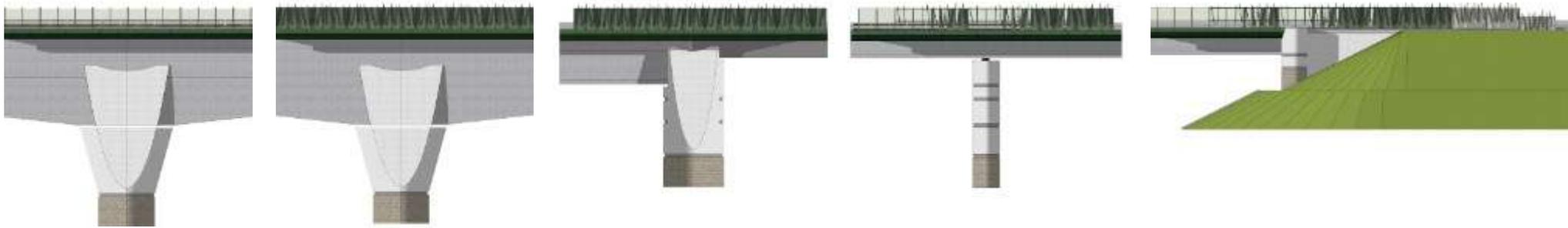


En milieu fermé

Insertion architecturale de l'infrastructure

Intégration des ouvrages d'arts

→ Chercher, dans la composition de l'ouvrage et ses variations, une homogénéité



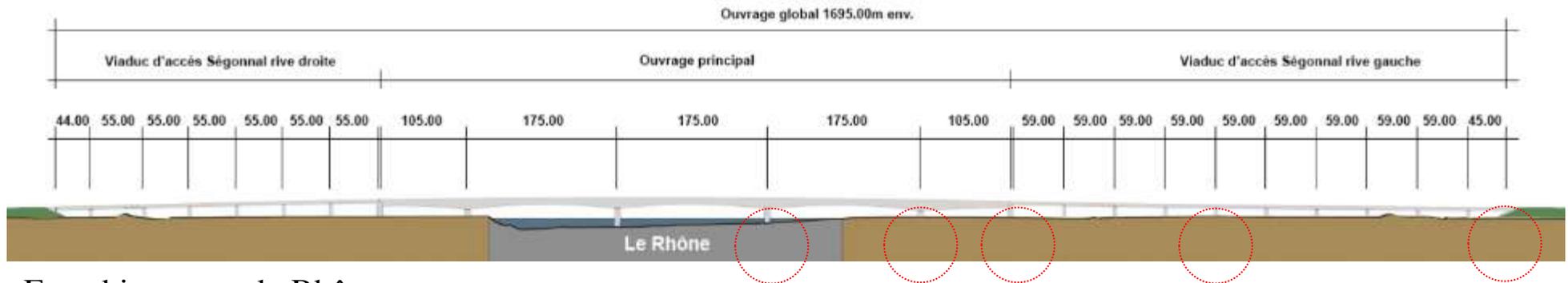
Pile Fleuve

Pile Ripisylve

Pile transition

Pile Ségonnaux

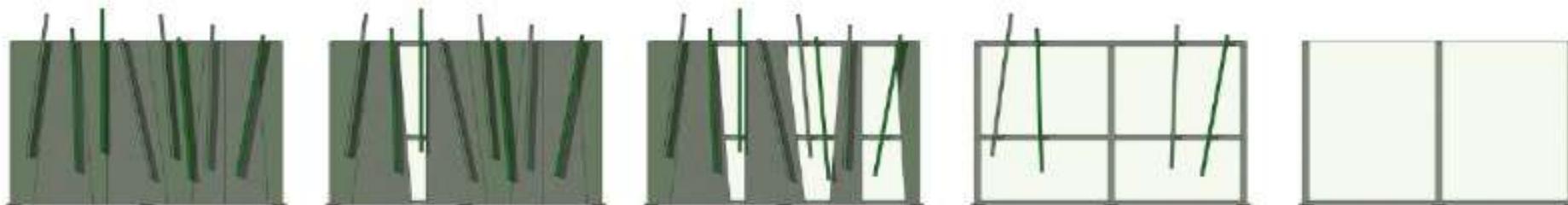
Culée



Franchissement du Rhône

Insertion architecturale de l'infrastructure

Intégration des écrans acoustiques



Vue riverain



Vue usager

Insertion architecturale de l'infrastructure

Intégration des écrans écologiques et agricoles

→ Les passages inférieurs et variantes d'écran occultant



→ Les passages supérieurs et variantes d'écran « guide et occultant »



