

Objet : Contournement autoroutier d'Arles – Concertation publique

Compte rendu de l'atelier géographique « Raphèle - Saint-Martin-de-Crau » du 13 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 différentes séquences de la présente réunion portant sur le secteur géographique Raphèle – Saint-Martin-de-Crau :
 - Présentation des modalités de la concertation publique
 - Présentation du projet de contournement autoroutier d'Arles
 - Présentation du secteur en aménagement sur place : Raphèle – Saint-Martin-de-Crau
 - Présentation de la comparaison des variantes de tracé : secteur Draille Marseillaise
 - Suites de la concertation
 - Un temps d'échanges prévu à chacun de ces temps afin d'échanger avec le public

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 19 (sans la maîtrise d'ouvrage et l'équipe projet)

HEURE DE DEBUT : 17H35

HEURE DE FIN : 20H30

RELEVÉ DES ÉCHANGES :

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

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

Lionel Patte, responsable de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage au sein de la DREAL, présente l'objet et le périmètre de la concertation publique réglementaire ainsi que les attentes du maître d'ouvrage vis-à-vis de la concertation publique. 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 (12')

Voir support de présentation, partie 2, diapositives 10 à 16

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 (5')

- Monsieur Megalizzi, élu à la Ville de Saint-Martin-de-Crau, aborde différents points à l'ordre du jour :
 - Sur les variantes de tracé proposées à la concertation, il demande si une solution a été ou non retenue :
 - La DREAL précise que l'objet de la concertation est de proposer différentes variantes de tracé au sein du fuseau Sud Vigueirat. Le maître d'ouvrage, sur la base des analyses menées et de la concertation continue a indiqué une variante préférentielle pour chacun des secteurs en tracé neuf. La présente concertation publique vise à recueillir des avis et arguments pour nuancer ou conforter les analyses réalisées par le maître d'ouvrage dans l'optique de retenir un tracé à l'issue de la concertation.
 - Concernant la limitation de vitesse, Monsieur Megalizzi souhaite savoir si l'aménagement sur place consistera à un aménagement avec une vitesse de 130km/h :
 - La DREAL confirme qu'il s'agit du principe retenu pour l'aménagement sur place qui consiste en une mise aux normes autoroutières de la RN 113 suivant le même tracé que la RN113 actuelle, élargi localement. La mise aux normes autoroutières prend en compte les aspects techniques et d'insertion environnementale.
 - Monsieur Megalizzi rappelle la demande d'un principe de gratuité, réalisée lors des précédentes phases d'élaboration du projet, pour les échanges entre Saint-Martin-de-Crau et Arles et souhaite savoir si ce principe est aujourd'hui réaffirmé :

- La DREAL indique que ce principe de gratuité est bien celui pris par la DREAL comme hypothèse pour les études. Elle indique que la suite de la présentation permettra d'aborder ces différents points.

Axe 3 : Caractéristiques du projet sur le secteur de Raphèle à Saint-Martin-de-Crau (55')

Voir support de présentation, partie 3, diapositives 17 à 39

Julien Menotti responsables d'opérations à la DREAL présente les caractéristiques du projet sur le secteur de Raphèle à Saint-Martin-de-Crau sur les thématiques du cadre de vie, de la desserte du territoire, des conditions d'exploitation et de sécurité routière et des services.

Échanges avec les participants (22')

