



**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

Note de synthèse de la Réunion plénière de clôture du 28 janvier 2021

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 69 (sans la maîtrise d'ouvrage et l'équipe projet)

HEURE DE DEBUT : 17H30

HEURE DE FIN : 20H45

OUVERTURE DE LA SEANCE :

- Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya Conseil, qui accompagne la DREAL pour la concertation publique réglementaire et anime les échanges, ouvre la séance et partage les règles de travail et d'échanges à distance à permettre un bon déroulement de la réunion sous un format numérique.
- Madame Marie-Rose LEXCELLENT, Maire de Saint-Martin-de-Crau, introduit la réunion par un accueil républicain.
Madame la Maire :
 - Accueille l'ensemble des participants à cette réunion et présente ses meilleurs vœux.
 - Rappelle que cette réunion de clôture était initialement prévue à Saint-Martin-de-Crau et remercie la DREAL et le cabinet Nicaya Conseil pour l'adaptation de son organisation en raison des mesures sanitaires.
 - Précise l'importance de la concertation au vu de l'évolution des enjeux du territoire.
 - Rappelle que la liaison entre les deux sections de l'autoroute actuellement représentée par la RN 113 représente le dernier maillon non autoroutier de l'axe international Espagne-France-Italie. La RN 113 représente un axe structurant dans les déplacements de proximité, de desserte du centre-ville et des zones économiques de Saint-Martin-de-Crau. L'autoroute la plus méridionale passe par le Pays d'Arles, de 150 000habitants, et de la communauté d'agglomération ACCM de 80 000 habitants au cœur de l'arc méditerranéen. Cette situation impose de bien lier le territoire à son environnement, proche et éloigné.
 - Indique que le projet de contournement devrait assurer une liaison au moins aussi performante si ce n'est meilleure que les pôles environnants qui, sinon, se développeront au détriment du Pays d'Arles et non en complémentarité.
 - Rappelle que la saturation de ce tronçon s'accroît d'année en année et rend le parcours entre les deux villes de plus en plus dangereux et que ce projet doit améliorer la fluidité et la sécurité du trafic.
 - Indique, concernant l'aménagement sur place qu'il a, au cours de la concertation, sans doute engendré moins d'interrogations que le tracé neuf prévu sur 13 km au droit d'Arles. Pour autant, de nombreux enjeux existent pour Saint-Martin-de-Crau, pris en compte

dans ce projet : la nécessité de conserver et améliorer les 3 échangeurs existants, l'aménagement de protections anti-bruit pour améliorer la qualité de vie des riverains de la voie qui est attendu par les Saint-Martinois et la nécessité de maintenir les trajets gratuits entre Saint-Martin-de-Crau et Arles.

- Mentionne que cette nouvelle concertation aura permis d'actualiser le projet et de donner la possibilité à chacun d'exprimer son point de vue.
 - Invite chacun à pouvoir s'exprimer lors de cette rencontre et précise que le prochain rendez-vous pour s'exprimer sera l'enquête publique fin 2022.
- Monsieur le Préfet de Région, Christophe MIRMAND :
 - Accueille les nombreux participants à cette réunion de clôture et leur adresse ses meilleurs vœux.
 - Rappelle le double objectif de l'État relatif à ce projet :
 - Un objectif de libération de la Ville d'Arles d'une très forte pression exercée par un trafic de transit très intense, circulant près de quartiers densément habités, notamment en centre-ville d'Arles, inscrit au patrimoine de l'humanité par l'Unesco
 - Un objectif économique qui consiste à parachever un corridor autoroutier de transport européen est-ouest entre l'Espagne et Italie et combler cette continuité avec cette seule portion qui ne répond pas à la nécessité d'assurer la continuité dans des conditions autoroutières.
 - Rappelle différents éléments justifiant son urgence : un enjeu de qualité de vie pour les riverains de l'actuelle RN 113 avec plus de 4 000 habitants situés à moins de 150 m de cet axe, un enjeu de requalification de l'axe existant qui s'accompagnera d'importants projets de restructuration urbaine et un enjeu d'assurer la fluidité de la circulation entre la péninsule ibérique et italienne afin de fluidifier le trafic international.
 - Rappelle que le projet, dans le cadre d'une concession autonome, consiste à mettre aux normes autoroutières une voirie de 13 km existants, la RN 113 et, d'autre part, à réaliser un contournement au sud de la ville d'Arles aux limites du Parc Naturel Régional de Camargue, ce qui justifie la grande sensibilité de ce projet et qu'une grande attention soit apportée à son insertion environnementale.
 - Rappelle la façon dont le projet a fait l'objet d'une priorisation au niveau national lors du Conseil national des infrastructures (COI), mobilisé entre 2017 et 2018 par le gouvernement pour hiérarchiser les projets nationaux, en vue de préparer la Loi d'Orientation des Mobilités, adoptée en 2019 et qui a classé ce contournement dans la catégorie des premières priorités nationales. Ce projet est considéré comme indispensable au plan local, régional et national.
 - Précise de plus que le caractère inondable des espaces traversés et l'évolution de la réglementation, notamment en 2012-2013 a exigé que le maître d'ouvrage tienne compte de ces exigences pour faire évoluer le projet. Le Ministre des Transports avait demandé en juillet 2018 la reprise des études et de la concertation pour permettre de déterminer la solution technique la mieux adaptée et préparer sa mise en œuvre dans les meilleurs délais.
 - Indique que c'est la raison pour laquelle une concertation publique s'est engagée en décembre, malgré le contexte sanitaire, et s'achèvera le 31 janvier prochain. Cette concertation s'inscrit dans la suite d'une concertation menée de façon continue menée en 2019-2020 sous l'égide de la DREAL avec les représentants des acteurs du territoire.
 - Remercie les maires d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau ainsi que leurs équipes qui ont été sollicitées, pour leur soutien dans le déploiement du dispositif d'information du public et de recueil de leurs contributions.
 - Mentionne que cette concertation a poursuivi un objectif d'information du public, de recueil des contributions sur le projet et sur les variantes de tracé au sein du fuseau Sud Vigueirat. Pour le maître d'ouvrage, cette concertation a vocation de permettre d'écouter et entendre l'expression de l'ensemble des riverains et acteurs du territoire en vue d'améliorer la qualité du projet et prendre en considération tous les enjeux, qu'ils soient humains, naturels, agricoles, hydrauliques, économiques et recueillir tous les avis sur la

meilleure variante de tracé sur chacun des secteurs. Il rappelle le dispositif important mis en place par la DREAL à cette occasion et indique se réjouir de cette participation significative au cours de ces deux mois.

