

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Groupe de travail Cadre de vie
séance 2

Date de réunion : 28/11/19

Lieu : CCI Pays d'Arles –
Arles

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

Ministère
de la transition
écologique et
solidaire

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

-
Provence-Alpes-
Côtes d'Azur

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

Stéphane Saint-Pierre, directeur du cabinet Nicaya Conseil, présente aux participants l'ordre du jour de la séance :

1. Présentation et rappels de l'avancement du travail du groupe
2. Synthèse des contributions du groupe en séance 1
3. Présentations des variantes de tracé
4. Avancement des études techniques – Etat initial sur enjeux « Cadre de vie »
5. Travail en ateliers
6. Suites

RELEVÉ DES ECHANGES :

Axe 1 : Introduction

Voir support de présentation

Stéphane Saint-Pierre introduit la séance et rappelle les règles de vie du groupe de travail proposées. Il présente les modalités de travail du jour pour la thématique « Cadre de vie ». Notamment, le travail poursuivi dans le cadre de ces groupes est un travail de préparation en vue de la concertation réglementaire ouverte à tous, prévue pour mai-juin 2020.

Axe 2 : Synthèse des contributions et présentation des variantes de tracé

Voir support de présentation, parties 1 et 2

Julien Menotti, responsable d'opérations pour la DREAL PACA, rappelle les éléments de diagnostic issus de la première séance.

- Un participant demande des précisions sur le ferroutage en centre-ville perçu comme une menace.
 - La DREAL précise que cette remarque est issue des contributions des précédents groupes de travail. Le ferroutage n'a pas été perçu comme une menace en tant que tel. Cependant, le ferroutage en centre-ville qui a été signalé comme point de vigilance, dû aux augmentations de nuisances que cela pourrait engendrer.

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

Julien Menotti présente par la suite les variantes historiques de tracé (2011). Celles-ci constituent un premier support de travail pour ce groupe thématique afin d'apprécier leurs

différents impacts au sein du fuseau. Selon les éléments dégagés en séance, la DREAL pourra être amenée à créer et examiner de nouvelles variantes de tracé au sein du fuseau VSV.

- Un participant demande la différence entre les tracés noirs et ceux apparaissant en gris.
 - La DREAL indique que des normes autoroutières ont été appliquées sur les variantes proposées à la concertation en 2011. Le tracé en noir correspond donc à ces modifications. Ce ne sont pas de nouvelles variantes mais bien les variantes ajustées aux normes autoroutières actuelles (visibilité, ...).
- Un participant demande des explications sur le choix des variantes étudiées en 2011. Il souhaitait une variante plus au sud et désire comprendre ce qui avait empêché cela.
 - La DREAL indique que la recherche d'un tracé correspond à un travail multi-thématique. Au regard des éléments issus des groupes de travail, la recherche de tracé nécessite un travail afin que le tracé réponde de façon optimisée aux différents enjeux. Le comité de suivi permet la restitution et le partage sur les enjeux liés à chacune des thématiques.
 - La DREAL précise que des choix ont été faits en 2011 puis en 2013 (variante préférentielle) mais souligne la volonté actuelle de la maîtrise d'ouvrage de reprendre l'étude de variantes au regard de la situation territoriale actualisée.

Axe 3 : Avancement des études techniques – Etat initial sur enjeux « Cadre de vie »

Voir support de présentation, partie 3

Anne-Sophie Chaudat d'EGIS présente l'avancement des études techniques.

Une présentation des supports mis à disposition (*voir support de présentation, partie 4*) permet à Egis d'expliquer le tableau des populations concernées par les différentes variantes.