LE PROJET (TECHNIQUE) SUR LE SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

7. Vidéos de la maquette 3D

Éléments patrimoniaux et

- Monument historique
- Monument inscrit
- Mas remarquable
- GR / chemin de randonnée

Éléments liés à l'infrastructure

- Ouvrage de décharge
- Autre ouvrage
- Ecran opaque
- Ecran transparent

Mesures paysagères

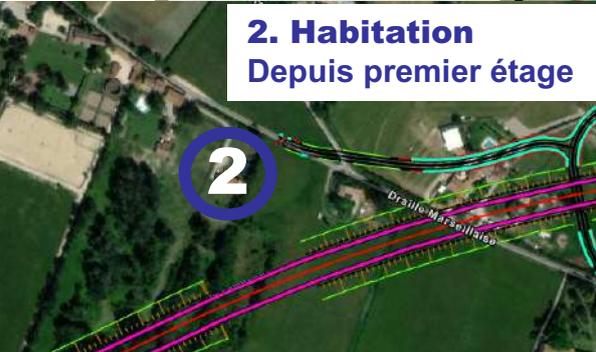
- Arbre tige
- Arbuste



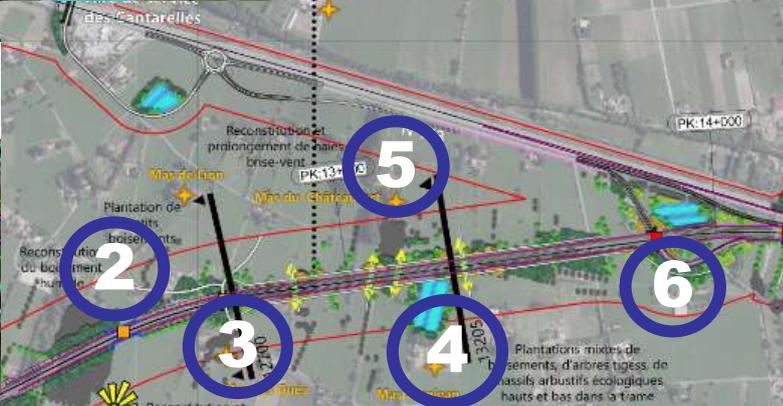
5. Mas de Châteaufort
Depuis premier étage à gauche, pour limiter le masque du retour bâti



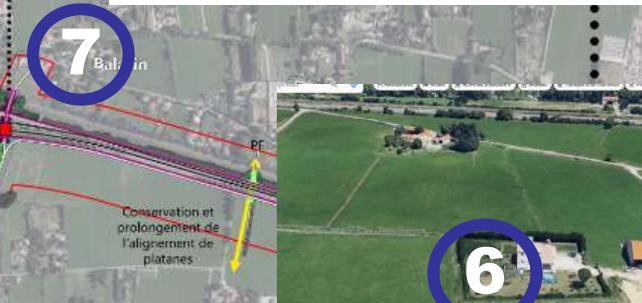
nt de la N113
ulture dans le maillage bocager de la
marseillaise
paysages semi-ouverts



2. Habitation
Depuis premier étage



7. Vue générale de fin depuis Balarin



1. Vue générale

Traitement architectural

- Elaboré
- Classique & paysager
- Classique



3. Mas des Gués
Depuis portail accès

4. Mas Jeanjean
Depuis chemin



6. Agriculteur : jardin

- **Sur les 2 vues générales et lors des déplacements**
 - Intégration du projet routier avec végétation existante + aménagements paysagers liés projet
- **Séquencement prévu lors des arrêts aux différents points de vue**
 1. Situation existante, sans végétation
 2. Projet routier sans écrans acoustiques ni végétation
 3. Ajout des écrans acoustiques
 4. Ajout du projet paysager
 5. Ajout de la végétation existante
- **Réserves**
 - Le MOA, pour représenter au mieux l'insertion paysagère du projet lors de l'Enquête Publique, a souhaité compléter les plans techniques par une représentation 3D
 - L'objectif principal est d'appréhender la manière dont le projet sera perçu depuis le territoire : un travail particulier a donc été mené sur la végétation existante → **cela reste une représentation numérique de la réalité, sur un vaste territoire, ne permettant pas de traiter en détail chaque élément**
 - La maquette, en cours de finalisation, pourra être perfectionnée d'ici l'Enquête Publique (selon les demandes)

Contournement autoroutier d'Arles

Extrait maquette 3D - projet provisoire au 03/06/23

Draille Marseillaise



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



Éléments patrimoniaux et sentiers

- Monument historique et périmètre de protection
- Mas remarquable
- GR / chemin de randonnée