- Indique que les échanges ont été de qualité dans un climat d'échange dont il salue l'esprit d'écoute et de respect mutuel de la part des participants. Cette appréciation a été partagée par nombre de participants, quel que soit leur positionnement à l'égard du projet, et s'en félicite.
 - Rappelle que les réunions et permanences ont permis l'interaction avec le maître d'ouvrage et la constitution d'un matériau important qui sera précieux pour la suite de l'élaboration du projet, et remercie celles et ceux ayant participé au partage de ces réflexions, précieuses pour l'État.
 - Précise que la réunion de clôture est l'occasion d'un bilan partiel de ces deux mois de concertation. Il rappelle que la réunion de clôture est l'occasion d'un temps riche en débat et d'apport pour la suite de l'élaboration du projet.
 - Indique que les avis et contributions peuvent encore être transmis à la DREAL jusqu'à la fin du mois de janvier, notamment par le formulaire prévu sur le site internet du projet. Ces concertations publiques réglementaires, au-delà de l'aspect formel, sont un temps d'information, de partage, d'échanges important pour l'État avec les acteurs.
 - Informe qu'une nouvelle phase de concertation continue avec les parties prenantes aura lieu avant l'enquête publique qui se déroulera sur un projet affiné, à l'horizon fin 2022.
 - Remercie le public pour sa participation à l'élaboration de ce projet important pour le territoire et remercie d'avoir permis ces échanges, comme l'avait souhaité Madame la Sous-Préfète lors de la réunion publique d'ouverture.
- Madame la Députée, Monica MICHEL :
 - Accueille les participants et adresse ses meilleurs vœux.
 - Indique que cette phase importante de démocratie de la vie arlésienne sur le projet de contournement autoroutier se clôt avec cette réunion et que l'engouement et la mobilisation des habitants est incontestable. Elle souligne la pertinence et la variété des questions posées montrant la nécessité de la concertation publique autour du projet.
 - Indique avoir obtenu du Gouvernement en 2018 la relance du projet avec une actualisation des études, l'adaptation aux nouveaux enjeux et la mise en place d'un processus démocratique ouvert et l'exigence d'innovation, notamment environnementale, pour un projet du 21^e siècle.
 - Remercie les représentants de la DREAL, de Nicaya et d'Egis pour le travail fourni afin de préparer cette phase de concertation et pour la clarté et la transparence des réponses, preuve de cette volonté d'inscrire les grands équipements dans une logique de territoire, alliant le respect des besoins des concitoyens avec la préservation des équilibres naturels afin de s'inscrire dans la transition climatique et énergétique.
 - Indique que cette concertation est le début d'un processus démocratique qui se poursuivra avec l'enquête publique qui sera l'acte juridique fort de ces 25 ans d'études et de débats. Elle veillera à ce que le processus reste exemplaire, le projet ne pouvant se réaliser autrement.
 - Rappelle que 3 concertations majeures se sont engagées en 25 ans, les études reprises et approfondies régulièrement avec des conditions techniques analysées finement qui ont conduit à retenir le fuseau Sud Vigueirat. Beaucoup d'acteurs de la concertation actuelle ont vécu les précédentes concertations et ont pu, ou non, changer d'avis et appréhender l'aspect humain et urbain du projet. Elle précise que les décisions publiques exigent de prendre en compte les réalités du territoire et du terrain.
 - Indique que la concertation aura permis d'aborder l'ensemble des enjeux du projet, avec une approche géographique des secteurs, pertinente pour aller vers les habitants.
 - Dans le cadre du processus depuis la relance ministérielle, a pu obtenir avec le soutien des CIQ, une observation spécifique de la pollution à Arles, dont Atmosud vient de publier les résultats après un an de mesures. Elle indique l'importance de continuer à agir de concert avec les élus pour la parfaite réussite et finition du projet.
 - Indique que la concertation se poursuivra avec les acteurs du territoire, que les études continueront et que l'enquête publique prendra en compte les conclusions de la phase

actuelle de concertation. L'acceptabilité du projet et la crédibilité en projet en dépendront. Elle remercie les services de la DREAL pour le travail à venir.

