

Objet : Contournement autoroutier d'Arles – Concertation publique

Compte rendu de l'atelier thématique Paysage et Cadre de vie du 6 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 la thématique Paysage et cadre de vie :
 - Présentation des modalités de la concertation publique
 - Présentation du projet de contournement
 - Présentation de la thématique Paysage et cadre de vie
 - Suites de la concertation
 - Un temps d'échanges prévu à chacun de ces temps afin d'échanger avec le public

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 45

HEURE DE DEBUT : 17H35

HEURE DE FIN : 21H

36, Boulevard des Dames - 13002 Marseille - Tél. : 04 88 22 61 00
Adresse postale : 16, rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3
Horaires d'ouverture et modalités d'accueil sur : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>

RELEVÉ DES ÉCHANGES :

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

Voir support de présentation, partie 1, diapositives 6 à 10

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 questions sur le dispositif de concertation.

Axe 2 : Le projet de contournement autoroutier d'Arles (40')

Voir support de présentation, partie 2, diapositives 11 à 17

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 (30')

- Monsieur Séquier demande si le coût de la requalification de la RN 113 est compris dans le montant estimé du coût du projet de contournement autoroutier, à savoir environ 800 millions d'euros aux valeurs économiques de 2020.
 - La DREAL indique que le montant de 800 millions d'euros n'intègre pas la requalification de la RN 113 qui est un projet distinct et qui aura des financements propres et adaptés. Les deux projets présentent néanmoins une synergie forte.
- Madame Randon, habitante sur le secteur Plan du Bourg, s'interroge sur les aspects hydrauliques et souhaite des précisions sur la construction du tracé (talus, viaduc). Madame Randon indique que ces aspects auront une importance majeure lors des crues du Rhône, notamment afin d'éviter les inondations des riverains. Elle mentionne à ce propos le mois de septembre 2003 où le quartier a été inondé à cause de pluies torrentielles inattendues et souhaite savoir si les évacuations prévues seront suffisantes pour éviter de nouveau cette situation.
 - La DREAL indique que les effets potentiels en cas de crue sont pris en compte et que les conditions de relance du projet en 2018 prévoyaient notamment la prise en compte des nouvelles contraintes réglementaires en termes de risque inondation et de transparence hydraulique de l'infrastructure. De fait, l'infrastructure ne devra pas provoquer d'impacts lors de l'écoulement des eaux et cela a conduit la DREAL à prévoir un rajout d'ouvertures dans les remblais l'autoroute.
 - La DREAL précise que la grande majorité de l'infrastructure est en remblais, c'est-à-dire en talus légèrement surélevé par rapport au terrain naturel, mis à part l'ouvrage de franchissement du Rhône ainsi que les ouvrages de franchissement de canaux d'irrigation ou du réseau secondaire.
 - La DREAL précise avoir pris en compte des scénarios de crue du Rhône de type exceptionnelle, celle de 1856, couplée à une hypothèse de rupture des digues de protection du Rhône. C'est le scénario défavorable à prendre en compte réglementairement afin de vérifier que les mesures prises permettront de ne pas provoquer d'impacts en amont et en aval du projet. Cette modélisation a été réalisée pour toutes les variantes de tracé proposées en concertation.
 - La DREAL indique que le projet ne rajoutera aucun problème en termes d'inondation, ce qui est par ailleurs une condition réglementaire du projet.

