



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité*

**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 Draille Marseillaise du 26 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 Draille Marseillaise :
 - Présentation des modalités de la concertation publique et du projet de contournement
 - Présentation du Secteur Draille Marseillaise
 - Acoustique
 - Qualité de l'air
 - Hydraulique
 - Milieu naturel
 - Agriculture
 - Paysage
 - Bâti
 - Présentation des variantes de tracé sur le secteur Draille Marseillaise
 - Suites de la réunion et de la concertation

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 41

HEURE DE DEBUT : 17H35

HEURE DE FIN : 20H55

RELEVÉ DES ÉCHANGES :

Axe 1 : Objet, objectifs, modalités de la concertation publique (6')

Voir support de présentation, partie 1

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 (22')

Voir support de présentation, partie 2

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 (7')

- Madame Cabane souhaite savoir comment il est possible d'atteindre un taux de gaz à effet de serre cohérent avec les accords de Paris alors que le projet ne va pas diminuer le trafic de camions mais l'augmenter.
 - La DREAL indique que le projet ne va pas créer de trafic mais canaliser un trafic qui existe déjà ou est projeté (qui passe aujourd'hui sur la RN113).
 - Elle indique que pour atteindre les objectifs de Paris, l'État mène plusieurs actions sur le volet du report modal, le ferroviaire et le fluvial. Parmi les actions qui permettent d'atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, beaucoup d'efforts sont portés sur l'évolution des véhicules avec l'objectif de décarboner que ce soient les véhicules particuliers ou les poids-lourds. En 2021, le GPMM va installer une station de recharge à hydrogène pour les poids-lourds.
 - La DREAL précise que le projet de contournement autoroutier intégrera des moyens qui permettent d'accompagner les politiques menées notamment favoriser l'utilisation de véhicules électriques. Ce n'est pas le projet, ou l'absence de projet, qui permettra d'atteindre la neutralité carbone. C'est un ensemble de mesures, réalisées en cohérence, qui permettra d'atteindre cet objectif. Tous ces éléments sont précisés dans la Stratégie Nationale Bas Carbone portée par l'État.
 - Un premier bilan carbone du projet, provisoire et non optimisé, est présenté à l'occasion de la présente concertation publique.

Axe 3 : Présentation de la thématique Acoustique (36')

Voir support de présentation, partie 3

Julien Menotti responsables d'opérations à la DREAL présente les grandes caractéristiques et enjeux du secteur Draille Marseillaise sur le volet « Acoustique ».

Échanges avec les participants (22')

- Monsieur Chazalon souhaite savoir comment évoluera l'ambiance acoustique avec le projet.
 - La DREAL indique que le projet peut entraîner des effets d'augmentation de l'ambiance sonore. C'est pour cela que la DREAL a mené des études de pré-dimensionnements pour les protections phoniques afin que chaque habitation reste dans l'ambiance réglementaire dite « modérée »
- Monsieur Chazalon précise être surpris que la réglementation accepte des émergences de bruit aussi importantes pour des routes nouvelles alors que pour les installations industrielles l'augmentation du niveau sonore est plafonnée à 5 décibels en bord de propriété.
 - La DREAL précise que pour les habitations situées en zone modérée, le seuil maximum est de 60 décibels pour les parties en tracé neuf (partie ouest du projet). Pour les personnes déjà concernées par la présence d'une infrastructure amenée à être réaménagée (RN113, partie est du projet), l'effet projet est pris en compte avec un seuil maximal admissible de +2 décibels, correspondant à la perception par l'oreille humaine.
- Monsieur Chazalon souhaite savoir si les simulations réalisées ont tenu compte de l'altimétrie du contournement et si oui laquelle.
 - La DREAL précise que la topographie spécifique de chaque secteur (l'altimétrie) ont été prises en compte dans les simulations réalisées, qui est de quelques mètres pour le secteur Draille Marseillaise. Des éléments supplémentaires seront partagés lors de la suite de présentation.
- Monsieur Lautier souhaite connaître la hauteur du viaduc au niveau de la Draille Marseillaise.

Il précise que le vent doit être pris en compte dans l'ambiance acoustique. Le mistral accentue le bruit. Si le viaduc est en hauteur, le bruit portera plus loin à cause du vent.