- Madame Rousmans souhaite aborder des points de divers ordres sur le projet.
 - Concernant le principe de continuité autoroutière à 130 km/h, elle indique ne pas le comprendre. En effet, sur le secteur de Saint-Hippolyte jusqu'au nouvel échangeur RN 113/A54, une 2x3 voies qui présentera le même nombre de véhicules par rapport à la situation actuelle est prévue. Elle indique que la voie actuelle, qu'elle emprunte régulièrement, est aujourd'hui à 110 km/h avec des accidents réguliers et souhaite ainsi savoir pourquoi une augmentation de la vitesse limite est envisagée. Elle mentionne également la réduction de vitesse à 110 km/h voire 90 km/h sur toutes les autoroutes présentant un échangeur à proximité :
 - La DREAL indique que la vitesse d'exploitation prise en compte dans les études de conception est de 130 km/h.
 - L'élargissement sur place au droit de Raphèle s'accompagne d'une mise aux normes autoroutières avec notamment une adaptation des conditions de visibilité actuelles, des courbes et contre-courbes. La conception technique du projet est réalisée en vue de respecter des dispositions réglementaires, qui n'étaient pas nécessairement en vigueur lors de la création de la RN 113.
 - Concernant la vitesse pratiquée au droit des échangeurs, la continuité autoroutière à 130 km/h concerne la section courante. Sur les bretelles d'entrée et de sorties, une adaptation de la vitesse avec une décélération progressive est prévue en cohérence avec les référentiels existants.
 - Madame Rousmans prend l'exemple de Montpellier dont la vitesse est limitée à 110 km/h et indique que les conditions de bruit et de pollution ne seront pas les mêmes avec, sur le secteur de Raphèle, la perspective d'une aggravation de la situation actuelle :
 - La DREAL indique que le projet est conçu techniquement pour pouvoir accueillir une vitesse limite d'exploitation de 130 km/h, ce qui est le plus contraignant en termes de géométrie.
 - La DREAL indique que des éléments concernant les nuisances et l'impact du projet avec cette hypothèse 130 km/h seront présentés lors de cette réunion.
 - Actuellement, les évaluations du projet sur le secteur de l'aménagement sur place tiennent compte d'une vitesse à 130 km/h. Pour des raisons notamment environnementales, le réseau national

autoroutier prend parfois des mesures de réduction de vitesse limite et si une telle décision devait in fine être prise, elle pourrait l'être ultérieurement, après la DUP.

- Les chiffres présentés ne sont donc pas minorés et prennent en compte un niveau de services à 130 km/h qui est plutôt péjorant du point de vue des impacts du projet (bruit, pollution, ...) permettant une meilleure protection des riverains.
- La DREAL précise également que l'ensemble de l'infrastructure est conçu de façon cohérente (protections phoniques, mode d'exploitation, etc.) L'hypothèse retenue est de dimensionner l'ensemble de l'infrastructure pour une exploitation à 130 km/h. Par exemple, l'autoroute A7 entre Salon et Avignon est exploitée à 130 km/h avec un niveau de sécurité satisfaisant puisque l'aménagement a été prévu en adéquation avec cette vitesse-là. L'ensemble proposé est également cohérent avec la topographie du site, plane et directe et avec la section adjacente A54 actuelle, exploitée à 130 km/h.
- Concernant la sortie Raphèle qui sera maintenue, Madame Rousmans souhaite savoir s'il y aura une entrée sur l'autoroute à ce niveau-là.
 - La DREAL indique que sur l'échangeur de Balarin, les échanges possibles ont été étudiés avec un strict maintien des fonctionnalités actuelles.
 - Au droit de Raphèle, des mouvements sont actuellement possibles pour aller d'Arles vers Raphèle et de Raphèle vers Fos. Ces mouvements-là seront *a minima* rétablis. Des fonctions de liaison entre Arles et Raphèle seront assurées grâce à un rétablissement entre la RD453 et la RN113 requalifiée. La DREAL propose de compléter le système actuel avec ce point d'échange qui correspond à un barreau entre les deux voies parallèles. Différentes configurations sont possibles (plus ou moins à l'est vers Raphèle ou à l'ouest vers Pont de Crau). Les études qui permettront d'éclairer ces enjeux seront menées en cohérence dans les études DREAL (Contournement) et Ville d'Arles (Requalification RN113) par la DREAL pour la suite du projet.
- Madame Rousmans souhaite connaître la façon de dissuader les camions d'emprunter la RN 113 si celle-ci reste gratuite, contrairement à l'autoroute.
 - La DREAL indique que des hypothèses sont prises en compte sur la capacité résiduelle de RN 113 requalifiée en boulevard urbain, à la mise en service du contournement. Les études de trafics seront actualisées en fonction des scénarios retenus lors de la prochaine étude de requalification conduite par la Ville d'Arles. A ce stade, une première hypothèse de requalification de la RN113 à 2x2 voies a été retenue avec une vitesse limitée à 70 km/h et 90 km/h selon les secteurs, tout en notant que cette requalification pourra être plus ambitieuse, et donc plus restrictive pour les trafics, favorisant encore l'attractivité du contournement pour les trajets traversant Arles.
 - La DREAL mentionne que la réalisation du contournement autoroutier, qui constituera un itinéraire alternatif, rendra possible la prise d'interdiction du trafic de transit de poids-lourds en transit en traversée d'Arles. En termes de chiffres, cela permettra de passer de 8 000 poids-lourds sans contournement à 800 poids lourds avec