- Elle invite les participants intéressés par la question hydraulique à venir participer à la réunion du vendredi 8 janvier « Agriculture et hydraulique » à 14h30.
- Madame Pams souhaite des précisions sur la hauteur des remblais et du viaduc qui vont transformer le paysage dans cette ville reconnue par l'Unesco.
 - La DREAL précise que l'insertion paysagère du projet sera présentée dans la suite de cette rencontre avec une présentation de simulations d'insertion paysagère du projet pour objectiver la situation.
 - Le niveau le plus haut sera le franchissement du Rhône qui nécessite de laisser un gabarit suffisant pour la navigation.
- Madame Bousquet-Fabre, représentante de l'ACEN, souhaite aborder les options de passage et le tableau de synthèse de la mise à jour de cette étude. Elle demande si le coût du projet correspond au seul critère défavorable retenu pour la variante sous-fluviale, notant qu'elle est décrite comme favorable sur l'ensemble des fonctions évaluées, mis à part sur le coût. En lien avec les enjeux de la biodiversité, elle indique que le coût ne peut être rédhibitoire et que cette variante sous-fluviale longue serait à envisager par la DREAL. Madame Bousquet-Fabre mentionne les possibilités pour trouver des moyens financiers importants dans certaines situations. Elle partage son impression que la DREAL ne tient pas compte du caractère unique de la Camargue et indique ne pas comprendre pourquoi le projet n'est pas repensé. Madame Bousquet-Fabre souhaite également savoir en quoi l'alternative A7/A9 serait juridiquement impossible.
 - La DREAL précise que l'actualisation de l'étude des options de passage tient compte de différents critères, dont le coût et la finançabilité du projet. Néanmoins, un projet qui serait inaccessible financièrement se révélerait impossible à porter, ce qui est le cas de la variante sous-fluviale longue, malgré l'intérêt que celle-ci peut comporter sur certains critères.
 - La DREAL indique que l'État consacre aux projets d'infrastructures des investissements permettant une soutenabilité financière. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures a recommandé des montants publics à consacrer à différentes opérations, dont celle du projet de contournement autoroutier d'Arles.
 - La DREAL indique que la solution alternative A7/A9 serait attaquée juridiquement du fait de la non-proportionnalité entre la mesure et ses objectifs. De plus, cette solution poserait des problèmes environnementaux sur d'autres territoires concernés par le tracé A7/A9.
 - Stéphane Saint-Pierre propose de poursuivre cet échange en permanence en s'appuyant sur les rapports d'étude de ces options de passage mis à disposition du public sur le site internet du projet.
- Monsieur Chazalon, ingénieur territorial pour un établissement d'aménagement, souhaiterait poursuivre l'échange sur le critère du coût et de la position de la variante sous-fluviale longue. Il mentionne 500 millions d'euros de différence entre l'option Sud Vigueirat et l'option de passage sous-fluviale longue. Monsieur Chazalon indique que la différence de coût est à mettre au regard des impacts qui seraient évités grâce à l'option sous-fluviale, par rapport à la variante Sud Vigueirat. Il souhaite que cette variante sous-fluviale longue puisse de nouveau être étudiée d'un point de vue technique avec la réalisation d'optimisations. Concernant la gestion hydraulique, il indique que le territoire sera altéré et que la pose de remblais sur une zone humide empêchera l'eau de pénétrer les sols de la même manière. Concernant le coût, il mentionne le contrat passé entre l'État et la région d'un montant de 5 milliards d'euros.
 - La DREAL précise que la différence estimée entre les deux options est de l'ordre de 800 millions d'euros et indique que le contrat entre l'État et la Région concerne l'ensemble des politiques mises en œuvre à cette échelle, pas uniquement transports.
 - La DREAL indique que le projet sera concédé et les recettes de concession financeront une partie importante de l'infrastructure. Un complément devrait être nécessaire pour assurer l'équilibre économique de la concession afin que l'ensemble des coûts de réalisation et d'exploitation soient couverts. Si les recettes de péages générées ne sont pas suffisantes, une partie d'apport public est nécessaire (à évaluer plus tard : ordre de grandeur évoqué 200 millions d'euros environ). Le montant de

cette subvention publique sera précisé dans la suite des études détaillées. Si le coût du projet augmentait de 800 millions à 1,6 milliards, cette différence devrait donc intégralement être assumée par une subvention d'équilibre supplémentaire, car il n'y aurait pas de recettes complémentaires de péages générées. De ce fait, le prix à payer par la puissance publique serait 5 à 10 fois plus élevé avec un coût de projet 2 fois supérieur.

- Monsieur Chazalon souhaite savoir si le nouveau tronçon sera gratuit pour les usagers et s'il y aura des barrières de péage. Il donne pour exemple le passage de la barrière de péage de Saint-Martin-de-Crau pour aller vers Nîmes. Il indique que le principe de gratuité du contournement permettrait d'inciter à son utilisation.
 - La DREAL présente les hypothèses retenues pour les études de trafic : l'autoroute sera concédée et payante pour les véhicules en transit dont les camions. Certains mouvements internes à la zone aménagée, notamment entre Arles et Saint-Martin-de-Crau ont vocation à rester gratuits.
 - Le cadre de référence s'appuie sur les barrières existantes de la concession actuelle. Par ailleurs, compte tenu de l'évolution très rapide des technologies, la DREAL étudiera également d'autres technologies comme le « free-flow ».
 - La DREAL partage l'idée de rendre le projet attractif pour les trafics n'ayant pas Arles pour destination. Le système de péage et d'échangeur vise à contribuer à ce résultat de la façon efficace.
 - La DREAL indique que cette présente réunion prévoit de faire un rappel sur les trafics projetés à l'horizon de mise en service du projet avec les hypothèses prises en considération.
- Madame Crombé indique être étonnée des précédents échanges de cette réunion et indique que les documents mis à disposition répondent déjà à un certain nombre de questions posées. Elle précise que l'option sous-fluviale courte est rédhibitoire quant à son impact sur le cirque romain. Il lui semble étonnant que les différentes fonctions (autoroutière, environnement, cadre de vie) soient classées « vert » pour cette sous-fluviale longue du fait des emprises sur les espaces bâtis avec un tunnel exigeant 3 voies, des bouches d'évacuation et leurs conséquences sur la pollution locale, du report de la circulation en centre-ville en cas d'incident dans le tunnel. Elle précise que le coût n'est pour elle pas le seul élément pris en considération et que cette variante remettrait en cause les délais de réalisation du projet et provoquerait des problèmes de durée du chantier.
 - La DREAL précise que l'actualisation de l'étude des options de passage a été réalisée par un bureau d'études indépendant et indique entendre tous les arguments donnés par les participants afin de consolider l'analyse réalisée.