- Indique que le projet devra répondre aux questions plus précises : démarche ERC, transparence de l'infrastructure, traversées cyclables, etc. Elle invite la DREAL à continuer de travailler de concert avec les experts du territoire : chambre d'agriculture, SYMCRAU, riverains, etc. Elle souhaite que la problématique des péages soit approfondie, importante pour l'efficacité du projet.
 - Souhaite que l'enquête d'utilité publique puisse se tenir en 2022 afin d'obtenir une mise en service en 2028, principe accepté par le gouvernement après que le parlement l'a inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités.
 - Indique rester présente dans ce processus, vigilante dans l'intérêt du territoire et attentive notamment face aux situations individuelles et remercie les participants pour leur mobilisation, preuve de démocratie.
- Monsieur le Conseiller régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Cyril JUGLARET :
 - Souhaite ses meilleurs vœux aux participants.
 - Rappelle l'enjeu majeur de ce projet pour le territoire avec une dimension nationale.
 - Se réjouit que la concertation se soit déroulée dans les conditions rappelées qui a permis une expression de chacun. Il remercie les services de la DREAL pour ce travail collaboratif exceptionnel pour bien montrer les différents enjeux du projet.
 - Indique que la Région souhaite que le tronçon soit réalisé pour les enjeux précédemment cités et veillera à la poursuite du processus de concertation dans les prochaines phases d'études et au moment de l'enquête publique. Ces phases demanderont l'association des riverains et acteurs du territoire avec la prise en compte des demandes, cela en vue d'aboutir à un tracé optimisé et partagé et à une transparence concernant les mesures compensatoires.
 - Indique que la Région Sud Provence-Alpes-Côte-d'Azur est engagée à travers la « COP d'avance » sur la protection du territoire et sa biodiversité et rappelle à l'État la nécessaire vigilance à avoir concernant ce territoire exceptionnel bordé par le Parc Naturel Régional de Camargue, la Crau et les Alpilles et la nécessité de pouvoir répondre aux demandes des agriculteurs et riverains vivant sur le territoire.
 - Indique le besoin d'intégrer au projet une dimension multimodale claire avec une connexion au réseau urbain et la mise à disposition d'une information multimodale claire avec l'aménagement d'aires de covoiturage, de quais bus, parc relais, stationnement vélos, de ravitaillement en carburants alternatifs, etc. Il souhaite que le projet soit l'opportunité d'être à la pointe des sujets multimodaux.
 - Remercie les services de l'État et les acteurs du territoire et indique être présent aux côtés de l'État, et rappelle l'engagement de la Région à travailler pour un territoire qui soit le plus accessible possible et qui s'inclut au sein de et axe fondamental Italie-Espagne.
 - Madame la conseillère municipale de la Ville d'Arles et vice-présidente de l'ACCM, Marie-Amélie FERRAND-COCCIA :
 - Indique que le Maire a souhaité qu'elle le représente en ce jour de conseil municipal.
 - Remercie l'État pour la qualité de cette concertation sur la forme, avec un format adapté en numérique n'ayant pas altéré la qualité du processus, chacun ayant pu s'exprimer, poser ses questions et trouver des éléments de réponses. Elle indique saluer la qualité du travail et des présentations pointues et approfondies.
 - En tant que conseillère municipale de la Mairie et vice-présidente à l'ACCM aux transports et mobilités, affirme leur soutien au projet de contournement.
 - Indique que ce projet est indispensable pour mettre en œuvre la requalification de la RN113 contournée, attendue et indispensable pour le territoire, du point de vue sanitaire, des quartiers subissant des nuisances et pollutions insoutenables.
 - Rappelle que l'objectif de cette requalification est de réduire le trafic résiduel (30 000 véhicules/jour) et de permettre la mise en place d'une structure ambitieuse avec des voies express dédiées aux mobilités actives et aux transports en commun. Ces mesures permettront ainsi de réduire le trafic routier en ville et favoriser le report modal.

Elle rappelle l'objectif d'une traversée de ville pacifiée, complétée par un pôle d'échanges multimodal, projet pour lequel un travail actif est mené avec la Région, l'ACCM et la SNCF.

- Précise que toutes les solutions seront mises en œuvre pour sortir du tout-voiture et que ce projet va y contribuer. La pacification de la requalification sera également sociale avec l'intégration géographique et sociale des habitants du quartier de Barriol, intégré au centre-ville grâce à la requalification.
 - Indique que le projet de contournement ouvre un champ des possibles pour la Ville qui pourra se projeter vers l'avenir et vers des objectifs d'urbanisme et patrimoniaux, impossibles sans cela comme, par exemple, le port de plaisance. Elle rappelle ce que Les Amis du Vieil Arles ont partagé dans la Provence, à savoir que la requalification contribuera à la préservation du patrimoine et de valorisation, notamment du cirque romain.
 - Indique que le travail d'étude de requalification est en cours, avec un objectif d'attribution d'un marché public dans quelques mois. Une grande attention sera apportée aux différents sujets évoqués.
 - Affirme l'importance que le projet de contournement ne soit pas encore décalé dans le temps.
 - Indique que la réduction de l'impact carbone sur le territoire est importante. Monsieur le Préfet a annoncé le 20 janvier la reprise d'une table ronde entre la Région et la SNCF pour la rénovation de la gare de triage de Miramas. Elle salue la décision et indique que la Ville d'Arles souhaite y participer afin de favoriser l'usage du fret ferroviaire. Elle précise que le report modal doit se faire plus que jamais sur le transport des marchandises et que le projet de contournement doit soulager la ville sans l'éloigner de cet objectif bas carbone.
 - Indique que la Ville et l'ACCM continueront à participer à la réalisation du projet au cours des futures échéances.
- Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles, Stéphane PAGLIA :
 - Accueille les participants et remercie pour l'organisation de cette concertation avec une qualité d'écoute et technique indéniables.
 - Indique qu'une solution est à trouver pour cette situation actuelle intenable le long de la RN113.
 - Indique que le projet de contournement autoroutier apparaît comme l'unique solution pérenne face aux défis d'une mobilité efficiente et durable pour le Pays d'Arles.
 - Rappelle les enjeux du projet et de la requalification, à savoir fluidifier l'accès aux centres-villes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau, à ses commerces et aux zones économiques et soulager la pression exercée sur le réseau secondaire. Au-delà des gains sur la santé des riverains et des usagers, le transfert de la circulation en transit sur ce nouvel itinéraire facilitera le transport des riverains au quotidien, des salariés, des clients et visiteurs de nos communes et le projet apparaît donc comme un atout économique pour un territoire en plein essor.
 - Rappelle l'importance de la Camargue et de la Crau sur le territoire et précise que l'objectif du projet n'est pas de créer ou agrandir les zones économiques ou logistiques mais bien de conforter ces activités présentes et créer des conditions favorables pour inciter des entreprises de tout type à s'installer et créer des emplois.
 - Rappelle l'importance de la circulation des biens et des personnes dans l'économie et indique que la mobilité est un maillon fondamental de l'attractivité agricole, artisanale, industrielle, touristique, commerciale ou tertiaire. Il précise qu'une mobilité entravée fragilise tout un territoire et son économie et que de l'habitant à l'entrepreneur, en passant par le visiteur, il est essentiel de pouvoir se déplacer, expédier ou livrer dans de bonnes conditions.
 - Rappelle que la CCI et le monde économique du Pays d'Arles expriment à nouveau aujourd'hui leur souhait de la réalisation du projet de contournement autoroutier d'Arles dans les meilleurs délais avec des études approfondies, notamment sur le système

échangeurs et sur la mise en œuvre de solutions réduisant l'impact sur les sols et le système écologique du territoire.