 - La DREAL indique que des illustrations de l'ouvrage d'art seront partagées dans la suite de la présentation.
 - La DREAL précise que l'effet vent est pris en compte notamment dans les mesures qui sont effectuées avec un vent donné. Pour prendre en compte au mieux les effets potentiels du projet, que l'on soit au Nord ou au Sud de l'ouvrage, une distinction dans l'évaluation sur le critère « cadre de vie » a été faite entre les habitations au Nord et les habitations au Sud afin de mieux évaluer la différence entre les deux secteurs, en lien avec le vent dominant qui a des incidences en matière de bruit et d'organisation des habitats.
- Monsieur Lombardi souhaite savoir s'il ne serait pas mieux de réduire la vitesse à 110 km/h sur le tronçon autoroutier pour réduire les nuisances sonores.
 - La DREAL indique que les simulations sont réalisées en prenant pour hypothèse une vitesse de 130 km/h sur le contournement. L'effet sonore

constaté sur les habitations avec une vitesse réduite à 110 km/h est sensiblement le même que celui avec une vitesse à 130 km/h. En vue de l'enquête publique, la comparaison pourra être menée.

- Madame Jauffret indique habiter tout proche de la voie rapide et être ravie de pouvoir avoir des protections phoniques.
Elle souhaite savoir si dans le cadre de la requalification de la RN113 des protections phoniques pourront être mises en œuvre.
 - La DREAL précise que le contournement autoroutier, en réduisant drastiquement les trafics sur la RN113, permettra également de diminuer les niveaux sonores, ne nécessitant justement plus de protections phoniques.
 - La DREAL indique l'étude conduite par la Ville d'Arles pour la requalification de la RN113 et ce qu'il est nécessaire de faire sur les voies existantes pour réduire le bruit.
 - La DREAL précise que les secteurs sous influence directe du projet, notamment les points noirs du bruit, feront l'objet d'un traitement. Des murs anti-bruits seront réalisés le long de la partie en aménagement sur place de la RN113.
- Madame Jauffret précise que le contournement autoroutier est une nécessité sur un plan économique. Il y a de fortes difficultés pour ceux qui créent des projets sur Arles avec des problèmes de mobilités majeurs. Le territoire d'Arles a besoin d'avoir cette autoroute pour son développement et pour le développement des territoires Nord/Sud et Est/Ouest.
Elle précise que cela incitera sûrement les décideurs à s'orienter vers le rail-route et le fluvial afin de soulager la RN113 des camions. Ce qui est important c'est la qualité de vie des habitants et de l'économie qu'il faut pouvoir préserver.
- Madame Cabane indique que la requalification de la RN113 ne sera pas financée par l'Europe, mais sera peut-être financée par la Ville d'Arles sans aucune certitude. Elle mentionne également qu'il restera encore énormément de véhicules sur la RN113 parce que le trafic augmentera avec la montée en charge du trafic en provenance de Saint-Martin-de-Crau.
Elle indique que l'économie ne doit pas détruire l'agriculture ni le Foin de Crau.
Elle précise que la réduction de vitesse est plus efficace que les murs anti-bruit contre les nuisances sonores.
 - La DREAL indique que les trafics tels qu'exposés sont effectifs et reposent sur des études approfondies. C'est l'effet direct du projet quelle que soit la requalification de la RN113, qui produit une division par 10 du trafic poids-lourd et par 3 du trafic global sur la RN113.
 - La DREAL précise que tous les projets locaux vont contribuer à réduire le trafic routier davantage encore.

Axe 4 : Présentation des thématiques « Qualité de l'air », « Hydraulique », « Milieu naturel » et « Agriculture » (24')

Voir support de présentation, partie 4,5,6,7

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation des thématiques « Qualité de l'air », « Hydraulique », « Milieu naturel » et « Agriculture ».

Échanges avec les participants (6')

- Monsieur Lautier souhaite rappeler que, dès la naissance du projet, l'association « Défense Protection Draille Marseillaise » a alerté sur le fait qu'au plus le tracé passerait au sud de l'arrosage des prés du secteur, moins les travaux auraient un impact.
Il indique que de Raphèle à Balarin, il n'y a que 4 mois pour couper l'eau, il faudrait alors que les travaux se fassent pendant ces 4 mois.
 - La DREAL précise que ces points d'attention ont été formulés par plusieurs acteurs durant la phase de concertation continue et sont bien pris en compte.
 - La DREAL précise que le concessionnaire devra respecter le maintien de l'irrigation. Cela sera précisé lors de la phase d'enquête publique. A l'issue de cette phase d'enquête publique, un dossier des engagements de l'État est publié et ces engagements sont intégralement répercutés sur le contrat du futur concessionnaire.
- Monsieur Lautier souhaite préciser que jusqu'à présent, c'est la crue de la Vallée des Baux, du Vigueirat qui cause des problèmes en termes d'inondabilité.
 - La DREAL indique que les débordements de la Vallée des Baux et du Vigueirat sont bien considérés dans les modélisations réalisées pour le contournement autoroutier. Ces phénomènes participent, comme plus à l'ouest les crues modélisées du Rhône, à la création de différents ouvrages nécessaires de transparence hydraulique. Pour le dimensionnement des systèmes d'assainissement, c'est une pluviométrie centennale qui est prise en compte par la DREAL. Plus le projet se rapproche du Rhône, plus les ouvrages de transparence sont importants. Sur le secteur de la Draille, l'ouvrage initial de franchissement des canaux participe à la capacité d'écoulement des eaux de part et d'autre du projet, expliquant pourquoi les ouvrages complémentaires de transparence hydraulique sont assez limités sur le secteur de la Draille

Axe 5 : Présentation des thématiques « Paysage » et « Bâti » (1h15')

Voir support de présentation, partie 9 et 10

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation des volets « Paysage » et « Bâti » sur le secteur Draille Marseillaise.