Axe 3 : Thématique Paysage et Cadre de vie (2h25)

3.1 – Présentation de l'État initial – Cadre de vie (5')

Voir support de présentation, partie 3, diapositives 18 à 23

Julien Menotti, responsable d'opérations à la DREAL, présente la thématique du cadre de vie comprenant les grandes caractéristiques de l'état initial de la situation du territoire.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de questions sur la présentation de l'État initial sur le cadre de vie.

3.2 – Présentation sur le volet « Ambiance sonore » (1h)

Voir support de présentation, partie 4, diapositives 24 à 42

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation du volet « ambiance sonore » composé de l'état initial et des effets du projet sur l'acoustique.

Échanges avec les participants (40')

- Madame Maris demande à ce que la projection soit en plein écran.

Concernant les points noirs du bruit, elle indique ne pas comprendre qu'ils aient été identifiés, que des solutions techniques existent pour permettre aux riverains des axes routiers ou ferroviaires de vivre dans un environnement sonore compatible avec leur bien-être et, néanmoins, que ces dispositifs anti-bruit ne seraient accessibles qu'avec la réalisation d'un projet de contournement autoroutier. Elle souhaiterait savoir s'il existe une estimation approximative des coûts de ces dispositifs de Saint-Martin-de-Crau en amont du contournement et sur la RN113 et si ces coûts sont rédhibitoires. S'ils ne le sont pas, elle souhaiterait savoir pourquoi ils ne sont pas mis en place dès à présent.

- La DREAL précise ne pas attendre la réalisation des grands projets pour mettre en place la politique de prévention du bruit lié au réseau routier. Elle porte un programme de résorption des points noirs du bruit (PNB) sur l'ensemble de la région Provence-Alpes Côte d'Azur, hiérarchisés sur l'ensemble de la région, en fonction de leur priorité, liée au nombre de personnes exposées pour chaque point noir. Certains PNB ont par exemple été résorbés en priorité à Marseille ces dernières années. Des moyens importants sont mis en œuvre avec un budget consacré dans le cadre du prochain Contrat Plan État-Région, de 17 millions d'euros. Celui-ci permet la mise en place de 3 à 5 grands écrans de protection. Sur le département, plus de 60 PNB sont à résoudre et ne peuvent pas l'être sur une seule année.
 - Avec un projet structurant tel que l'est celui du contournement autoroutier, il est donc rendu possible de traiter ces PNB sur le secteur Arles – Saint-Martin de Crau, qui ne pourraient l'être avant plusieurs années sinon compte tenu des niveaux de priorisation budgétaires.
 - La DREAL s'engage à partager dans la synthèse l'estimation du coût de 2013 réalisé sur la base d'un dimensionnement partagé avec les acteurs locaux et d'une variante de tracé ou de transmettre l'estimation intégrée actuellement dans le coût du projet concernant les murs anti-bruit avec des ratios. *En complément hors réunion pour faire suite à cet engagement* : le montant des aménagements estimé en 2013 sur la base d'une variante de tracé et des protections échangées en groupes de travail, se portait à 17 millions d'euros (conditions économiques de 2012).
- Madame Pams souhaiterait savoir sur quelle partie du tracé le coût des protections est pris en compte : tracé neuf et/ou en aménagement sur place. Elle demande des précisions sur l'existence d'études concernant les personnes qui se retrouveraient entre l'autoroute et la RN 113. Elle indique également que les riverains ne sont pas les seuls subissant les nuisances sonores qui touchent également des animaux dans des zones agricoles.
 - La DREAL précise, concernant le coût de 800 millions d'euros qu'évoque Madame Pams, que selon les variantes de tracé, la fourchette varie entre 779 et 818 millions d'euros, coût intégrant notamment les nouveaux ouvrages de transparence hydraulique. Les futures protections phoniques sont étudiées sur l'ensemble du projet, c'est-à-dire à la fois sur la partie en tracé neuf et celle en aménagement sur place.
 - Toutes les modélisations tiennent compte de tous les effets sonores routiers, y compris celui du contournement afin d'obtenir un niveau sonore tout compris concernant les nuisances routières. Cela est différent pour la multi-exposition (fer et route).
 - Concernant le coût des aménagements anti-bruit, la DREAL s'engage à apporter des éléments de réponse dans la synthèse. *En complément post-réunion* : voir ci-dessus. Le bureau d'étude Egis indique que dans les estimations actualisées et dans l'attente des études détaillées de la variante retenue, 22 millions d'euros TTC au total sont intégrés pour les protections acoustiques sur chacune des variantes de tracé.
 - Madame Richert, habitante de Balarin depuis environ deux ans et demi souhaite aborder le secteur de la Draille Marseillaise. Le choix de 2011 portant sur la variante de DRS1 lui paraissait pertinent concernant le cadre de vie des habitants avec une autoroute passant plus loin des quartiers. La variante préférentielle du maître d'ouvrage proposée en concertation actuellement, la DRN1, ne lui semble pas en adéquation avec l'objectif fondamental du projet qui est de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains et craint que les riverains subissent ce choix.