- Une correction sera apportée au support de présentation. Il s'agit bien des populations estimées à 300 mètres de part et d'autre du tracé, soit sur 600m.
- Un participant demande si seuls les habitants sont pris en compte dans ces estimations.
 - EGIS répond qu'effectivement les données de l'INSEE qui ont permis la réalisation de ce tableau ne prennent en compte que la population résidant à proximité et non les usagers.
 - Egis précise que ces données sont issues d'une étude air et santé dont la réglementation demande la prise en compte du nombre de résidents de 300m de part et d'autre du tracé. Ce choix est donc arbitraire mais donne une mesure afin d'être un support pour entamer le travail d'impacts des variantes.
 - La Dreal précise que pour l'appréciation des impacts, il peut être pertinent de rechercher la présence de personnes exposées dans des secteurs à forte occupation et obtenir une estimation des actifs en plus des habitants.
 - Lors de l'étude d'impacts, une évaluation comparée soumise aux dépassements de seuil sera effectuée.
- Un participant demande comment, en utilisant des cartes en deux dimensions comme support, il est possible de se rendre compte des incidences de l'altimétrie.
 - La Dreal précise que le projet ne sera pas réalisé en déblais mais en remblais. Lionel Patte donne ainsi des ordres de grandeur sur l'altimétrie de la plateforme :
 - Secteur de Balarin : 2/3 mètres en moyenne ;

- Secteur Draille Marseillaise : 2/3 mètres en moyenne - cela peut monter dans le cadre des rétablissements routiers ;
 - Passage du Rhône : Rampe d'accès avec talus de 10/11 m avant le franchissement de la digue. Environ 15m selon le gabarit navigable pris en compte sur le long terme ;
 - Tête de Camargue : Correspond au même schéma que le secteur de la Draille Marseillaise.
- Un participant demande un rappel sur le cadre proposé pour le choix des variantes.
 - La DREAL précise que le fuseau dit Sud Vigueirat, dans lequel la comparaison des variantes puis le choix de tracé se font, correspond à une bande d'environ 1000m, retenue en 2005.

Axe 4 : Travail en ateliers

Voir support de présentation, partie 4

L'objectif du travail en atelier est de répondre aux questions suivantes pour chaque secteur (Plan de Bourg, Draille Marseillaise, Tête de Camargue) :

1. Identifiez les incidences fortes (points de vigilance) de chacun des tracés du secteur sur le cadre de vie
2. Indiquez quels seraient selon vous les points d'amélioration sur chacun des tracés du secteur

Le travail in extenso des participants se trouve en annexe de ce document.

Axe 4 : Les Suites

Voir support de présentation, partie 5

- Le support de présentation et le compte-rendu de la séance seront transmis aux invités et participants ;
- Un troisième séance aura lieu en janvier 2020 ;
- La concertation réglementaire est prévue pour mai-juin 2020, suite à la validation par le comité des élus qui s'est réuni le 25 novembre 2019.

Annexe : Verbatim des Ateliers

Les tableaux suivants sont les retranscriptions in extenso des contributions réalisées par les participants lors des ateliers.

Plan de Bourg :

Plan Bourg Sud	<ul style="list-style-type: none">• Destruction silos + jardins familiaux• Destructions terrains agricoles• Impact fort sur le paysage• Saumoduc ? (sévésos ?)• Destruction de deux mas classés : Château fort + Guès (draille marseillaise)• Plus éloigné des zones denses en habitation (au nord)
Plan Bourg Nord	<ul style="list-style-type: none">• Institut spécialisé plus proche• Moins de terres agricoles impactées• Plus éloigné du parc naturel de camargue• Saumoduc ? (sévésos ?)• Plus proche de la via rhôna• - : positionnement de l'échangeur• Proche / dans Mas (petit baudin, etc.)• Fort impact tracé nord

Le tracé nord semble a priori plus intéressant que le tracé sud sous réserve d'optimisations. Les points de vigilance sont les vergers et l'ensemble de mas de la zone. Le tracé nord permettrait de réduire les effets de coupure et de ne pas créer de « terres isolées ».

