



**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 secteur Tête de Camargue du 18 janvier 2021

OUVERTURE DE LA SÉANCE :

- 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 Tête de Camargue :
 - Présentation des modalités de la concertation publique et du projet de contournement
 - Présentation du Secteur Tête de Camargue
 - Grandes caractéristiques sur le secteur : trafic, desserte, sécurité routière
 - Acoustique
 - Qualité de l'air
 - Hydraulique
 - Milieu naturel
 - Agriculture
 - Paysage
 - Bâti
 - Présentation des variantes de tracé secteur Tête de Camargue
 - Suites de la réunion et de la concertation

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 23

HEURE DE DEBUT : 17H35

HEURE DE FIN : 20H30

RELEVÉ DES ÉCHANGES :

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

Voir support de présentation, partie 1, diapositives 7 à 16

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. Il présente les documents mis à disposition pour l'information du public et précise les lieux des expositions publiques, les réunions et permanences ainsi que les modalités pour contribuer et donner son avis sur le projet.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur le dispositif de concertation.

Axe 2 : Le projet de contournement autoroutier d'Arles (8)

Voir support de présentation, partie 2, diapositives 17 à 29

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

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur les caractéristiques générales du projet de contournement.

Axe 3 : Présentation du secteur Tête de Camargue (1h26)

Voir support de présentation, partie 3, diapositives 30 à 87

Julien Menotti responsables d'opérations à la DREAL présente les grandes caractéristiques et enjeux spécifiques - du secteur Tête de Camargue en matière de desserte du territoire, conditions d'exploitations et sécurité routière.

Axe 3.1 : Caractéristiques du projet sur le secteur Tête de Camargue en matière de cadre de vie, dessertes du territoire, conditions d'exploitation et sécurité routière (40)

Échanges avec les participants (30')

- Monsieur Becchis souhaite savoir si une zone a été définie pour positionner l'aire de service.
 - La DREAL indique que des possibilités ont été étudiées. Le territoire est très contraint notamment au niveau réglementaire avec le risque inondation. Au-delà de ces contraintes, les enjeux environnementaux sont pris en compte pour identifier des zones susceptibles d'accueillir tout ou

partie du besoin en aires de service. Ainsi, une opportunité a été étudiée au convergent de la RN113 et de la route de Fos-sur-Mer et la DREAL est en contact avec les propriétaires du terrain potentiel. Le thème est encore ouvert à la réflexion, étant entendu qu'une solution concertée devra être présentée à l'enquête publique..

- Monsieur Becchis souhaite savoir si le système des échangeurs prévu est figé.
 - La DREAL précise qu'à ce stade rien n'est figé même si la question des échangeurs a été largement discutée pendant les années précédentes durant les phases de concertation continue. L'objectif de la concertation est de recueillir les questions ou les demandes quant aux points d'échanges et à leurs fonctionnalités.
- Monsieur Becchis précise que cela concerne les personnes arrivant de Marseille. Une fois engagées dans le contournement autoroutier, elles ne viendront pas sur Arles. Toutes les personnes qui veulent aller sur Arles devront continuer à utiliser la RN113.
 - La DREAL indique que la possibilité qui est offerte et d'utiliser l'échangeur qui est à l'Est. Pour ceux qui souhaiteraient se rendre à l'Ouest du Grand Rhône, la DREAL va affiner ce point-là mais dans les études de trafic menées cette possibilité n'est pas apparue très attractive notamment dans le cadre de la requalification de la RN113.
- Monsieur Becchis souhaite savoir si la vitesse de 70 km/h sera mise en place au droit des échangeurs de l'actuelle RN113 en traversée d'Arles
 - La DREAL indique que la vitesse de 70 km/h est aujourd'hui l'hypothèse prise en compte mais cela sera précisé lors de l'étude organisée par la municipalité d'Arles sur la requalification de la RN113. Cette étude fixera la vitesse mise en place sur ce tronçon, la capacité résiduelle de la route, la configuration des échanges avec les voiries communales existantes.
 - La DREAL précise que des échangeurs complets ne sont pas prévus partout pour une question de coût mais également pour une question de consommation d'espace agricole ou de milieu naturel. C'est ce qui a conduit aujourd'hui au système d'échangeurs prévu aujourd'hui. Les études de trafic seront actualisées d'ici l'enquête publique de 2022 tout en prenant en compte l'étude de requalification de la RN113 menée par la municipalité d'Arles.
- Monsieur Albert indique qu'avec le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui, en arrivant des Saintes-Maries-de-la-Mer on se trouverait dans une situation analogue à l'actuelle car il n'y a pas d'échangeur prévu entre la route du Sambuc et le contournement. Ce débouché sur la RN113 ne semble pas compatible avec le projet de contournement ni avec la RN113 si elle est requalifiée en boulevard urbain avec peu d'espace pour les voitures.
 - La DREAL précise qu'elle n'a pas prévu à ce stade de création d'une fonction d'échange spécifique pour la liaison Saintes-Maries-de-la-Mer et le contournement autoroutier. L'étude de trafic a montré que la demande ne concernait qu'une centaine de véhicules par jour ce qui n'a pas conduit à justifier la création d'un échangeur spécifique dans cette zone.
 - La DREAL précise qu'elle s'assurera que les conditions de trafic ne seront pas dégradées et entend la demande d'améliorer les conditions d'accès aux Saintes-Maries-de-la-Mer. Cet enjeu sera approfondi en tenant compte