- La DREAL indique que toutes les variantes proposées en concertation sont envisageables. L'intégration des critères du milieu naturel, de l'agriculture et du cadre de vie a conduit le maître d'ouvrage à proposer en concertation la variante DRN1 comme variante préférentielle sur le secteur de la Draille Marseillaise. Si celle-ci était retenue par la suite, il n'y aurait pas de différentiel significatif de trafics à proximité de la partie en aménagement sur place. A la différence d'aujourd'hui, des protections phoniques seraient mises en place.
- La DREAL invite Madame Richert et les participants le souhaitant à s'inscrire aux ateliers géographiques qui sont organisés en janvier 2021, avec la présentation des analyses par thématique, et à s'exprimer sur les variantes de tracé proposées à la concertation. Le premier atelier géographique dit « Raphèle – Saint-Martin-de-Crau » aura lieu le mercredi 13 janvier à 17h30.
- Madame Bousquet-Fabre souhaite que la thématique paysage soit abordée et indique que la France a signé deux engagements internationaux : l'Accord de Paris sur le climat et celui sur la biodiversité. Il lui semble que le projet ne tient pas compte du territoire d'exception qu'est la Camargue et elle souhaite que ce territoire n'appartenant pas à l'homme soit préservé. Elle souhaite la sanctuarisation de la Camargue et de la Crau et espère que ce projet d'infrastructure qui serait irréversible ne se réalisera pas.
 - La DREAL note l'intervention de Madame Bousquet-Fabre et indique qu'une partie consacrée au paysage sera abordée dans la suite de cette présentation.
- Monsieur Arnaud souhaite aborder la route départementale 6113, qui est la route allant d'Arles à Nîmes en partant du Vittier. Il souhaite comprendre à quoi est liée l'augmentation estimée du flux sur cette portion après la réalisation du projet de contournement et souhaite savoir si les nuisances sonores qui en résulteraient sont étudiées. Il transmet l'inquiétude de certains riverains qui se plaignent actuellement des nuisances de la RD 6113.
 - La DREAL indique qu'il existe un effet d'éviction pour toute autoroute avec des personnes, minoritaires, qui cherchent à éviter les péages. L'augmentation du coût du péage sur le secteur peut conduire à de tels comportements. Ces effets sont étudiés selon les hypothèses de niveau de péage et seront traités dans la suite du projet. La DREAL cherchera à limiter ces effets en rendant l'autoroute la plus attractive possible par rapport à d'autres itinéraires moins adaptés.
 - La DREAL indique que les effets sur le bruit sont pris en compte et précise que seule une augmentation considérable des trafics conduirait à une augmentation significative du niveau de bruits. Un appel des grandes notions a été fait en début de présentation. Par exemple, une augmentation d'un volume de trafic de 10% ne produira pas nécessairement d'effets significatifs sur le bruit.
- Monsieur Arnaud indique que l'évolution lui paraît significative dans les projections actuelles présentées, passant de 7 000 à 10 000 véhicules/jour. Il mentionne que l'absence d'échangeurs à hauteur du Vittier risque d'aggraver la situation. Il souhaite savoir si la DREAL a envisagé un échangeur à destination de la route de Nîmes ou des Saintes-Maries.
 - La DREAL précise que toutes les composantes du projet ne sont pas arrêtées bien que des étapes de réflexion aient été franchies. Tous les thèmes sont ouverts et les idées remontant de la concertation seront traitées, autant sur le choix de la variante de tracé que des composantes du projet.
 - La DREAL précise avoir examiné l'intérêt de compléter les échangeurs pour optimiser le report de trafics, à ce stade non pas sur la question de la départementale 6113. Les résultats n'ont pas été suffisamment concluants pour montrer qu'un échangeur complet au sud d'Arles changerait les stratégies d'accès, et le trafic intéressé par ce détour serait faible. Le choix des échangeurs se base sur l'attractivité de l'échangeur pour faire basculer les trafics d'un axe vers un autre, délester la traversée d'Arles et réduire les nuisances.
- Monsieur Arnaud souhaiterait que ces éléments soient documentés pour répondre aux questions des personnes du quartier évoqué.

