

## Compte rendu de réunion

**Objet :**  
**Contournement autoroutier d'Arles**  
**Groupe de travail Cadre de vie**  
**Séance 3**

Date de réunion : 06/02/20

Lieu : CCI Pays d'Arles – Arles Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants + invités

Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya Conseil, remercie les participants pour leur présence et présente l'ordre du jour de la séance :

1. Synthèse des contributions du groupe en séance 2
2. Partage d'informations sur la qualité de l'air et les nuisances sonores pour les différentes variantes de tracé
3. Présentation de principes de mesures destinés à éviter, réduire et compenser les impacts du projet en termes de qualité de l'air et de nuisances sonores
4. Partage d'informations sur les unités paysagères des différentes variantes de tracé
5. Travail en ateliers
6. Suites

### **RELEVÉ DES ÉCHANGES :**

Stéphane Saint-Pierre présente aux participants les règles de vie du groupe de travail.

Après présentation des participants, Stéphane Saint-Pierre précise que cette troisième séance vient compléter des interrogations partagées lors du deuxième groupe de travail afin d'alimenter des pistes de réflexion en vue de créer des synergies entre le projet et le développement du territoire.

### **Axe 1 : Synthèse des contributions du groupe en séance 2**

*Voir support de présentation, partie 1*

Julien Menotti, de la DREAL PACA, présente les différentes demandes d'informations complémentaires ainsi que les demandes de prise en compte résultant de la séance de travail précédente.

### **Axe 2 : Partage d'informations sur la qualité de l'air et les nuisances sonores pour les différentes variantes de tracé**

Hélène Piet Sarnet d'EGIS, présente les résultats des mesures effectuées sur la qualité de l'air aujourd'hui ainsi que l'incidence des variantes sur cette dernière.

- Un participant demande des précisions sur la notion de proximité immédiate.
  - Hélène Piet Sarnet précise que lorsque l'on indique qu'un capteur est à proximité immédiate ou dit en site « trafic », cela signifie qu'il est à moins de 5 mètres de la voie de trafic.
- Un participant demande où se situent les capteurs.

Ministère  
de la transition  
écologique et  
solidaire

Direction  
Régionale de  
l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement

Provence-Alpes-  
Côte d'Azur

Service  
Transports  
Infrastructures  
Mobilités

Unité Maîtrise  
d'Ouvrage

16, rue Zattara  
13332 Marseille  
Cédex 3  
téléphone :  
04 91 28 40 94

- Hélène Piet Sarnet indique que de nombreux capteurs ont été positionnés (une cinquantaine) sur la RN113, comme prévu par le plan d'échantillonnage présenté lors d'une séance antérieure.
- Un participant demande si les mesures sont faites par Atmosud.
- Hélène Piet Sarnet indique que les résultats des mesures proviennent de deux sources complémentaires :
    - Les données collectées par ATMOSUD sont prises en compte dans l'étude. Cependant le nombre de capteurs positionnés par ATMOSUD sur le territoire est faible et les secteurs utiles à l'étude engagée (par exemple la partie du projet en tracé neuf) ne sont pas équipés de capteurs
    - EGIS réalise des mesures avec un grand nombre de capteurs car l'étude portant sur l'état initial et l'évaluation des incidences des différentes variantes de tracé du projet a besoin d'un maillage plus fin dans le but de modéliser et de permettre de construire une carte d'exposition aux différents polluants. Pour ce faire, EGIS a construit un plan d'échantillonnage afin d'avoir un maillage géographique adapté aux besoins.
- Un participant demande quelles sont les substances qui proviennent des véhicules ou des poids-lourds par opposition aux substances qui viendraient du bassin industriel (zone de Fos-sur-Mer).
- Hélène Piet Sarnet indique que les substances mesurées correspondent aux composés émis à l'échappement ou plus globalement par le trafic routier. À titre d'exemple, le benzène qui est mesuré, est le benzène présent en air ambiant provenant de multiples sources, sans qu'il soit possible de distinguer sa provenance . Lorsque des polluants sont émis uniquement par le trafic routier, il est possible d'identifier les sources et de savoir que c'est lié à l'automobile ou aux poids lourds. Lorsque les polluants peuvent avoir plusieurs sources (chauffage, activités économiques, trafic, ...), les mesures ne permettent pas de distinguer leur origine. Ce sont les interprétations croisées entre les mesures et les calculs de dispersion atmosphérique qui permettent de caractériser les apports des différentes sources (jusqu'à un certain niveau de précision).
- Un participant demande si les conditions météorologiques sont prises en compte dans ces mesures.
- La DREAL précise que chaque campagne de mesure est associée à du comptage trafic du jour même pour pouvoir relier aux conditions météorologiques. C'est aussi pour cette raison que les campagnes sont faites en plusieurs saisons : hiver/été afin de prendre en compte les disparités météorologiques.
- Un participant demande si la campagne de mesures de janvier est terminée.
- Hélène Piet Sarnet de EGIS indique que la campagne vient de se terminer, dans les derniers jours de janvier et est en cours d'analyse par un laboratoire.
- Un participant demande si le vent est pris en compte dans les mesures car il renforce le bruit lié au trafic.
- Hélène Piet Sarnet indique que le vent fait partie des critères pris en compte, les mesures sont analysées avec vent moyen.
- Un participant indique que les riverains souhaitent que la réalisation du projet permette la mise en place de protections le long de la RN113 (de type mur anti-bruit) car ils n'ont jamais bénéficié de mesures de réduction du bruit.
- La DREAL indique qu'elle est consciente de cette situation et que cette phase du processus de définition des mesures de réduction des impacts sera engagée sur la base du tracé retenu suite à la concertation publique réglementaire. Elle précise que dans le cadre de la politique nationale de résorption des points noirs bruits, elle dispose aussi de budgets permettant de traiter certains secteurs ponctuels. L'identification des points noirs bruits dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a conduit à prioriser les interventions sur l'agglomération urbaine de Marseille, compte tenu de la densité de population dans des secteurs exposés à des nuisances sonores très importantes .

- Un participant indique qu'il est important de prendre en compte l'effet du vent dans les paramètres car cela a beaucoup d'incidences sur le bruit ressenti par les habitants.
  - La DREAL indique qu'elle a dimensionné ses réflexions pour répondre à une réglementation sur le bruit à laquelle le projet devra se conformer
  - Elle indique qu'elle va étudier la façon de prendre en considération l'effet du vent sur le bruit au-delà d'une composante moyenne afin de prendre en considération la réalité de la vie des habitants.
- Un participant demande si le paysage, la faune et la flore seront des thèmes abordés au cours de la séance.
  - La DREAL indique que le paysage sera abordé dans le dernier volet de la présentation du jour. La faune et la flore sont quant à elles abordées dans le groupe de travail milieu naturel qui se réunira le 13 février prochain.
- Un participant demande si la pollution évolue selon l'augmentation ou la baisse de la vitesse.
  - La DREAL indique que cela dépend significativement du type de moteur des véhicules. Elle précise également qu'un des points importants à souligner est que la baisse de vitesse n'inclue pas les poids-lourds qui roulent déjà à 90 km/h or ce sont eux qui émettent le plus de pollution. Aujourd'hui, le projet prévoit une vitesse à 130 km/h mais suite aux demandes formulées, la DREAL va étudier les vitesses à 110 afin de tout prendre en compte des impacts pour le bruit et la pollution.
- Un participant demande comment est envisagé le traitement la pollution susceptible de se déposer sur le sol de l'autoroute et de ruisseler en cas de pluie.
  - La DREAL indique que le traitement des eaux de ruissellement est pris en compte avec la création de bassins de décantation pour traiter ces eaux. L'assainissement et l'hydraulique sont des thématiques très importantes pour le projet et un travail important est conduit sur cette thématique.
- Un participant demande quelle est la taille du pont qui passe sur le Rhône.
  - La DREAL indique que la longueur du pont est de l'ordre de 1, 3 kms, prenant en compte des ouvrages de transparence hydraulique derrière les digues du Rhône, qui ont été rajoutés par rapport à l'ancien projet.
- Un participant demande comment fonctionnerait l'échangeur avec une solution de franchissement du Rhône en sous-fluvial (tunnel) .
  - La DREAL indique que l'option de passage sous le Rhône a été étudiée le long de la RN113 actuelle et non dans un tracé neuf.
- Un participant indique que l'avantage du tunnel est de pouvoir installer des filtres à particule de pollution à l'intérieur.
  - Egis et la DREAL indiquent que ce type de solution n'existe pas en situation réelle.