du trafic aux Saintes-Maries-de-la-Mer tout en prenant en considération les options de requalification qui seront mises en œuvre.

- Monsieur Reibel souhaite savoir si la DREAL a une idée du nombre de personnes impactées par les variantes sur le secteur Tête de Camargue
 - La DREAL précise que ces éléments quantitatifs ont été évalués et seront exposés dans la suite de la présentation dans la partie de comparaison des variantes de tracé sur le secteur.
- Monsieur Arnaud souhaite savoir pourquoi l'échangeur Sud n'est qu'un demi-échangeur.
- Monsieur Arnaud indique que dans le sens Marseille-Nîmes il y aura 30 000 veh/jour sur le pont sur le Rhône dans le cadre d'une réhabilitation qui semble difficile avec ce niveau de trafic. Il est nécessaire de penser au flux qui va vers Nîmes.
 - La DREAL indique que le phénomène d'augmentation du trafic sera étudié et affiné. Les remarques formulées seront prises en compte pour optimiser le projet notamment pour favoriser la meilleure desserte pour limiter le trafic sur certaines voies. La DREAL précise qu'il est nécessaire de trouver un compromis entre l'amélioration de la desserte et la limitation des emprises. La question des ajustements du système d'échanges par rapport aux précédents phases de concertation continue ayant été soulevée plusieurs fois, la DREAL annoncera dans le bilan les suites possible en termes de compléments d'études.

Axe 3.2 : Présentation de la thématique « Acoustique » sur le secteur Tête de Camargue (15)

La DREAL présente le volet « Acoustique » et les enjeux identifiés sur le secteur Tête de Camargue.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur la thématique acoustique.

Axe 4 : Présentation de la thématique « Qualité de l'air » sur le secteur Tête de Camargue (7)

Voir support de présentation, partie 4

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation du volet « Qualité de l'air » et des enjeux identifiés sur le secteur Tête de Camargue.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur la thématique qualité de l'air.

Axe 5 : Présentation de la thématique « Hydraulique », « Agriculture », « Milieu naturel » et « Paysage » sur le secteur Tête de Camargue (20)

Voir support de présentation, partie 5,6,7,8

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation des thématiques Hydraulique, Agriculture, Milieu naturel et Paysage sur le secteur Tête de Camargue.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur les thématiques présentées.

Axe 6 : Présentation de la thématique « Bâti » sur le secteur Tête de Camargue (4)

Voir support de présentation, partie 9

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation de la situation des bâtis sur le secteur Tête de Camargue.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur le bâti.

Axe 7 : Présentation d'analyse multicritère des variantes (56)

Voir support de présentation, partie 10, diapositives 88 à 102

Échanges avec les participants (45')