- La DREAL indique que des éléments d'études pourront être mis à disposition. Un extrait de ce qui a été présenté en groupe de travail lors de la concertation continue 2019-2020 pourra être présenté et mis en ligne dans le cadre de la concertation publique. *Compléments post-réunion* : des schémas liés aux conditions d'accessibilité sont disponibles dans le support de présentation de la réunion publique sur les Déplacements, mis à disposition sur le site du projet.
 - La DREAL indique que la capacité d'une route pourrait être restreinte pour la rendre moins attractive. La décision devrait être prise collectivement, l'État seul ne pouvant pas prendre seul cette décision.
- Madame Bonfils souhaite aborder des questions de divers ordres :
Elle rejoint les intérêts des habitants du Plan du Bourg et estime qu'ils seront enclavés entre la RN 113 et le futur contournement. Elle indique ne pas croire à la résolution des nuisances en centre-ville grâce au projet et pense que l'intérêt est davantage économique. Avec une part de 10 à 15% de camions sur les trafics, elle se demande si cela vaut la peine de sacrifier des zones agricoles pour permettre à des camions de rouler plus vite.
Elle indique qu'il serait pertinent de mettre en place des transports en commun entre Arles et les zones de Fos et de Martigues.
Elle souhaiterait savoir si les projections tiennent compte des changements à venir avec la décarbonation des transports, des avancées technologiques (par exemple le projet de Loop entre Aix et Marseille) et des projets de tunnels suspendus au-dessus des autoroutes existantes avec des panneaux photovoltaïques. Elle partage son impression que le projet de contournement correspond à un ancien monde.
 - La DREAL indique que les modélisations des projections sur le contournement tiennent bien compte de la politique de l'État en termes de décarbonation et des changements évoqués, notamment dans le cadre de la Stratégie Bas Carbone qui est une stratégie d'État. Tous les détails sont présents dans la présentation de l'atelier thématique « Déplacements » du 11 décembre, dont le support est à retrouver sur le site www.contournementarles.com
 - Madame Bonfils indique que la stratégie indiquerait une réduction de la pollution et elle cherche ainsi à comprendre l'intérêt du projet par rapport à ces changements.
 - Monsieur Jabier, du cabinet AcoustB indique qu'à partir de 50 km/heure, les véhicules électriques ou thermiques provoquent des nuisances comparables, étant donné que l'essentiel du bruit provient alors du contact entre le pneumatique et la chaussée.
 - Madame Bonfils indique l'existence de revêtements pour diminuer les bruits et précise qu'une activité industrielle doit se développer à Fos pour fabriquer des pneus réduisant le bruit. Elle souhaite que le projet soit regardé à 20 ans et signale entre autres la part du télétravail qui pourrait se pérenniser dans le temps suite au confinement, provoquant une réduction des trafics de véhicules.
 - Monsieur Jabier indique que des progrès techniques significatifs ont été réalisés durant les 10-15 dernières années et sont déjà intégrés dans les études du projet.
 - La DREAL indique que des enrobés avec des capacités acoustiques performantes sont mis en place par la DIR, sur les voies rapides et autoroutes. Après 10-15 ans, pour des raisons techniques, ces revêtements doivent être refaits.
 - La DREAL indique donc que le projet tient compte à la fois de l'évolution du contexte, des comportements, de la réglementation, et de la demande de trafics qui évolue, même si cette évolution reste moins rapide que ce qui a pu être projeté par le passé. La DREAL indique que tous les projets sont amenés à s'adapter aux nouvelles circonstances encore inconnues sur l'évolution des mobilités post crise sanitaire. La DREAL précise le constat d'une augmentation de la croissance économique et démographique et pourtant, d'une tendance à la baisse du nombre de déplacements réalisés par habitant en termes de circulation routière. Les chiffres présentés tiennent compte des évolutions globales mentionnées ci-dessus.
 - Madame Ferrand-Coccia, conseillère municipale d'Arles et vice-présidente de l'ACCM, en réponse à une participante indique que le trafic actuel est problématique, objectivé au regard des chiffres des différentes études. La division

des trafics par plus de deux avec un reste de 30 000 véhicules est très appréciable bien qu'encore insuffisante et le projet de requalification de la RN113 porté par la Ville aura pour objectif de favoriser d'autant plus la baisse de ces trafics. Elle indique également que la projection à 20 ans ne doit pas faire oublier le futur à moyen-terme.

- Concernant l'augmentation des transports en commun, au titre de l'ACCM, Madame Ferrand-Coccia précise qu'un travail en concertation est engagé avec la Région, autorité organisatrice des mobilités, afin d'organiser et d'améliorer les flux internes, entrants et sortants du territoire. Toutes les mesures d'amélioration sont cumulatives et le projet de contournement autoroutier, en dehors de la discussion sur les variantes de tracé, est un préalable indissociable de la mise en place de la requalification de la RN 113 qui permettra de favoriser le report modal.

3.2 – Présentation sur le volet « Qualité de l'air » (15')

Voir support de présentation, partie 5, diapositives 43 à 57

Julien Menotti présente le volet « qualité de l'air » en adressant un état des lieux sans le projet puis des projections à l'horizon de mise en service du projet.

Échanges avec les participants

Aucun participant n'a souhaité poser de questions sur la présentation du volet Qualité de l'air.