Échanges avec les participants (1h01')

- Monsieur Lautier indique que les deux tracés les plus à l'ouest passent à côté de Mas du XVI^{ème} siècle. Ce sont des mas avec des jardins à la française. Les tracés peuvent détériorer l'aspect historique de ces mas. C'est le seul quartier autour d'Arles qui est un quartier vert.
- Monsieur Roucaute, co-indivisaire du Mas de Chateaufort, rejoint les propos de M.Lautier sur l'aspect historique de ses mas. Il pense que ce site devrait être protégé. D'un point de vue patrimonial, cela peut occasionner des nuisances.
- Monsieur Roucaute indique que le tracé Nord pourrait être déplacé un peu plus au sud pour protéger ce site historique.

- La DREAL indique que la comparaison des variantes de tracé dans la suite de la présentation permettra d'appréhender l'effet des variantes de tracé sur les mas.
- Madame Sorand souhaite savoir, si le Mas Anibert est impacté par les tracés.
 - La DREAL indique que le Mas Anibert n'est pas impacté quelle que soit la variante de tracé, si ce n'est par l'élargissement de la voie actuelle d'une trentaine de mètres maximum. Pour le Mas Anibert, la distance entre le ce dernier et le tracé de la route existante est de 400 mètres.

Axe 6 : Présentation d'analyse multicritère des variantes (56')

Voir support de présentation, partie 11

Échanges avec les participants (45')

- Monsieur Christophle indique habiter entre le Mas du Bois de Cays et le Mas Anibert et souhaite savoir si le tracé passera sur son habitation.
 - La DREAL indique, sur la base de son outil SIG, que l'habitation se situe à 27 mètres du tracé de la RN113 après élargissement des voies.
 - La DREAL précise qu'après la déclaration d'utilité publique, les personnes directement concernées par l'emprise du projet font l'objet de démarches foncières qui se découpent en deux phases. Une phase de procédure à l'amiable puis, si aucun accord n'est trouvé, une phase d'expropriation avec le jugement de juge d'expropriation qui fixe les indemnités.
 - La DREAL précise que quand une habitation est proche d'un projet, des mesures d'insertion du projet très claires sont prises avec par exemple mise en œuvre totale des protections phoniques..
 - La DREAL propose de prendre contact, en anticipant l'enquête pulique et l'enquête parcellaire, avec les propriétés impactées par la de tracé de la varaiente qui sera retenue à l'issue de la présente concertation.
- Monsieur Verbecke, du SYMCRAU, souhaite partager ses préoccupations sur l'enjeu de la ressource en eau et indique que les variantes Nord proposées par la DREAL sont les « moins pires » concernant cet enjeu. Il souhaite alerter sur le fait qu'à un certain moment on ne pourra plus recréer de prairies irriguées et que cela peut contribuer à impacter l'agro-éco système de la Crau.
 - La DREAL indique être très vigilante sur ces enjeux de ressource en eau, c'est aussi une des raisons pour laquelle les variantes nord sont privilégiées.
- Monsieur Lautier souhaite exprimer son avis sur les tracés Nord 1 et Nord 2. Ces tracés impactent le plus de prés, toutes les parcelles devront être recalculées en arrosage.