- Monsieur Reibel souhaite savoir à quoi correspond la « bande des 300 mètres » parfois évoquée.
 - La DREAL indique que le tracé d'une 2x2 « tout compris » fait une soixantaine de mètres de large en moyenne (fourchette haute considérée à ce stade de définition technique des variantes, pour évaluer les impacts associés). Au moment de l'enquête d'utilité publique, il y a une bande d'études qui sera associée à un tracé. La bande de déclaration qui sera proposée à l'enquête publique permet les éventuels derniers ajustements techniques ou environnementaux avant travaux, notamment pour mener des évitements très localisés. Cette bande de DUP est celle dans laquelle peuvent avoir lieu les procédures foncières. Dès le choix du tracé à l'issue de la concertation en cours, les personnes concernées pourront être informées et savoir si elles font partie de la potentielle bande de DUP associée, laquelle pourra être affinée d'ici la DUP et sera plus large que le besoin réel d'emprises pour les travaux.
- Monsieur Reibel souhaite savoir si la variante de tracé Nord TCN peut encore changer.
 - La DREAL indique que la variante de tracé qui sera retenue peut faire l'objet d'optimisations notamment pour des évitements localisés d'habitation. Il est toujours possible de faire un décalage dans l'étude détaillée de la solution retenue de quelques dizaines de mètres. Le tracé peut évoluer mais plutôt dans le sens de l'optimisation pour éviter une habitation, une espèce d'habitat d'espèce protégée, mais le principe du tracé restera le même.
- Madame Reibel souhaite obtenir des précisions sur le niveau des décibels avec les protections phoniques.

- La DREAL, en revenant sur la carte du support de présentation présentant les protections phoniques indique que des pré-dimensionnements des protections phoniques ont été établis pour informer au mieux le public dès ce stade amont des études. Les dimensionnements précis, avec notamment des hauteurs d'écrans adaptés sur chaque secteur, seront définis dans la suite des études préalables à l'enquête publique.
 - La DREAL précise que sur la carte, la partie en vert foncé correspond à 45 à 50 décibels. En vert clair, 50 à 55 décibels. En jaune, 55 à 60 décibels. En orange, 60 à 65 décibels. En violet, cela représente un niveau au-delà de 70 décibels.
 - La DREAL précise que sur la zone au droit de leur habitation, au regard des projections d'effets projet avant protections, c'est effectivement le lotissement dans lequel vivent Monsieur et Madame Reibel qui sera pris en considération pour définir le dimensionnement précis des écrans phoniques
- Monsieur Arnaud souhaite savoir si la préférence pour le tracé Nord est basée uniquement sur la longueur du tracé.
Il souhaite savoir si l'impact de rajouter un échangeur en pleine campagne a été pris en compte.
Il souhaite savoir si l'impact sur le nombre d'habitations concernées a été mesuré.
 - La DREAL précise que quel que soit le tracé retenu, des protections phoniques seront mises en œuvre pour que le niveau sonore en façades des habitations respecte les seuils fixés. Pour Gimeaux, effectivement le tracé nord est légèrement plus près mais en termes d'impact sonore compte tenu de la distance importante, les deux effets projet des variantes y sont à peu près identiques.
 - La DREAL précise que pour évaluer une partie du critère « cadre de vie », le nombre d'habitations concernées a été regardée sur : l'emprise projetée, une bande de 50 m de part et d'autre de cette emprise, et enfin une bande de 150 m de part et d'autre de cette emprise dans une bande de 180 mètres. Le critère du bâti n'a pas été discriminant pour le choix d'une variante de tracé préférentielle sur le secteur Tête de Camargue.
 - La DREAL précise que les impacts des échangeurs sur les espaces agricoles sont pris en compte pour chaque variante de tracé.
 - Monsieur Arnaud souhaite savoir si l'échangeur du tracé Nord est plus impactant que l'échangeur sur le tracé Sud.
 - La DREAL précise que les bretelles des deux d'échangeurs prennent des surfaces supplémentaires dans tous les cas. Il n'y a pas plus d'emprise que ce soit sur le tracé Nord ou le tracé Sud.
 - Monsieur Albert souhaite savoir si, sur la partie centrale au sud d'Arles, cette emprise finale permettrait dans le futur, après la réalisation du projet de contournement, de continuer le périphérique existant actuellement à l'autoroute pour créer une rocade Sud.
 - La DREAL indique que le contournement fait office de complément des rocades existantes. Le projet du Conseil département de la déviation RD35 est pris en compte. A priori, il n'y aura pas de nouveau projet de rocade en parallèle à l'autoroute ni de nouvelle voie routière jumelée à celle-ci.

- Monsieur Reibel souhaite savoir si un positionnement est choisi pour l'aire de repos.
 - La DREAL indique qu'un positionnement pour l'aire de service est privilégié à l'échangeur RN113 / RN568 au niveau du Mas Capelle en prenant en compte les contraintes réglementaires. Cette solution sera affinée dès le tracé retenu pour être présentée à l'enquête d'utilité publique.