3.2 – Présentation sur le volet « Insertion paysagère » (45')

Voir support de présentation, partie 6, diapositives 58 à 79

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

Échanges avec les participants (35')

- Madame Randon, habitante du quartier Plan du Bourg, souhaiterait des précisions sur la sortie évoquée de l'autoroute sur la RD 35, au rond-point et mentionne des problèmes de circulation sur cette RD 35. Elle souhaiterait connaître les options prises en cas de sortie d'autoroute sur cette partie urbanisée de Plan du Bourg comprenant deux écoles le long de la voirie locale.
 - La DREAL indique qu'elle a pris en compte le projet de déviation de la RD 35 porté par le Conseil Départemental. La RD 35 traverse aujourd'hui le quartier de Barriol et longe des établissements scolaires. Le projet consiste à dévier la RD 35 avec une déviation légèrement vers l'est, un franchissement du canal du Vigueirat et un raccordement vers Pont de Crau – Fourchon. Le projet de déviation a bien vocation à se réaliser (avant le projet de contournement) pour dévier le trafic, il a obtenu sa déclaration d'utilité publique.
- Madame Randon avait cru comprendre que le projet avait été arrêté, au moins temporairement, par le conseil départemental. Elle demande des précisions sur l'impact et les nuisances pendant les travaux de réalisation du projet. Elle indique que ces nuisances sont un sujet de préoccupation pour les habitants du quartier, la « majorité silencieuse ».
 - Pour les projections, la DREAL indique regarder les projets réalisés à l'horizon 2028, horizon de mise en service du contournement, et le projet du Conseil départemental y est bien considéré comme étant réalisé à cette date. A la connaissance de la DREAL, il n'y a pas de remise en question de ce projet de déviation de la RD 35 qui dispose d'une déclaration d'utilité publique et en est aux dernières procédures d'autorisation environnementale avant réalisation des travaux.
 - Pour tous les projets connexes, si l'un d'entre eux venait à ne pas être réalisé ou si son horizon de réalisation était modifié, la DREAL en tiendrait compte dans les nécessaires actualisations des études de trafic jusqu'au dossier d'enquête publique.
 - Le chantier du contournement sera réalisé par le futur concessionnaire. Dans le cahier des charges et en lien avec les mesures de réduction, il

- sera imposé au concessionnaire de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire les nuisances au maximum. De plus, le dossier des engagements de l'État, publié parallèlement au décret de déclaration d'utilité publique, comprendra des engagements qui s'imposeront au concessionnaire. En cas de non-respect de ces dits engagements, le concessionnaire se verrait pénalisé. Les phases chantiers seront étudiées dans la suite des études, notamment dans le dossier d'étude d'impacts. Cela sera également fait en lien avec des acteurs locaux, comme les comités de quartier, pour approfondir les mesures de réduction que la DREAL pourrait considérer, en vue de le contractualiser avec le futur concessionnaire.
- La DREAL précise qu'il existe deux options pour l'acheminement des engins, soit avec l'utilisation des infrastructures existantes, soit avec la réalisation de pistes de chantier utilisées spécifiquement pour créer l'infrastructure.
- Madame Randon précise que la RD 35 passe par des quartiers habités avec des écoles et se pose des questions sur les travaux. Elle souhaite que soit la DREAL puisse vérifier que les engins de chantiers, de par leur taille, ne détruiront pas la RD 35 et que les nuisances des riverains seront réduites et leur sécurité garantie. Elle précise que son intervention interroge la situation du trafic routier dans des zones très urbanisées et ne remet pas en question le contournement.
 - La DREAL précise que les mesures de réduction (horaires, véhicules, etc.) seront étudiées une fois le tracé retenu. La DREAL précise notamment que les accès aux chantiers nécessitent des arrêtés de circulation que le futur concessionnaire devra obtenir avec l'accord des gestionnaires concernés (maires notamment).
 - Ces thèmes seront détaillés notamment en phase de concertation continue avec des habitants et comités de quartier afin d'étudier les différentes dimensions à prendre en compte. Des éléments plus précis seront présentés à l'enquête publique. L'engagement de la DREAL est d'anticiper cette phase chantier au mieux.
 - Madame Bonfils rejoint Madame Randon sur la présence d'écoles et d'habitats pavillonnaires dans ce quartier. Elle indique que les habitants auraient pu être soulagés avec des murs anti-bruit et que c'est désormais tout un quartier qui sera pénalisé. Concernant la transparence, elle indique que les habitants ont l'habitude de se promener au sud sur les chemins, près du pont Van Gogh ou dans les marais du Vigueirat et pense que le projet ne garantira pas une totale transparence. Du côté de la Draille Marseillaise, elle partage son impression qu'une partie lieux de promenade ne sera plus praticable.
 - La DREAL indique que le projet prévoit des ouvertures dans les remblais pour les écoulements d'eau qui peuvent être mises à profit pour d'autres usages comme le passage des habitants ou animaux. Les éventuelles traversées pourront être étudiées pour les modes doux et cela sera mené en cohérence avec les projets de développement de ces modes portés par les collectivités. Aujourd'hui ne sont pas intégrées au projet des traversées pour les piétons et cyclistes.
 - Madame Bonfils précise le caractère très pénalisant pour les usagers de ne plus pouvoir se promener ou faire du vélo du côté du Mas Thibert. Elle espère que ce projet sera re-réfléchi et qu'il tiendra compte des habitants vivant à proximité.
 - La DREAL précise que les voies actuelles existeront toujours (sur les digues, la RD 35, les voies de circulation, etc). Toutes les voies interceptées seront rétablies, parfois en étant regroupées. Une réflexion sera menée et l'ensemble des cheminements sera rétabli. Ces aspects seront étudiés afin que toutes les fonctions soient rétablies et la mise en œuvre sera affinée dans la poursuite des études.
 - Madame Bonfils souhaiterait des vues en 3D à partir de la Draille Marseillaise jusqu'au franchissement du Rhône pour que les personnes et la mairie aient conscience de la hauteur de l'autoroute au niveau du Plan du Bourg, notamment lors de l'enquête publique.
 - La DREAL précise qu'en vue de l'enquête publique, une maquette 3D sera réalisée sur l'ensemble du projet avec une modélisation dynamique permettant de visualiser le projet de tous les points de vue et sur l'ensemble de l'infrastructure. Cette modélisation tiendra compte des insertions envi-