Éléments liés à l'infrastructure

- Ouvrage de décharge hydraulique
- Autre ouvrage
- Ecran opaque
- Ecran transparent

Mesures paysagères

- Arbre tige
- Arbuste
- Boisement dense
- Boisement peu dense
- Boisement humide
- Haie brise vent
- Massif arbustif
- Végétation conservée

Mesures ERC

- Passage faune
- Haie écologique
- Haie domestique - Compensation

Traitement architectural

- Elaboré
- Classique & paysager
- Classique

LA DRAILLE MARSEILLAISE : CONFORTER LE MAILLAGE

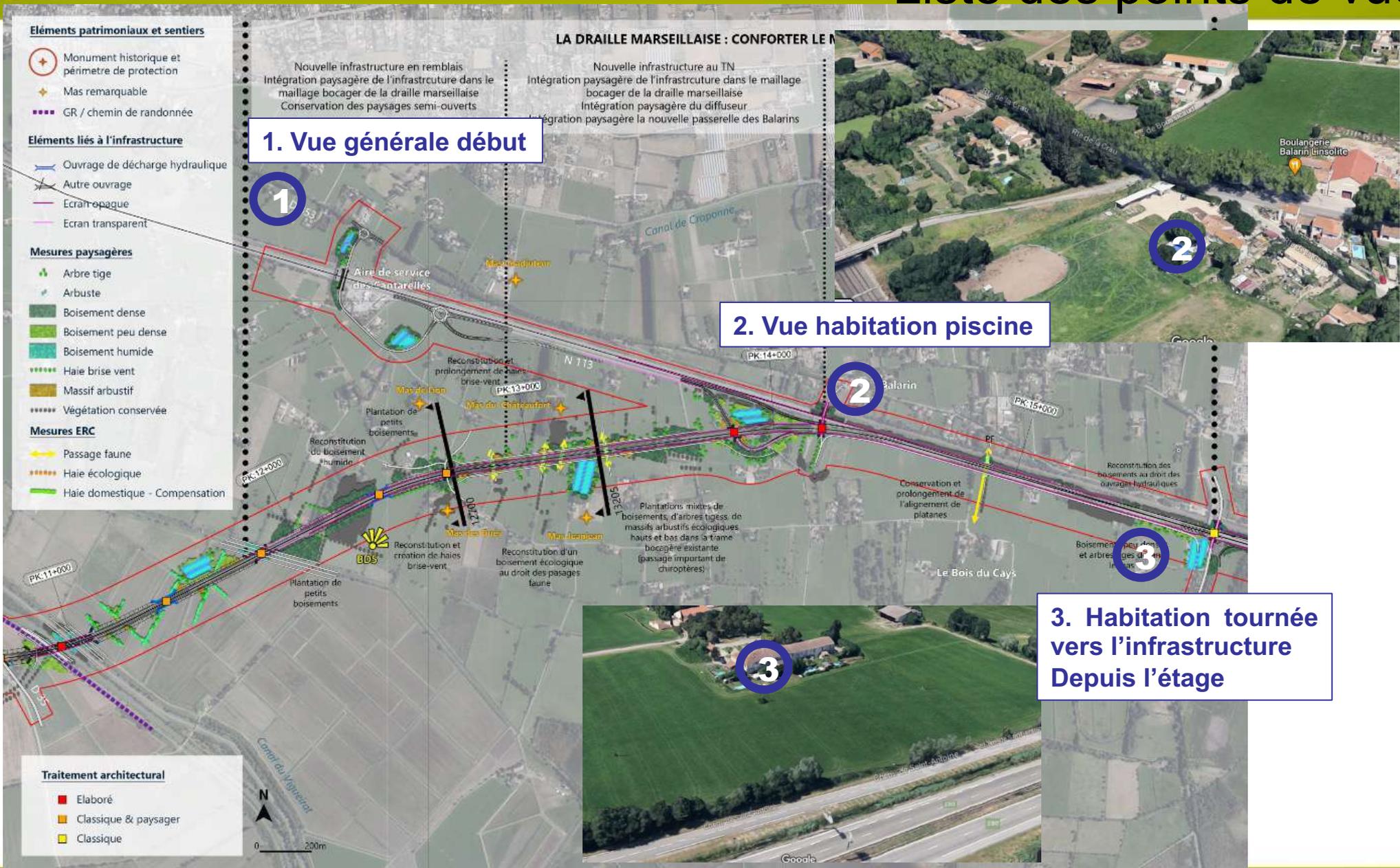
Nouvelle infrastructure en remblais
Intégration paysagère de l'infrastructure dans le maillage bocager de la draille marseillaise
Conservation des paysages semi-ouverts