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

- Stéphane Saint-Pierre présente les séquences de cette réunion plénière de clôture :
 - Objectifs et caractéristiques du projet
 - Retours de la concertation quantitatif et qualitatif
 - Orientations de travail prévisionnel
 - Calendrier prévisionnel pour la suite
 - Un temps d'échanges est prévu à l'issue de chacun de ces temps afin d'échanger avec le public

RELEVÉ DES ÉCHANGES :

Axe 1 – Objectifs et caractéristiques du projet de contournement autoroutier d'Arles (1h15)

Voir support de présentation, partie 1, diapositives 12 à 18

Fabrice Levassort, directeur adjoint de la DREAL Provence-Alpes-Côte-d'Azur, présente les objectifs fondamentaux du projet, les caractéristiques du projet et les effets attendus en termes de trafics. Il indique les attentes du maître d'ouvrage et le périmètre de la concertation publique réglementaire et précise le dispositif de concertation mis en œuvre. Il partage un retour sur la participation du public en réunions, aux permanences, en ligne et sur les autres supports à disposition du public pour échanger et recueillir les contributions.

Échanges avec les participants (1h)

- Madame Bousquet-Fabre, vice-présidente de l'ACEN :
 - Indique qu'un collectif inédit s'est réuni et associe communautés scientifiques, agricoles, naturalistes, associatives et citoyennes pour alerter sur les risques d'atteinte à l'intégrité de la Camargue et de la Crau, de renommée internationale.
 - Précise que le tracé sud Vigueirat viendrait impacter fortement le territoire, ses richesses naturelles, culturelles et économiques alors même que la France s'est engagée à réduire ces émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030. Elle indique l'incompatibilité du tracé avec les engagements de la France en matière de climat, de biodiversité et de non-artificialisation des sols et souhaite que le gouvernement reconnaisse que le projet irait à l'encontre de ces accords.
 - Précise que toutes les études n'ont pas été actualisées, puisqu'elles l'ont été à partir du fuseau dit Sud Vigueirat et non des dizaines d'études réalisées avant ce choix.
 - Le collectif demande à ce que le tracé Sud Vigueirat ne soit pas mis en œuvre et qu'une variante respectant l'emprise actuelle de la route existante soit réétudiée afin de préserver définitivement la Camargue et la Crau des grandes infrastructures.
 - Indique que l'ensemble des contributions réalisées lors de la concertation continue n'ont pas été prises en compte, contrairement au principe mentionné par la DREAL.
 - 23 associations, fédérations et syndicats locaux font partie de ce collectif, opposé au projet qui demande à ce que le projet soit repris depuis le début.
 - La DREAL indique avoir reçu la contribution du collectif qui sera versée au bilan et note la position du collectif estimant que les enjeux liés au territoire et ceux liés au projet sont incompatibles, contrairement à l'approche de la DREAL. Un travail continuera d'être mené sur la compatibilité du projet avec l'ensemble des enjeux précités.
 - Des éléments d'évaluation de l'ensemble des solutions historiques ont été actualisés et publiés sur le site dédié au projet. Ils permettent de rendre

compte de l'absence de solutions alternatives viables au fuseau Sud Vigueirat.

- Monsieur Moya, de l'association Agir pour la Crau, :
 - Remercie pour l'organisation de cette concertation et de ce débat.
 - Indique son étonnement, dans le cadre de la concertation qui se veut objective, quant à l'introduction de la séance de clôture par les élus et personnalités politiques qui ont ainsi pu exprimer leur avis favorable au projet. Il souhaite que la réunion de clôture permette, dans un esprit de neutralité et d'objectivité, un retour de la maîtrise d'ouvrage sur le dispositif mis en œuvre pendant ces deux mois.
 - Souhaite savoir s'il y aura un bilan de la concertation contenant des éléments sur la fréquentation et les notes et contributions des acteurs et de la population.
 - La DREAL précise que cette réunion est l'occasion pour tous de pouvoir contribuer, se positionner par rapport au projet et poser des questions.
 - La DREAL précise que le projet est porté par l'État avec une affirmation de ses positions tout en tenant compte des différentes contributions.
 - Un bilan de la concertation sera établi et une première esquisse sera proposée dans la suite de la présentation.

- Monsieur Coppey, administrateur de FNE 13 :
 - Remercie de cette rencontre et abonde dans le sens des deux précédentes interventions.
 - Précise son étonnement quant à la présentation par les élus et aurait souhaité en premier lieu une présentation des contributions de la concertation.
 - Indique que le projet n'avait pas été retenu dans un premier temps parmi les projets les plus prioritaires dans le rapport Duron puis a ré-émergé sous la pression de la députée de la circonscription. Il partage son impression de précipitation du projet.
 - Indique que deux grandes motivations existent à la réalisation du projet :
 - L'une portée par les riverains qui souhaitent que les nuisances soient réduites. Il affirme qu'un projet de contournement ne diminue jamais les trafics et que la réduction forte de la capacité de l'infrastructure actuelle est difficilement atteignable car la DREAL souhaiterait éviter des reports forts sur la voirie locale. Il indique qu'il n'y aura pas de réduction majeure de trafic et donc de réduction des nuisances, à moins d'équipements beaucoup plus structurants, inconnus actuellement. Il souligne le « mensonge » concernant l'apport en termes de qualité de vie des riverains.
 - L'autre étant économique, avec une augmentation des déplacements avec camions et la mise en place d'un chaînon manquant pour construire un « tuyau » facilitant les écoulements au niveau d'Arles avec un souhait de faciliter le trafic routier, au détriment d'autres itinéraires. Il indique que les porteurs de projets sont dans une optique d'augmentation des flux de trafics, contraints par l'infrastructure actuelle.
 - Indique que ces éléments lui apparaissent contradictoires par rapport aux orientations de l'État et des nations en termes des GES, réduction des pollutions, préservation du climat, de la biodiversité et des terres agricoles. Cela lui apparaît choquant de pousser à la réalisation de ce projet.
 - La DREAL indique qu'il n'y a pas de mensonge sur les chiffres présentés. Le fait de réaliser un contournement autoroutier n'a pas vocation à baisser globalement l'ensemble du trafic mais bien à le baisser en traversée d'Arles et dans les quartiers les plus habités, afin de réduire leur exposition à ces nuisances, y compris sur la section aménagée sur place avec une protection des populations.
 - Le projet de contournement accompagne un certain nombre d'évolution du trafic et à vocation à baisser fortement le trafic en traversée d'Arles notamment. Les éléments détaillés des projections ont été partagés lors de la réunion thématique axée sur les Déplacements, à laquelle n'a malheureusement pas participé M. Coppey.