La proximité avec la Via Rhôna est à prendre en compte afin de l'éloigner au maximum de l'autoroute. Végétaliser la Via Rhôna pourrait être une mesure de réduction d'impacts sur la qualité du paysage.

Tête de Camargue

Tête de Camargue Nord	<ul style="list-style-type: none">• Assez proche zone urbaine (env. 100m)• Clos Jourdan• Coupure chemin randonnée : st-jacques• Vigilance irrigation• Fragmentation de l'espace
Tête de Camargue Sud	<ul style="list-style-type: none">• Tracé raz Mas Sicard + petit mas St Jean• Relativement proche Clos Jordan (env 250m)• Plus équilibré dans l'éloignement clos Jordan et Gim• Attention chemin de randonnée st jacques• Vigilance irrigation -> pompes : irrigué / assainissement

Un traitement des bruits et des nuisances est à mettre en place à proximité des habitations. Une réduction et optimisation de l'impact visuel sont attendus.

Draille Marseillaise

Draille Marseillaise Nord 1	<ul style="list-style-type: none">• Zones agricoles : patrimoine. Mas.
Draille Marseillaise Nord 2	<ul style="list-style-type: none">• Coupure passage Balarin• Pont 1 voie utilisé N/S• Route des Marais• Unité bocagère et paysagère au nord
Draille Marseillaise Sud 1	<ul style="list-style-type: none">• Plus en retrait des habitation• Echangeur + proche de Raphèle• - limite trafic induit sur les réseaux secondaires• - permet une plus grande requalification RN113• Plus avantageux pour la préservation des activités agricoles
Draille Marseillaise Sud 2	Points d'attention / vigilance : <ul style="list-style-type: none">• Centres d'activités agricoles : mas• Centre équestre• Route• Foin de Crau• Rizières : secteur agricole• Canal
Remarques générales	Echangeur proche de Raphèle : <ul style="list-style-type: none">• Secteur avec des nuisances sonores déjà présentes• Impacts pendant les travaux donc politique à mener pour ne pas augmenter les nuisances et voir pour les réduire / minimiser.<ul style="list-style-type: none">◦ Avant démarrage des travaux• Nuisances aux entrées et sorties• Mesures en amont de gestion de crise lors de travaux• Aire Cantarelles – Balarin – sud du fuseau : beaucoup d'activités notamment foin de Crau• Limites sud & récupérer la limite Nord à l'ouest• Sud plus avantageux• D453 : congestion non liée à d'éventuels événements sur la RN113 : manque de raccord entre St-Martin et Arles• Piste d'amélioration possible avec le projet pour réduire trafic sur la D453 : point d'attention• Garder une unité de quartier au nord• RN113 : sur des marécages : ouvrages techniques pour le projet pour éviter les impacts négatifs• 4 mas qui sont classés, en cours et qui font partie du patrimoine culturel : point de vigilance pour les préserver.• Ensemble paysager / agricole / fonctionnel à maintenir au nord du fuseau

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Atelier n°2 Cadre de vie du 28 novembre 2019
ANNEXE – LISTE DES PRESENTS

(le support de présentation comprend la liste de tous les invités à ce groupe de travail)

Organismes	NOM Prénom
CDP PA	ROCCHI Jean-Marc
DDTM 13 STA	BONNIER Loïc
ASSPB	LAUGIER Albert
CIV Raphèle	BENKEMOUN Bernard
Conseil de développement	JC ARMAUD
DIR Infra Région Sud	DORNE Rémi
CIQ La Roquette	LE MEUR Michel
Collectif des riverains de Pont de Crau	CHIESA Monique
	GUILLET-VALLAT Florence
ACEN	DUB Corinne
Association Cité du Relogement	PASTOR Roland
EGIS	CHAUDAT Anne-Sophie
DREAL PACA	PATTE Lionel
	MENOTTI Julien
Nicaya Conseil	SAINT-PIERE Stéphane
	RIBARDIERE Elise