#### **Axe 4 : Travail en ateliers**

*Voir support de présentation, partie 4*

Les objectifs de l'atelier proposés aux participants sont les suivants :

- Identifier quelles sont les pistes les plus pertinentes en termes d'aménagement et d'insertion paysagers du projet.
- Comment envisager le franchissement du Rhône.

En fin d'atelier, il a été convenu que la DREAL revienne vers les participants au groupe de travail avec des propositions de croquis, illustrations pour pouvoir échanger sur ce sujet après la concertation publique et le choix définitif du tracé.

**Le travail *in extenso* des participants se trouve restitué en annexe du présent document.**

#### **Axe 5 : les suites**

*Voir support de présentation, partie 5*

- Le support de présentation et le compte-rendu de la séance seront transmis aux invités et participants.
- Le comité de suivi est prévu pour le 18 février à 9h
- La concertation publique réglementaire sur les variantes de tracés est prévue pour commencer entre mai et juin 2020, pour une période d'un mois à un mois et demi

**Annexe : Verbatim des Ateliers et synthèses des échanges lors de la restitution**  
**Les tableaux suivants sont les retranscriptions in extenso des contributions réalisées par les participants lors des ateliers.**

Thème 1 : Quelles pistes pertinentes en termes d'insertion du paysagère du projet identifiez-vous ?
Travail avec le Parc Naturel Régional de Camargue et Parc Naturel Régional des Alpilles
Touristes: autour d'Arles, route des Saintes-Maries-de-la-Mer, via Rhône
Qualité du mur anti-bruit: végétalisation, moins visible
Insertion paysagère en lien avec la traversée urbaine: infrastructures, écrans acoustiques, aménagements
Raphèle: question du bruit sur la voie rapide, mur anti-bruit, hydraulique
Travailler avec la SNCFR sur RN113: bruit, mur anti-bruit, hydraulique
Espaces agricoles naturel : intégration de l'infrastructure et plus largement des aménagements qui sont liés y compris passage de la faune

Thème 2 : Quel franchissement du Rhône envisagez-vous ?
Rester discret / deux exigences → acceptation par les habitants mais le regard du touriste compte aussi
Faire du benchmark en Europe sur l'intégration de ce type d'infrastructure
Complicé aujourd'hui de se projeter: la discrétion serait le sens pertinent à adopter

# **CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES**

## **Groupe de travail Cadre de vie**

### **ANNEXE – LISTE DES PRESENTS**

#### **DREAL**

Julien Menotti

#### **EGIS**

**Anne-Sophie Chaudat**

Hélène Piet Sarnet

#### **NICAYA**

Stéphane Saint-Pierre

Pauline Sabouraud

#### **Association Cité du logement**

Roland Pastor

#### **ACEN / FNE 13**

Marie-Hélène Bousquet-Fabre

#### **ACEN**

Corinne Dub

#### **ACCM**

Florent Bernis

#### **CIQ La Roquette**

Michel Le Meur

#### **Pays d'Arles en Transition**

Elisabeth Bonfils

#### **Agriculteur**

Rémy Clavier

#### **CIV Raphèle**

Gérard Quaix

#### **Collectif des riverains de Pont de Crau**

Michel Magub

Monique Chiesa

#### **CIQ de l'Hauture**

Agap Besson