- La DREAL indique que les variantes Nord ont une emprise directe de 19 hectares et de 2 ou 3 hectares de délaissés du monde agricole. Les tracés Sud sont plus longs et possèdent une emprise plus importante.
 - La DREAL précise que l'ensemble des surfaces du secteur Draille Marseillaise sont des surfaces irrigables et cela ne constitue pas un critère discriminant entre les variantes de tracé.
 - La DREAL précise que l'ensemble des réseaux d'irrigation interceptés par le projet seront rétablis, sans exception. C'est une obligation pour le projet, bien prise en compte.
- Monsieur Chazalon souhaite visualiser un profil en travers du contournement pour voir l'emprise du projet.
Il souhaite savoir si un rétablissement des chemins communaux est prévu et quelle sera l'altimétrie du projet au-dessus de ses chemins communaux.
Il indique qu'il semblerait que les tracés Sud soient moins impactants sur l'hydraulique et l'agricole. Construire un remblai routier bloquerait l'écoulement des eaux en amont de ce remblai.
 - La DREAL indique que l'ouvrage de franchissement du chemin communal indiqué sur la Draille serait de 3 à 5 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel. Les variantes Sud ont une altimétrie plus importante.
 - La DREAL précise que l'emprise considérée, dans l'attente d'une insertion fine, est de 60 mètres intégrant la chaussée 2x2 voies, mais aussi les ouvrages attenants à l'autoroute tels que les fossés, les pistes d'entretien, [es bassins de rétention,...](#)
 - La DREAL indique que sur l'hydraulique tous les réseaux interceptés seront rétablis. Cela sera étudié dans le cadre de l'étude d'impact et sera présenté dans les phases suivantes du projet.
 - La DREAL précise que les rétablissements des chemins communaux sont bien prévus sous l'ouvrage autoroutier, quelle que soit la variante de tracé afin de conserver une transparence des cheminements.
 - Monsieur Chazalon indique comprendre que pour le tracé Nord il y aura 3 ouvrages alors que pour le tracé Sud il y aura un ouvrage, ce qui constitue un impact moins important sur l'aspect visuel et paysager.
 - La DREAL indique que l'ouvrage aura un profil assez linéaire avec une perspective intégrée et régulière.
 - La DREAL précise qu'elle prend bien en compte que l'insertion paysagère de l'ouvrage est majeure pour le secteur Draille Marseillaise y compris en concertation avec les acteurs locaux.
 - Monsieur Quaix souhaite savoir comment fonctionnera le demi-échangeur de Balarin. En venant de Nîmes ou d'Arles, Monsieur Quaix souhaite savoir par où il sera possible de passer.
 - La DREAL précise les fonctions de l'échangeur de Balarin tel qu'intégré au projet, et indique que des réflexions sont en cours pour créer un barreau de liaison supplémentaire entre la RD453 et la future RN113 requalifiée. Ce barreau sera étudié en cohérence avec les projets de la Ville d'Arles et de la Communauté d'agglomération ACCM.
 - Madame Mathieu indique habiter au Mas Pélican et demande ce que signifient les 4 mètres sur la carte du bâti.

- La DREAL indique que c'est ce qui ressort de l'évaluation brute des distances sur l'outil SIG : l'habitation serait à une distance de 4 mètres de la limite d'emprise du projet pour le tracé le plus proche, DRS2 ou le tracé DRSVD. Quel que soit le tracé retenu, il y aura des optimisations possibles pour minimiser l'effet sur le bâti. Cependant, si le tracé DRS2 ou DRSVD était retenu, ce Mas serait directement concerné et ferait sans doute l'objet d'une demande d'acquisition par le concessionnaire.
- La DREAL précise que la plus grande attention sera apportée à toutes les situations particulières. Avec l'état d'actuel des études, la DREAL a souhaité montrer tout ce qu'il était possible de présenter et également toutes les possibilités d'insertion, dans le but d'informer au maximum les personnes concernées de près ou de loin par le projet, sans attendre l'enquête publique et les études encore plus détaillées..
- Madame Mathieu indique que les tracés qui lui paraissent le plus favorables sont les tracés Nord car les moins impactants pour le territoire.
 - La DREAL indique prendre bonne note de cette expression et invite les participants à déposer leur contribution sur le site internet dédié au projet www.contournementarles.com.
 - La DREAL précise que l'étape actuelle est de retenir le meilleur tracé. Une fois le tracé retenu, l'étape suivante consistera à affiner le projet pour qu'il ait le moins d'impact possible. Ensuite, un travail sera mené avec chaque habitant concerné, chaque exploitation agricole pour définir les conditions de maintien ou d'expropriation et d'accompagnement.
- Madame Cabane souhaite savoir à quoi correspondent les étiquettes présentées sur la carte des bâtis.
 - La DREAL indique que les distances indiquent la distance entre l'emprise du projet et l'habitation en fonction de chaque tracé.
- Madame Cabane souhaite savoir s'il n'est pas envisagé de revenir sur le fuseau Sud-Vigueirat et d'étudier un tunnel sous le Rhône, avec un impact écologique moindre.
 - La DREAL précise que la feuille de route fixée concerne le fuseau Sud-Vigueirat.
 - La DREAL précise que le rapport actualisé en 2020 d'analyse comparée des différentes options de passage conforte le choix du fuseau Sud-Vigueirat et que cette étude est disponible pour le grand public sur le site internet www.contournementarles.com.

Axe 7 : L'organisation de la concertation de décembre 2020 – janvier 2021 (5')

Voir support de présentation, partie 12

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 la réunion de clôture de la concertation réglementaire du 28 janvier 2021 à 17h30.

Échanges avec les participants

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

Axe 8 : 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.