ronnementales, paysagères et des écrans phoniques tels qu'ils seront prévus et pré-dimensionnés. Les prochains mois vont permettre d'affiner le projet et de permettre de le restituer en 3D, en complément des visuels 3D préparés pour la présente concertation publique avant choix du tracé.

- Monsieur Séquier mentionne qu'une partie importante des nuisances en centre-ville semble pouvoir être résolue en grande partie par la requalification. Il souhaiterait avoir une idée du budget, du portage et de l'échéance de cette requalification.
 - La DREAL indique qu'il est important de différencier le porteur de projet de ceux qui le financent. La Ville d'Arles va lancer très prochainement une étude des conditions pour mener la requalification de la RN 113. Les effets du projet de contournement sont à deux titres :
 - Directs, avec un délestage du trafic de transit hors du centre-ville d'Arles
 - Avec des effets induits qui prendront forme lorsque la requalification sera mise en œuvre et qui permettra de mieux développer les modes actifs en bénéficiant de la plateforme réaménagée de la RN113 actuelle.
 - La DREAL indique que ses hypothèses sur ce que pourrait être la RN 113 requalifiée ont vocation à être enrichies par l'étude qui sera conduite par la Ville. La DREAL va présenter en dernière partie de cette présentation les opportunités liées à la requalification.
 - Concernant le financement de la requalification, le coût dépendra du niveau d'ambition de la requalification en termes de restructuration des quartiers et de la vie de quartier, objets de l'étude de requalification portée par la Ville. Cela ne signifie pas que la Ville portera à 100% le financement des travaux à mener sur la RN113 à requalifier, des subventions d'accompagnement sont possibles.
 - Madame Ferrand-Coccia, conseillère municipale d'Arles et vice-présidente de l'ACCM, confirme que l'étude de requalification sera lancée très prochainement. La requalification est conditionnée à la réalisation du contournement afin d'avoir un trafic moindre et pouvoir effectuer les aménagements. Dans le cadre du cahier des charges de l'étude, il est prévu une prestation spécifique afin d'évaluer les coûts sur différents scénarios et proposer les pistes de financement.
- Une personne dénommée « ipad de Michel » souhaite aborder la ViaRhôna et souhaite savoir si celle-ci est prise en compte dans le projet et en phase travaux. Elle souhaiterait également préciser l'objectif de l'autoroute qui serait d'avoir une RN 113 réhabilitée avec une moindre incitation à utiliser cette RN 113.
 - La DREAL demande les précisions au bureau d'études Egis, qui indique que cette préoccupation relative à la ViaRhôna a été abordée lors de la concertation continue et que les études prennent cette thématique pleinement en compte. La ViaRhôna sera rétablie de façon la plus optimisée possible, étant entendu qu'il s'agit d'un axe touristique majeur. L'itinéraire sera donc maintenu. Aucune solution définitive n'a pour l'heure été retenue. La question de la place et de la proximité avec l'autoroute est bien identifiée et cette réflexion sera poursuivie une fois la variante de tracé retenue.
 - Pour répondre à la seconde interrogation, la DREAL propose de présenter le prochain volet qui porte sur les hypothèses actuellement prises en compte par la DREAL quant au scénario requalification de la RN113, dans l'attente des résultats de l'étude mentionnée par la Ville d'Arles.

3.2 – Présentation « Opportunités pour le développement du territoire » (20')

Voir support de présentation, partie 7, diapositives 80 à 83

Julien Menotti présente les hypothèses de requalification de la RN113 considérées pour les projections de trafic présentées actuellement, dans l'attente de l'étude de la Ville : une requalification de la RN 113 en boulevard urbain qui resterait en 2x2 voies à 50 km/h. Plus la requalification sera ambitieuse, moins il y aura de trafic d'échange, étant entendu que les personnes en transit sont amenées à utiliser le nouveau contournement. L'hypothèse considérée à ce stade par la DREAL est celle déjà prise en 2012 par le CEREMA, qui menait les études techniques du contournement pour la DREAL. Les hypothèses de

trafics seront actualisées en fonction de l'étude de requalification et des choix qui seront réalisés en la matière par la collectivité.