Nouvelle infrastructure au TN
Intégration paysagère de l'infrastructure dans le maillage bocager de la draille marseillaise
Intégration paysagère du diffuseur
Intégration paysagère la nouvelle passerelle des Balarins

1. Vue générale début

2. Vue habitation piscine

3. Habitation tournée vers l'infrastructure Depuis l'étage





- **Sur les 2 vues générales et lors des déplacements**
 - Intégration du projet routier avec végétation existante + aménagements paysagers liés projet
- **Séquencement prévu lors des arrêts aux différents points de vue**
 1. Situation existante, sans végétation
 2. Projet routier (brut)
 3. Ajout des écrans de protection
 4. Ajout du projet paysager
 5. Ajout de la végétation existante
- **Réserves**
 - Le MOA, pour représenter au mieux l'insertion paysagère du projet lors de l'Enquête Publique, a souhaité compléter les plans techniques par une représentation 3D
 - L'objectif principal est d'appréhender la manière dont le projet sera perçu depuis le territoire : un travail particulier a donc été mené sur la végétation existante → **cela reste une représentation numérique de la réalité, sur un vaste territoire, ne permettant pas de traiter en détail chaque élément**
 - La maquette, en cours de finalisation, pourra être perfectionnée d'ici l'Enquête Publique (selon les demandes)

Contournement autoroutier d'Arles

Extrait maquette 3D - projet provisoire au 03/06/23

Balarin Raphaèle



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



AUTRES EFFETS DU PROJET SUR LE CADRE DE VIE

- 1. Effets sur la sécurité routière et la congestion**
- 2. Impacts chantier**
- 3. Impacts sur l'eau potable**
- 4. Impacts sur l'air-santé**

AUTRES EFFETS DU PROJET SUR LE CADRE DE VIE

1. Effets sur la sécurité routière et la congestion



2 min

État des lieux de la congestion et insécurité routière

- **Congestion très importante** : week-ends prolongés et chassés-croisés estivaux
 - Impacts jusqu'à l'A54
 - Implications sur le réseau secondaire et local dans le centre-ville d'Arles
- **Ex. entre les 2 barrières de péage (28 km)** : temps de trajet normal de 14 min.
 - Un soir avec incident : + 25 min
 - Un vendredi soir d'août : + 23 min
- **220 accidents / incidents sur la RN113 en 2019** : un incident + d'un jour sur trois
 - Gravité d'accidents doublée : 83% (39% en moyenne nationale)
 - Mortalité d'accidents triplée : 20% (7% moyenne nationale)
 - 3x plus d'accidents liés aux poids lourds : 40% (15% moyenne nationale)
 - Effets
 - Pertes de temps importantes
 - Pas de fiabilité des temps de parcours
 - Très pénalisant pour les trajets courts

- **Forte utilisation du nouvel itinéraire autoroutier :**
 - Tracé neuf : env. 42 000 véh. / jour dont 7 000 PL / jour
 - Aménagement sur place : env. 64 000 véh/jour dont 8 500 PL
- **3 fois moins de trafic global sur la RN113 en traversée d'Arles :**
 - Env. 25 000 véh/jour dont 700 PL
 - Apaisement du centre ville / délestage du trafic de transit
- **Pas d'augmentation significative du trafic sur la RD453 induite par le projet de contournement**
 - Répartition des trafics dans la traversée d'Arles : objet de l'étude de réaménagement menée par la Ville

AUTRES EFFETS DU PROJET SUR LE CADRE DE VIE

2. Impacts chantier



3 min

Traitement en 2 temps (procédures réglementaires)

- **Phase DUP (phase actuelle) : grandes lignes de l'organisation du chantier sont tracées pour déterminer principaux impacts et les intégrer à la démarche Éviter/Réduire/Compenser**
 - Travail présenté dans l'étude d'impact soumise à l'enquête publique
 - Le dossier des engagements de l'État, annexé à l'arrêté de DUP, sera repris dans le cahier des charges du concessionnaire

- **Phase d'études détaillées et concertation par le concessionnaire qui établira le calage fin des travaux (directement en lien avec l'entreprise de travaux)**
 - Analyse détaillée des impacts et mesures nécessaires présentée à travers l'Autorisation Environnementale (MàJ de l'étude d'impact + nouvelle enquête publique)

- **Pas envisageable, à ce stade, d'imposer des zones chantier : bases-vie, zones de stockage, zones d'entretien, ...**
- **Mais s'assurer que ces zones chantier ne seront pas implantées dans des secteurs à enjeux environnementaux significatifs :**
 - Identification de secteurs à exclure : risque inondation, zones Natura 2000, proximité directe de riverains, ...
 - Identification de secteurs favorables : emprises des futurs aires, échangeurs, friches industrielles, ...