- Une personne (« JPC ») indique :
 - Être d'accord avec Monsieur Coppey sur ces propos concernant la présentation du projet en réunion de clôture avec un intérêt affiché du projet pour la Région et le GPMM ;
 - Que des projets moins coûteux pourraient être mis en œuvre avec l'utilisation de l'autoroute A7/A9 déjà existante qui permettrait d'éloigner la pollution de la ville et protéger la biodiversité. Il précise par ailleurs que la ville d'Arles subit les nuisances venant de Fos avec une projection de pollution par le vent du sud, venant de l'usine de Tarascon et du trafic à Arles ;
 - Que ce projet hâtif ne pourra résoudre les diverses problématiques et qu'un projet, une fois réalisé se retrouve souvent dépassé par les nouveaux enjeux ;
 - Que la concertation pourrait être élargie, à l'échelle régionale car Arles sera toujours enclavé et nécessite une ouverture vers le Nord et vers la France ;
 - Que la plateforme de Saint-Martin-de-Crau va se démultiplier d'ici quelques années et devra aller sur Salon ou Nîmes. Une ouverture vers le Nord, déjà amorcée à la sortie d'Avignon, pourrait désenclaver Arles et Saint-Martin-de-Crau et ne sait pas s'il existe des études à ce propos. Il ne sait pas si le raccourci Marseille-Salon-Arles-Nîmes est le plus court.
 - Souhaite signaler que deux ouvrages majeurs traverseront le Rhône et souhaite que soit étudié une ouverture qui suivrait la Durance avant de rejoindre l'A9. Ce projet pourrait avoir l'avantage d'être moins coûteux et impactant pour la population arlésienne et la Camargue.
 - Indique que ce projet de contournement sera a priori en hauteur, du fait des problématiques de marécages et se demande quel sera l'impact visuel en arrivant sur le territoire.
 - La DREAL invite à écouter et réagir à la prochaine partie de la présentation qui concerne les expressions des participants lors de la concertation.
 - La DREAL invite à consulter l'étude sur les solutions alternatives, étudiée et mise à disposition sur le site internet du projet.
 - La DREAL précise tenir compte de la cohérence du projet avec les projets du territoire, y compris dans les projections de trafic. Ces hypothèses seront actualisées dans le cadre d'une évolution des projets locaux. Elles peuvent être discutées et le seront jusqu'à l'enquête publique.
 - La concertation n'a pas été restreinte, que ce soit sur le site ou en réunion. La DREAL précise avoir rencontré en réunion et permanence des personnes n'habitant pas à Arles ou Saint-Martin-de-Crau.
 - Concernant les options de franchissement sur le Rhône, la DREAL invite le participant à consulter le dossier « Étude des solutions alternatives » qui évalue, à l'aune des enjeux 2020, un ensemble de solutions sur le territoire.
 - Sur l'insertion paysagère du projet, cette question a été au cœur des ateliers géographiques. La DREAL a souhaité présenter de façon transparente ce que peut représenter une bonne et une mauvaise insertion paysagère et s'attachera à travailler à une insertion paysagère de qualité.
- Madame Bousquet-Fabre souhaite partager différents éléments :
 - Elle indique qu'une autoroute à 130 km/h risque d'engendrer des nuisances
 - Elle précise que le collectif prône la solution de la variante sous-fluviale longue qui a obtenu de très bonnes évaluations de la part de la DREAL sur les différentes fonctions
 - A pris connaissance que des CIQ et associations ont été approchés par la mairie d'Arles pour les inciter à contribuer à la concertation au motif qu'il y avait trop d'avis négatifs.
 - Sur les options de passage, la DREAL indique qu'un tableau de synthèse a été réalisé avec la publication également d'un diagnostic complet publié sur le site et complémentaire au tableau de synthèse, résumant une analyse d'un tiers indépendant. La DREAL précise que les résultats avaient par

ailleurs été présentés lors du comité de suivi, instance réunissant les acteurs rencontrés dans le cadre de la concertation continue. Ce rapport a été mis en ligne sur le site internet du projet.

- La DREAL constate que lors de la concertation, des avis contre et en faveur du projet ont été émis et la présentation de cette réunion permettra de dresser le constat de cette diversité d'opinions témoignées.
 - Concernant la vitesse, ces aspects ont été évoqués avec les thématiques de la qualité de l'air, de l'acoustique. Des engagements d'éclaircissement sur des points ont été notés.
- Odile Crombé, membre de l'association « Tous pour le contournement maintenant » :
 - Indique avoir participé aux 3 concertations préalablement citées par Madame la Députée Monica Michel ;
 - Se réjouit, avec les autres membres de l'association, de la perspective donnée d'une réalisation d'ici 2028 avec un souhait du maintien de ce calendrier ;
 - Est en accord avec les termes employés par Monsieur le préfet de région, à savoir le besoin de « libérer » la ville d'Arles d'un certain nombre de nuisances (pollution, accidentologie). Elle indique que beaucoup d'arlésiens témoignent de ne pas oser prendre la voie rapide du fait de l'insécurité ;
 - Indique que l'association souhaite que les baisses de trafics donnent de nouvelles perspectives de structuration et d'aménagement de la ville. Elle précise que l'association a insisté sur la balafre que représente la RN 113 actuelle et l'impossibilité de pouvoir penser la ville autrement. L'association souhaite repenser toutes les aménités de la ville, c'est-à-dire l'embellissement, les nouveaux aménagements, la création de nouveaux logements, de zones d'activité, d'un port de plaisance, etc. Le contournement autoroutier et la diminution de trafic en travers d'Arles offre à la ville des perspectives économiques, sociales, touristiques et d'emploi et la possibilité de l'imaginer autrement.
 - Précise que la Camargue et la Crau doivent être protégées et que la ville d'Arles est reconnue comme faisant partie du patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. De fait, il est important de s'attacher aux espaces urbains et patrimoniaux de la ville et de la préserver
 - Souligne que la variante sous-fluviale longue serait un aménagement lourd avec une infrastructure difficile et ayant des conséquences importantes (transport des matières dangereuses, élargissement des voies nécessaire nécessitant de détruire le cirque romain) et qui nécessitera de même encore 25 ans d'études. Une majorité des arlésiens souhaite que l'infrastructure soit réalisée dans les meilleurs délais avec des mesures de compensation mises en place.
 - La DREAL indique son intention de poursuivre le travail de cohérence entre les études du contournement autoroutier d'Arles et celle qui sera menée par la Ville d'Arles concernant la requalification, notamment dans les perspectives de trafics.
 - La DREAL précise que le CEREMA, expert reconnu en termes de trafics et de connaissances de la mobilité, apporte son appui et expertise dans les études du contournement, et accompagnera également la Ville dans le cadre de l'étude de requalification.
 - Concernant les options de passage, la DREAL remercie l'ensemble des participants ayant pris connaissance de l'étude des options de passage et des rapports mis à disposition du public.
 - Monsieur Caillot souhaite partager une observation et une question.
 - Il indique que des ateliers pédagogiques menés par un expert ont été organisés dans le cadre de la précédente concertation sur les nuisances sonores et le bruit et appréciés par les participants. Il souhaite savoir si ces thématiques ont été abordées au cours de cette concertation et si les solutions techniques ont été définies en vue de leur prochaine mise en œuvre.