Échanges avec les participants (15')

- Madame Ferrand-Coccia indique que des modélisations de trafic seront réalisées dans le cadre de l'étude de requalification en tenant compte du développement des autres modes de transport et d'autres projets structurants, comme celui en cours du pôle d'échanges multimodal.
- Madame Pams mentionne que les calendriers entre la requalification et le contournement autoroutier sont liés, et que la DREAL souhaite visiblement agir rapidement. Elle mentionne qu'il est important que des actions soient menées sur Arles avant les travaux pour assurer la continuité de la circulation. Concernant les financements, Madame Pams indique qu'il est compliqué d'annoncer un projet sans en connaître les moyens potentiels de financements. Les exemples présentés en séance, dont l'une provient du Canada, représentent des projets de requalification qui peuvent faire rêver et indique qu'actuellement le projet n'en est même pas à ses prémises.
 - Madame Ferrand-Coccia explique que les deux chantiers ne sont pas concomitants étant donné qu'il est nécessaire de réduire les trafics sur la RN113 grâce au contournement afin de pouvoir réaliser la requalification de la RN 113.
 - Concernant le financement, l'intérêt de l'étude de requalification est de pouvoir présenter un projet qui a vocation à poser ses contours et ambitions et ainsi faire valoir l'opportunité et l'intérêt d'un financement de projet.
- Madame Maris fait part de sa perplexité car il lui semble que le développement de projets, notamment de mobilité douce, sont présentés comme étant suspendus à la réalisation de ce contournement autoroutier. Madame Maris ne comprend pas cette logique et indique que sans vraies options ambitieuses cohérentes de transports collectifs et de mobilités, il y aura de fait toujours 70 000 véhicules par jour sur la RN 113. Les logiques lui semblent surprenantes en tant qu'habitante et elle souhaite faire part de son agacement quant à cette impression qu'aucun des problèmes sérieux auxquels sont confrontés les arlésiens et arlésiennes actuellement ne peuvent être résolus tant que le contournement ne sera pas fait. Elle espère que les pouvoirs publics à toutes les échelles de compétence prendront leurs responsabilités sans attendre que le contournement vienne tout résoudre.
 - Madame Ferrand-Coccia indique que le projet de mobilité porté par l'ACCM au profit des transports collectifs et des modes actifs sera mis en place sans attendre le contournement et la requalification. Un projet de mobilité cohérent tant s'agissant des modes doux que des modes de transports publics très traditionnels est à l'étude et sera mis en œuvre. Néanmoins, la requalification créerait une opportunité hors du commun pour favoriser le report-modal étant donné qu'il s'agit d'une traversée de ville qui pourrait permettre de favoriser les transports doux. Le projet de mobilité est ambitieux et la requalification offrirait une emprise pour le parfaire et le rendre extrêmement performant.
- Madame Viviana Naccarato souhaiterait connaître la distance entre la ViaRhôna et l'autoroute sur la partie où elles sont parallèles et très proches.
 - La DREAL précise que les variantes de tracé nord sur chaque secteur, correspondant aux variantes de tracé préférentielles du maître d'ouvrage et proposées en concertation, se trouvent à proximité du canal du Vigueirat. La proximité « en plan » est réelle entre la Via Rhôna et l'autoroute dont les tracés se croiseraient. Le tracé préférentiel de la DREAL en rive gauche du Rhône est proposé au nord car la DREAL a cherché à limiter l'emprise sur les surfaces agricoles. L'objectif sera d'assurer dans des conditions agréables la présence d'une infrastructure autoroutière à proximité de cette Via Rhôna.
 - Le cabinet Egis indique que la distance exacte dépend des variantes proposées. Néanmoins, il y a une organisation à ajuster, aujourd'hui non figée, avec le canal, la Via Rhôna, la RD35 et le projet.
 - Les mesures seront réalisées sur le SIG et transmises dans la synthèse pour répondre plus précisément à Madame Naccarato. *Compléments post-*

réunion : les schémas présentant les interfaces entre le contournement, la ViaRhôna et les autres ouvrages sont présentés dans le support de l'atelier géographique sur le secteur de la Draille marseillaise, mis à disposition du public sur le site du projet.

Axe 4 : L'organisation de la concertation de décembre 2020 – janvier 2021 (10')

Voir support de présentation, partie 8, diapositives 84 à 88

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 thématique Agriculture et hydraulique du vendredi 8 janvier 2021 à 14h30.

Axe 5 : Fin de la réunion et suites

Stéphane Saint-Pierre indique que le tchat est ouvert aux contributions afin de laisser un mot d'appréciation sur la réunion.

Mots d'appréciations écrits dans le tchat :

- Marie-Amélie Ferrand-Coccia : Merci à tous
- Ipad de Michel : Merci beaucoup, c'était très clair et très constructif. Merci de votre écoute