contournement sur la RN 113 au droit d'Arles. Les poids lourds restants sont ceux qui assurent la desserte d'Arles.

- Concernant les véhicules légers, la route nationale requalifiée aura une vocation d'échanges locaux avec une capacité réduite type boulevard urbain
- Madame Flamencourt souhaite connaître les modélisations en termes de péage entre Saint-Martin et Salon ou Arles et Nîmes.
 - La DREAL indique que le financement du projet sera assuré en tout ou partie par les nouveaux péages. Pour l'utilisateur, cela correspond à un niveau plus important qu'aujourd'hui avec un complément aux barrières de péage qui correspond au financement du nouveau contournement. Il y aura donc un surcoût pour l'emprunt du contournement par l'utilisateur par rapport à la situation sans nouvelle autoroute.
 - Le niveau de péage exact sera fixé lors de l'appel d'offres de mise en concession après la déclaration d'utilité publique. Les hypothèses aujourd'hui sont celles d'une augmentation permettant un optimum économique entre les personnes qui, du fait d'une trop grande augmentation, ne souhaiteraient pas prendre le contournement et un niveau de péage permettant le financement d'une grande partie de l'infrastructure.
 - Une répartition du surcoût entre les deux barrières de péage déjà existantes est prévue, ce qui correspond à une augmentation par nombre de kilomètres parcourus. En l'occurrence, le contournement correspond à 26 km, soit deux fois 13 km. A chaque barrière de péage, il sera donc considéré que l'utilisateur effectue et paie pour 13 kilomètres de trajet supplémentaires.
 - La DREAL a précisé au cours de la présentation les hypothèses de montants de péages pris en compte pour les études de trafics présentées, pour les véhicules légers et pour les poids lourds à chaque barrière de péage. Les études financières réalisées par le Ministère au moment de l'appel d'offres de concession, après la DUP, détermineront les niveaux de péage définitifs.

Axe 4 : Présentation des grandes thématiques sur le secteur en aménagement sur place (1h24)

4.1 – Présentation sur le volet « Acoustique » (42')

Voir support de présentation, partie 4, diapositives 40 à 63

Échanges avec les participants (8')

Julien Menotti présente le volet « Acoustique » concernant le secteur Raphèle / Saint-Martin-de-Crau avec un rappel de notions, une présentation de l'état initial sur le secteur et une projection avec le projet comprenant une illustration des gains générés par des protections phoniques, sur la base des études précédentes de dimensionnement et un premier pré-dimensionnement réalisé en vue d'éclairer les participants lors de la concertation publique. Le « vrai » dimensionnement technique des protections sera opéré en 2021 sur l'ensemble du projet, une fois la variante de tracé retenue.

- Monsieur Megalizzi, élu à Saint-Martin-de-Crau, aborde les points suivants :
 - Il excuse l'absence de Madame La Maire et souhaite pouvoir lui transmettre le support de la séance.