- Sur le tracé, il indique que plusieurs solutions ont été étudiées et dans le respect des avis de chacun il se demande ce qui manque pour trouver un compromis entre les personnes favorables et celles opposées.
 - La DREAL indique que ces ateliers ont eu lieu dans le cadre de la concertation continue 2013 et ont permis d'expliquer les dimensionnements fins.
 - Une fois le tracé connu, de nouveaux ateliers seront organisés sur la base de solutions techniques affinées avec prise en compte de la variante de tracé retenue et des projections de trafics actualisées
 - Lors de la présente concertation réglementaire, des pré-dimensionnements ont été présentés afin de visualiser les effets possibles des protections phoniques. Le dimensionnement fin sera fait une fois le tracé retenu.
 - L'intérêt de la DREAL est que chacun puisse exprimer son point de vue et tous sont écoutés.

- Monsieur Chazalon, habitant du secteur Draille Marseillaise :
 - Souhaite prendre position contre le projet de contournement autoroutier d'Arles ;
 - Indique que la solution sous-fluviale longue a été écartée vis-à-vis de son coût. Il se demande si des fonds à l'échelle du projet, national et européen, pourraient être levés ;
 - Mentionne que le territoire sera balafré par une seconde cicatrice avec la réalisation du projet qui coupera les trois secteurs concernés par le tracé neuf ;
 - Souligne les échanges en faveur de la mise en place de moyens pour diminuer les incidents et réduire le trafic sur la RN 113 dès à présent. Par exemple, il souhaiterait que la bretelle d'accès au centre-ville, fermée les samedis matin, puisse l'être de façon permanente. D'autres propositions concernent la réduction de la vitesse et des interdictions pour détourner le trafic d'Arles ;
 - Évoque la diffusion récente du film « Legacy » de Yann Arthus-Bertrand et celle de la prise de parole de Greta Thunberg dont le propos est de protéger la nature et la santé des habitants, sans avoir à évoquer des aspects financiers.
 - La DREAL invite le participant à formaliser son avis sur le site du projet et à consulter le rapport sur les variantes alternatives qui ont été étudiées.
 - La DREAL indique avoir entendu les préoccupations sur l'insertion du paysage dans le territoire.
 - Sur l'accidentologie, un diagnostic a été présenté lors de la réunion « Déplacements », dont le support est en ligne sur le site dédié au projet.
 - Concernant la bretelle d'accès au centre-ville, la DREAL note les éléments et s'en fera l'écho auprès des organismes compétents.

- Monsieur Coppey de la FNE13 indique :
 - Que les opposants au projet lisent également les rapports d'étude mis en ligne avec beaucoup d'attention ainsi que les argumentaires de chacun ;
 - Être déçu que certains éléments ne sont pas pris en compte comme les mesures à court terme de fermeture de bretelle, de déplacement du trafic de transit par l'A7/A9 ou encore la mise en œuvre du trafic ferroviaire et de contraintes au trafic routier.
 - Que la réduction des nuisances pour les quartiers riverains de la RN 113 qui, une fois requalifiée, aurait un trafic résiduel abaissé est un mensonge et souhaite pouvoir travailler sur des bases objectives. Il indique qu'aucun élément concret sur la requalification n'a été évoqué.
 - Qu'il aurait souhaité que les élus présents en début de soirée restent afin d'écouter les participants.
 - La DREAL précise que des réunions ont permis d'indiquer les premières modélisations traduisant l'effet du projet en matière de nuisances, effet positif ou négatif.
 - Ces éléments sont disponibles sur les supports des réunions mis en ligne.

- Ces évaluations seront poursuivies, précisées et expertisées afin d'objectiver les effets directs et indirects, favorables ou défavorables, du projet et alimenter le dossier d'études d'impact.

Axe 2 – Retour sur les expressions des participants sur le projet (40')

Voir support de présentation, partie 2, diapositives 18 à 36

Julien Menotti, responsable d'opérations à la DREAL, partage avec les participants un retour global sur les expressions des participants pendant les deux mois de concertation. Une analyse fine des contributions sera réalisée lors du bilan de la concertation. Ces expressions ont concerné différents volets du projet : situation actuelle du territoire, opportunité du projet de contournement, solutions alternatives, requalification de la RN 113 et mesures d'attente, trafics et échanges, caractéristiques du projet, conditions d'insertion du projet et cohérence territoriale, maîtrise des impacts du projet sur l'environnement humain, agricole et naturel et suites données à la concertation réglementaire.