- **Engagements sur les obligations des entreprises chargées des travaux :**
 - Management environnemental du chantier
 - Plan de circulation / rétablissements temporaires
 - Surveillance qualité des eaux
 - Surveillance des niveaux sonores (jour/nuit)
 - Mesures de réduction de l'émission de poussières
 - Maintien de la propreté sur les voiries adjacentes
 - Remise en état des parcelles
 - ...

AUTRES EFFETS DU PROJET SUR LE CADRE DE VIE

3. Eau potable



3 min

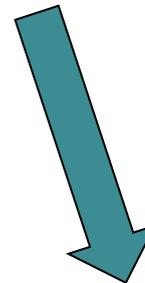
Autres effets du projet sur le CdV

Impacts du projet sur l'eau potable (puits)

- La nappe de la Crau est directement exploitée par les riverains pour l'alimentation en eau potable.
- Elle est située en profondeur (≈ 13 m) sous une couche de cailloutis limoneux. Une nappe complémentaire est présente en surface, mais elle n'est pas exploitée pour l'alimentation en eau potable.
- La nature du projet pourrait avoir 2 effets directs :
 - Créer des perturbations de circulation des eaux souterraines
 - Générer des pollutions



Système
d'assainissement



Effet sur la nappe superficielle
mais pas sur la nappe de la Crau

- Effet indirect sur la recharge de la nappe → traduit dans le projet de compensation agricole et écologique

Autres effets du projet sur le CdV

Impacts du projet sur l'eau potable (puits)

■ Précautions en phase chantier :

- Interdiction de pompage dans la nappe
- Pas de déblais prévus
- Mise en place d'un assainissement provisoire durant toute la phase chantier
- Interdiction de ravitaillement en carburant et d'entretien du matériel dans le secteur
- ...

■ Pour vérifier et s'assurer de l'absence d'effets indirects :

- Puits privés : état initial avant travaux + suivi régulier en phase travaux + suivi pour le bilan final (5 ans après la mise en service)
- Résurgences (Laurons / Mas de Paul) : idem (protocole en cours d'élaboration, validation du SYMCRAU)

AUTRES EFFETS DU PROJET SUR LE CADRE DE VIE

4. Air-santé



2 min

Qu'est-ce que l'étude air / santé ?

- **Étude de la qualité de l'air encadrée par la réglementation française (code de l'Environnement) et appuis méthodologiques (note technique + guide méthodologique)**
- **Modélise la qualité de l'air pour 27 polluants sur 5 horizons :**
 - Etat initial (2021)
 - Etat de référence (= sans projet) à l'horizon de la mise en service (2028)
 - Etat projet à l'horizon de la mise en service (2028)
 - Etat de référence (= sans projet) à l'horizon de 20 ans après la mise en service (2048)
 - Etat projet à l'horizon de 20 ans après la mise en service (2048)

- **Déterminer les effets du projet sur la qualité de l'air**
 - **Préciser les niveaux d'exposition aux polluants des riverains**
 - **Résultats comparés aux**
 - Valeurs-seuils réglementaires françaises
 - Recommandations de l'OMS
- le dossier d'Enquête Publique présentera l'étude et les niveaux d'exposition de la population par rapport à ces seuils

TEMPS D'ÉCHANGES

- **Prendre connaissance, de manière individuelle, des éléments partagés en plénière**
- **Qualifier les propositions d'optimisation du maître d'ouvrage**
 - Les points positifs
 - Les points négatifs
 - Les éléments à améliorer

■ 3 espaces de travail

1. Tracé / emprise + rétablissements + mesures de protection acoustiques
2. Insertions paysagères / architecturales + vidéo maquette
3. Rappels sur les procédures d'acquisitions foncières

■ À votre disposition sur ces espaces

- Un intervenant pour répondre à vos questions
- Les cartes, visuels et éléments présentés lors de la plénière

SUITES

- **Jusqu'à la fin de l'année 2023**
 - Finalisation du projet technique
 - Poursuite de la concertation avec les acteurs locaux
 - Approfondissement des évaluations et mesures de réduction/compensation des effets du projet
- **Automne 2023 : concertation réglementaire de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme**
 - Ajustements et finalisation du dossier d'EUP
- **Début 2024 : lancement des procédures préalables à l'Enquête Publique**
- **1^{er} semestre 2024 : permanences individuelles avec les riverains**
- **2024 : Enquête d'Utilité Publique**