- Madame Enjalbert souhaite savoir s'il est prévu, dans le cadre du contournement, d'avoir une entrée sur Raphèle quand on veut aller en direction de Nîmes. Elle précise que c'est aussi le cas pour les habitants de Raphèle en arrivant d'Aix-en-Provence.
 - La DREAL indique que l'objectif partagé en concertation est de créer un barreau pour permettre aux habitants de Raphèle de ne pas avoir à aller jusqu'à Pont de Crau via la RD existante. C'est un point sur lequel la DREAL prévoit de travailler avec les collectivités, en lien avec les études de requalification dont le scénario retenu sera à prendre en compte pour l'insertion du nouveau barreau de liaison souhaité.
 - La DREAL précise que cette thématique fera partie de la concertation continue de l'année à venir, en concertation notamment avec les comités de quartier. Des éléments de présentation plus détaillés sur la desserte de Raphèle sont disponibles sur le site internet www.contournementarles.com dans le support de présentation de l'atelier Raphèle / Saint-Martin-de-Crau du 13 janvier.

- Monsieur Prevost souhaite savoir si une étude de la perte de valeur immobilière liée à la réalisation du contournement autoroutier a été menée et comment fonctionnent les indemnités.
 - La DREAL indique que la thématique de l'évolution potentielle de la valeur du bâti non acquis pour les besoins du contournement, n'a pas été traitée dans le cas d'espèce. Les études réalisées ont d'abord consisté à rechercher à éviter les impacts mais pas encore à les compenser (phase à venir). Ce point pourra être étudié une fois le tracé retenu. La DREAL ne pourra pas évaluer de façon fine a priori la perte ou le gain de valeur financière des biens mais pourra mettre à disposition des études réalisées a posteriori sur les effets constatés de grands projets de desserte du territoire. Il semble en exister sur l'effet de l'implantation de nouvelles lignes à grande vitesse.
 - La DREAL précise que pour les biens concernés directement par le projet, les procédures foncières se font après la DUP, sur la base des emprises finalement nécessaires à la réalisation. Les indemnités sont fixées en cas d'expropriation (à l'amiable ou à défaut par le juge) ou en cas de perte de rendement agricole pour les propriétaires agricoles par exemple.

- Monsieur Becchis souhaite insister sur le fait que le projet de contournement autoroutier doit être réalisé de front avec la requalification de la RN113, la déviation de la RD35.
 - La DREAL indique que l'objectif est de créer le contournement autoroutier d'Arles en lien avec le devenir de l'actuelle RN113 requalifiée. La volonté de la Ville d'Arles a été plusieurs fois réaffirmée au cours de la concertation publique. Concernant la déviation de la RD35, elle est plus avancée et est considérée réalisée avant le contournement en 2028.

- Madame Enjalbert souhaite connaître le prix du péage sur le futur contournement autoroutier.
 - La DREAL indique que l'hypothèse prise en compte est de l'ordre de 2 € pour les véhicules légers et 6 € pour un poids-lourd. Cette hypothèse sera affinée et validée lors de l'appel d'offres de concession dans les années à venir. Le mode de financement du projet pourra impliquer une subvention publique en complément de l'auto-financement du futur concessionnaire par la perception des recettes de péage. Un financement principal par concession apparaît justifié par l'amélioration de l'infrastructure et le gain de temps et confort permis par le projet.
- Monsieur Becchis souhaite savoir comment la tarification sera effectuée s'il n'y a que deux barrières de péage.
 - La DREAL indique que d'ici 2028, les nouvelles autoroutes seront en « free-flow » ou flux libres. Ce dispositif repose sur des portiques qui permettent de lire les plaques d'immatriculation (il n'y a plus de barrière physique). La DREAL ne sait pas encore exactement où ils seraient positionnés, mais les flux venant de l'A54 seront bien reconnus. L'emplacement des portiques et le coût retenu des péages sera décidé durant l'appel d'offres de concession.

Axe 8 : L'organisation de la concertation de décembre 2020 – janvier 2021 (4')

Voir support de présentation, partie 11, diapositives 103 à 107

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 Plan du Bourg du mercredi 20 janvier 2021 à 17h30.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur le dispositif de concertation.

Axe 9 : Fin de la réunion et suites (2')

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 et partagés durant l'atelier :

- Christian Enjalbert : Merci
- André Becchis : Merci
- Nadia Fabre : Merci beaucoup pour cette réunion
- Christelle Castell : Merci