Échanges avec les participants (20')

- Monsieur Lansard, docteur sur Arles, habitant de Raphèle avec son épouse, partage :
 - Son soutien pour la réalisation du projet d'un contournement autoroutier ;
 - L'importance des nuisances actuelles provoquées, également sur Raphèle, dès qu'un incident se produit sur la RN113 ;
 - Que certains propos précédents lui semblent excessifs étant donné que les 3 consultations majeures qui ont eu lieu montrent qu'il n'y a pas de précipitation ;
 - Sa lecture des dossiers bien réalisés selon lui et l'importance de l'implication des particuliers dans les problèmes locaux ;
 - Son expérience personnelle en tant qu'utilisateur de la route, en indiquant les problématiques rencontrées très fréquemment sur le tronçon de la RN 113, parfois plusieurs fois par semaine en été ;
 - Que les propos sur le sacrifice de la Camargue lui semblent excessifs avec une traversée qui n'est pas en plein milieu de ce territoire ;
 - L'exemple du contournement de Montpellier, favorable à la ville malgré les travaux ;
 - Son intérêt pour l'étude d'une autoroute qui serait limitée à 110 km/h ;
 - Qu'un détour vers Orange avec une mesure de police d'interdiction lui apparaît irréaliste.
 - La DREAL invite le participant à formaliser son avis sur le site du projet.
 - La DREAL remercie les personnes ayant salué le dispositif d'information mis en œuvre.

- Monsieur Jalbert, directeur de la Tour du Valat, remercie la DREAL pour la concertation menée de façon opérationnelle malgré le contexte sanitaire.
 - Il indique qu'il est dommageable de ne pas pouvoir mettre de pièces jointes ou de graphiques sur le site du projet dans les contributions ou avis.
 - Il souhaite savoir quand est-ce que le bilan de la concertation sera publié avec une réponse aux questions posées.
 - Il précise que les documents présentés révèlent des faiblesses et limites et partage que des intervenants (naturalistes, scientifiques), lors de la concertation continue sur le volet Milieu naturel, ont relevé la faiblesse des études environnementales. Il lui semble que les documents ne sont pas assez appropriés pour que chacun ait en main des éléments de qualité suffisante pour comprendre les enjeux.
 - Il souligne que la DREAL a relevé parmi les expressions des participants un besoin d'analyse de la compatibilité des enjeux du projet aux enjeux et engagements pris par la France. Il précise avoir fait l'exercice au regard des engagements pris par la France après 2005, date à laquelle le fuseau sud Vigueirat a été retenu. Ces engagements sont entre autres la stratégie nationale bas carbone (SNBC), la démarche Éviter-Réduire-Compenser renforcée par la Loi de reconquête de la

Biodiversité en 2016 et le plan de biodiversité de 2018 qui renforce la volonté d'une zéro artificialisation nette. Le contexte national apparaît donc défavorable et il souligne la difficulté à respecter la trajectoire souhaitée par la SNBC, notamment dans le secteur du Transport et du transfert modal. Il souligne une augmentation du transport routier à un niveau jamais atteint auparavant. Il indique que la séquence ERC est négligée et mal mise en œuvre dans les projets d'aménagements et que les outils sont inadaptés pour enrayer l'artificialisation des sols.

- Monsieur Jalbert indique ne pas avoir trouvé d'éléments probants prouvant que le projet allait servir à la réussite des divers engagements pris par la France. Au niveau local, les niveaux de pression sont déjà forts par rapport au niveau national.
- Il indique que la contribution écrite de la Tour du Valat permet d'analyser des éléments tangibles issus des pouvoirs publics sur la mise en œuvre de la Stratégie nationale. Leur conclusion est donc que le projet n'est absolument pas compatible avec les trois stratégies citées auparavant.
 - La DREAL précise que ces différents éléments ont pu être évoqués dans le cadre de la concertation par d'autres participants. La DREAL apportera des éléments de réponse à ces engagements dans le cadre du dossier d'enquête publique pour ainsi objectiver la façon dont le projet répond à ces différents engagements.
 - Sur la SNBC, la DREAL analyse comment le projet peut s'inscrire dans cette stratégie et étudie la compatibilité des hypothèses en termes de perspectives de croissance du trafic, d'amélioration du bilan de GES et de favorisation du report-modal. L'étude de ces thèmes sera poursuivie dans les prochaines phases d'études et de concertation afin de développer des connexions multimodales, thème évoqué par les représentants de la Région et de la Ville.
 - Le calendrier prévisionnel des suites sera présenté en fin de réunion.
 - Pour les pièces jointes, d'autres canaux sont mis à disposition, notamment le courrier postal. Il est également possible d'envoyer une contribution à l'adresse mail : contournementarles@nicaya.com
 - Concernant les études environnementales, la DREAL souligne l'équilibre entre l'organisation des ateliers collectifs intégrant jusque là des entités expertes dans le domaine environnemental et d'autres non, et la finesse nécessaire aux études environnementales.
 - La DREAL précise que l'étude d'impact sera réalisée une fois la variante de tracé retenue dès 2021 avec la définition des principes de réduction et de compensation des impacts, en concertation étroite avec les spécialistes locaux et les associations qui le souhaiteront.
 - La DREAL note la demande de renforcer les études environnementales et leur présentation et précise que des compléments peuvent et ont pu être faits au cours de la présente concertation publique.

Axe 3 – Les suites envisagées par la maîtrise d'ouvrage (30')

Voir support de présentation, partie 3, diapositives 37 à 43

Lionel Patte, chef de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage au sein de la DREAL, présente les premières suites envisagées par la maîtrise d'ouvrage, en lien avec les demandes et avis formulés par les participants au cours de la concertation.

Échanges avec les participants (15')

- Stéphane Coppey remercie de la présentation bien qu'il souhaitait une présentation plus chiffrée des contributions.
 - Il note que le débat a mis en valeur la parole des acteurs institutionnels et économiques ainsi que l'État, favorables au projet, au moins tout autant que les opposants au projet.