- Il a pris note des mesures anti-bruit envisagées par la DREAL.
- Il indique que la Ville de Saint-Martin de Crau est désormais « ville en transition » et est ainsi particulièrement sensible aux enjeux tels que les ponts éventuels pour le passage de vélos et de piétons. Il mentionne l'importance pour la Ville de Saint-Martin de Crau de pouvoir faciliter les modes doux pour la population et demande à la DREAL la prise en compte des différents projets locaux en la matière dans le cadre du projet de contournement autoroutier.
 - Stéphane Saint-Pierre indique que le support de la séance sera mis en ligne sur le site dédié au projet : www.contournementarles.com
 - La DREAL indique que des groupes de travail seront menés dans le cadre de la concertation au moins jusqu'à l'enquête publique pour approfondir ces différents thèmes et préciser l'insertion du projet.
 - La DREAL indique que la Ville de Saint-Martin-de-Crau a été un partenaire essentiel dans les études précédentes et que la présence de représentants de la Ville est toujours prévue pour la suite de la concertation continue.
 - Des échanges seront organisés sur l'opportunité du développement des modes doux. La DREAL note cette demande et invite Monsieur Megalizzi à la formuler à l'écrit, dans le cadre de la concertation continue. Ces opportunités avaient été évoquées en 2013 et la DREAL souhaite les prendre à nouveau en considération (en les actualisant) dans l'élaboration du projet afin d'envisager de nouvelles transparences fonctionnelles de l'autoroute en lien avec les projets de développement locaux des modes doux.
 - Monsieur Megalizzi confirme que la Ville s'impliquera volontiers dans la suite de la concertation puisque l'objectif du contournement autoroutier permettra de fluidifier les trafics, les éviter et les déplacer et de mettre place des mesures anti-bruit, tout cela au bénéfice de la population riveraine de la RN113.
- Madame Ferrand-Coccia, vice-présidente à l'ACCM aux Transports, indique qu'un travail est mené en parallèle avec Monsieur Jacquot, élu à la ville de Saint-Martin-de-Crau et vice-président à l'aménagement du territoire à l'ACCM concernant la mise en place d'un plan vélo qui prendra en considération le projet de contournement en amont et après sa réalisation.

4.2 – Présentation des volets : Qualité de l'air, Hydraulique, Milieu Naturel, Agriculture (22')

Voir support de présentation, parties 5 à 8, diapositives 64 à 93

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

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de questions sur la présentation réalisée sur ces différentes thématiques.

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

Voir support de présentation, parties 9 et 10, diapositives 94 à 128

Julien Menotti présente les unités paysagères du territoire et une série de visuels 3D afin de rendre compte des points de vue sur le territoire avec l'existence du projet ainsi que les effets du projet sur le bâti.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de questions sur la présentation concernant le paysage et les bâtis.

Axe 4 : Présentation de la synthèse de la comparaison des variantes de tracé sur le secteur Draille Marseillaise (5')

Voir support de présentation, partie 11, diapositives 129 à 142

Julien Menotti présente la synthèse de la comparaison des variantes de tracé sur le secteur de la Draille Marseillaise, étant donné que ce secteur est en continuité de l'aménagement sur place. Un atelier spécifique est prévu sur le secteur de la Draille Marseillaise le mardi 26 janvier 2021 à 17h30.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de questions sur la présentation du secteur Draille Marseillaise.

Axe 4 : L'organisation de la concertation de décembre 2020 – janvier 2021 (7')

Voir support de présentation, partie 12, diapositives 143 à 147

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 Tête de Camargue du lundi 18 janvier 2021 à 17h30.

Échanges avec les participants (2')

- Monsieur de Bettignies remercie la DREAL pour cette présentation très dense et intéressante malgré sa durée et qui donne à réfléchir et précise revenir pour une prochaine réunion.

Axe 5 : 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 :

- Christelle Castell – CCI PA : Merci pour toutes ces informations très intéressantes. Bonne soirée

- Raphael Megalizzi : Merci pour cette présentation, Saint-Martin est bien sur ravie d'accueillir la concertation. Bonne soirée
- Flamencourt Mary Coralie : merci à vous et bonne soirée
- Nadia Fabre : bravo à la DREAL, Egis et Nicaya pour cette réunion dense et intéressante ! Bonsoir