- Sur l'impact de la concertation, il indique avoir participé à l'alter-concertation organisée par le collectif associatif Changeons d'Avenir qui a réuni, il lui semble, plus de participants par rapport aux réunions officielles, relativisant ainsi le succès affiché de cette concertation officielle menée par la DREAL.
- Sur les prises de parole, il remercie Stéphane Saint-Pierre d'accorder la parole à tout un chacun en faisant la demande.
- Concernant les idées défendues, les représentants d'associations s'appuient sur des documents structurants, régionaux, locaux, nationaux et souhaitent que les lois soient appliquées. Il indique que le collectif associatif examinera des actions juridiques envers les décisions de réalisation du projet.
- Il indique que des outils intermodaux existent avec la présence d'un pôle d'échanges multimodal à Arles et invite chacun à envisager l'urgence climatique et regarder les textes existants rappelés en réunions. Il précise que d'autres projets ont été présentés, notamment lors du débat public Fos-Salon avec des horizons indiqués à plus longue échéance, d'où le fait de parler de précipitation pour le projet de contournement qui serait à l'horizon 2028.
- Il indique que le monde n'est plus aux grandes infrastructures, routières et ferroviaires, mais à l'optimisation de l'existant pour réduire les nuisances. Sur le territoire, celles-ci le seront avec des dispositifs contraignants l'utilisation de la RN113.
- Il indique que la rocade L2, projet ancien sur Marseille, n'a finalement pas apporté la réduction des nuisances attendues lors de sa mise en service. De nouveaux trafics supplémentaires existent qui sont ressentis par les riverains et provoquent des blocages pour les usagers du bus. Le transport individuel a été favorisé au détriment du transport collectif et si cela est le cas pour le projet de contournement autoroutier d'Arles, une opposition importante aura lieu.
 - La DREAL indique que de nombreux thèmes ont été évoqués dans les réponses aux précédentes interventions et invite à poursuivre les échanges dans la suite du processus d'élaboration concertée du projet jusqu'à l'enquête publique, à laquelle est conviée la FNE13.
- Monsieur Albert remercie la DREAL pour la prise en compte de l'ensemble des échanges et des pistes de réflexion amorcées et indique que c'est tout à son honneur d'approfondir et de rester à l'écoute des observations.
 - En tant qu'habitant d'Arles, il souhaite que les sens de circulation depuis et vers la route des Saintes-Maries-de-la-Mer et l'ouest de la ville soient pris en considération avec les bassins de population de ces zones, notamment celle de Fourques qui connaît un trafic local très important.
 - Il indique que ces zones arrivent naturellement par le pont et demande à ce que les études de trafic puissent être approfondies en tenant compte du trafic sur les différentes périodes de l'année. Il souhaite que le système d'échanges soit affiné sur les zones évoquées.
 - Dans le cadre de l'approfondissement de la cohérence du projet avec les projets locaux évoqué par la DREAL, il demande si la prise en compte du trafic local avec une troisième voie pourrait être envisagée. La solution viable à son sens serait un contournement complet et un pont au nord pour parler de continuité autoroutière dans le cadre d'une baisse des trafics et la réalisation de la requalification.
 - Il indique l'importance d'être cohérent avec les engagements de la France en matière d'environnement.
 - La DREAL remercie le participant et note les mesures d'approfondissement, notamment pour les zones desservies par la route des Saintes-Maries-de-la-Mer. Des fonctions d'échanges seront examinées et les décisions seront présentées en toute transparence.
 - La DREAL indique que les études sont mises en œuvre pour obtenir déjà dans un premier temps un pont au sud d'Arles et qu'il n'y a pas de projet pour un quatrième franchissement du Rhône au nord.

Axe 4 – Calendrier prévisionnel et clôture de la réunion (10')

Voir support de présentation, partie 4, diapositives 44 à 46

4.1 – Calendrier prévisionnel

Fabrice Levassort présente le calendrier prévisionnel pour la suite de l'élaboration du projet.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de question sur le calendrier prévisionnel du projet.

4.2 – Clôture de la réunion

- Fabrice Levassort, au nom de l'État, remercie l'ensemble des participants et la diversité des points de vue exprimés. Il indique que l'État agit pour la population, dans la transparence, en objectivité et avec honnêteté intellectuelle.
- Fabrice Levassort précise les éléments suivants :
 - Il indique être conscient des enjeux actuels, indique que les lois, décrets et réglementations sont appliqués et sont des matériaux d'outils de travail des services de l'État et de la puissance publique.
 - La concertation se poursuit jusqu'au 31 janvier 2021. Dans ce cadre, il invite les participants à continuer à contribuer au projet et invite les représentants de l'alter-concertation, évoquée lors de la réunion, à déposer leur contribution.
 - Une analyse complète sera menée et un bilan réalisé avec un retour vers le public.
 - Il précise que la DREAL, en tant que service de l'État, a d'autres compétences que l'aménagement : en matière de biodiversité, paysages, eau, bruits, risques, sobriété foncière, etc. La démarche Éviter-Réduire-Compenser fait ainsi partie du cœur de métier de la DREAL et sera rigoureusement appliquée pour le projet.
 - L'objectif de la DREAL est de proposer la meilleure solution aux enjeux tout en écoutant les participants, afin de faire émerger un intérêt général partagé.
 - L'enquête publique permettra de proposer un projet affiné, détaillé sur un ensemble de thématiques, dont la synthèse permettra de promulguer l'intérêt général et délivrer le meilleur projet pour le territoire.
 - Il remercie les participants pour les échanges intenses et utiles pour le maître d'ouvrage.

Stéphane Saint-Pierre clôt la réunion en souhaitant une bonne soirée aux participants et invite à déposer une contribution sur le site dédié au projet : www.contournementarles.com

Il 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 :

- Rémi DORNE – Région Sud : Merci à la DREAL et Nicaya et à l'ensemble des participants pour leurs contributions lors de cette réunion.
- Jean JALBERT – Tour du Valat : Merci à tous et comme pour les autres réunions, merci pour la méthode et le climat constructif des échanges
- Monica MICHEL : Merci beaucoup à tous. Bonne soirée.
- Nadia FABRE : Bravo et merci pour cette belle réunion de clôture
- Christelle Castell – CCI PA : merci pour ces échanges. Bonne soirée.
- Anthony LOMBARDI : Très bonne soirée à vous. Même si je ne suis toujours pas convaincu par ce projet inquiétant
- NACCARATO : Encore une fois, merci pour ces échanges. Merci d'avoir partagé une première synthèse des contributions.