



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**Objet : Contournement autoroutier d'Arles – Concertation publique**

**Compte rendu de la réunion thématique Déplacements du 11 décembre 2020**

**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 Déplacements :
  - Présentation des modalités de la concertation publique
  - Présentation du projet de contournement
  - Présentation de la thématique Déplacements
  - Suites de la concertation
  - Un temps d'échanges prévu à l'issue de chacune de ces parties de la présentation de la DREAL, afin d'échanger avec le public

**NOMBRE DE PARTICIPANTS : 41**

**HEURE DE DEBUT : 14H35**

**HEURE DE FIN : 18H**

## **RELEVÉ DES ÉCHANGES :**

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

*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 (15')**

*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 grandes caractéristiques du projet.

#### **Échanges avec les participants (5')**

- Rémy Rouzies indique que les études précédentes ont permis d'identifier la possibilité de créer, au niveau de l'aire de repos, un bâtiment qui soit une vitrine des produits du territoire et souhaite savoir si cela est toujours pris en compte.
  - La DREAL indique que l'aire de services permet d'intégrer diverses fonctionnalités de base (service, distribution carburant, restauration, repos) et des services complémentaires en lien avec le territoire. Des services, identifiés lors des ateliers de travail de la concertation continue 2019-2020, seront étudiés et envisagés sur proposition des participants afin de mettre en valeur certaines ressources locales et développer l'attractivité du territoire.
  - A ce stade de l'élaboration du projet, plusieurs localisations de l'aire de services sont envisagées, avec une localisation privilégiée présentée. Les études fines permettront de situer précisément l'aire de services qui sera présentée lors de l'enquête publique.
  
- Daniel Albert demande si le principe d'une zone en élargissement à 2x3 voies de l'actuelle RN113 est certain.
  - La DREAL indique que cela est le cas. Un réaménagement de la RN 13 aux normes autoroutières est prévu en 2x3 voies sur 3 km entre l'échangeur de Saint-Hippolyte et l'échangeur « Balarin », qui desservira Arles à l'est, compte tenu des projections de trafic actualisées. Dès aujourd'hui, la section après le convergent entre la route de Fos/Mer et la voie rapide, nécessiteraient une augmentation de la capacité.

- Philippe Monnier souhaite savoir si l'objectif du projet concerne les habitants le long de la RN 113.
- La DREAL indique que les objectifs fondamentaux du projet, rappelés en introduction, sont de portée locale, régionale et nationale. L'amélioration du cadre de vie des riverains de l'actuelle RN113 est un des enjeux locaux. Le projet répond aussi à des enjeux économiques d'ordre nationaux ou régionaux. Enfin, l'intérêt est, pour les collectivités et habitants, le développement local du territoire et la prise en compte des enjeux de transport à différentes échelles.
  - Madame Ferrand-Coccia, conseillère municipale d'Arles et vice-présidente de l'ACCM, indique que les bénéfices pour la ville et ses habitants sont importants pour porter les enjeux en matière de trafic dans le centre-ville, de pollution et de sécurité routière.
- Coralie Richert, habitante vivant à Balarin depuis environ 2 ans indique que le tracé présenté lors de la précédente concertation publique large (2011) privilégiait le tracé DRS1 alors que les préférences de la DREAL vont aujourd'hui sur les tracés Nord, comme indiqué en variante préférentielle dans le dossier support de la concertation. Elle souhaite savoir dans quelle mesure les avis et préconisations des habitants sont pris en compte dans le choix du futur tracé.
  - La DREAL précise que la variante préférentielle du maître d'ouvrage sur le secteur Draille Marseillaise est la DRN1, celle qui se trouve le plus au Nord du fuseau d'études et qui se connecte le plus directement à la voie rapide. Un des objets de la concertation est bien de recueillir les avis du public pour ajuster, le cas échéant cette variante préférentielle. Lors de la concertation de 2011, un tracé avait notamment été ajusté après la prise en compte des contributions.
  - La DREAL invite Madame Richert à s'inscrire à l'atelier géographique sur la Draille Marseillaise, au cours duquel seront présentés pour échange les effets de chacune des variantes sur le secteur. La DREAL invite également Madame Richert à contribuer via les différents moyens mis à disposition par la DREAL pour recueillir les avis du public.

### **Axe 3 : Thématique Déplacements (2h45)**

*Voir support de présentation, partie 3, diapositives 18 à 55*

#### **3.1 – Présentation de l'État des lieux (52')**

*Voir support de présentation, partie 3, diapositives 19 à 31*

Julien Menotti, responsables d'opérations à la DREAL, présente la thématique des Déplacements, en commençant par l'état des lieux et différents constats faits sur le territoire actuellement et indépendamment du projet.

#### **Échanges avec les participants (40')**

- Madame Richert indique que le projet est proche de celui de la voie ferrée et demande si une concertation avec SNCF a été engagée pour permettre des mesures de l'autre côté de la voie ferrée afin de mutualiser les impacts.
  - La DREAL indique que des protections phoniques sont prévues et seront étudiées, notamment en fonction de la comparaison entre la situation

projetée sans projet (référence ou « fil de l'eau ») et celle avec le projet. L'obligation réglementaire pour la DREAL est de couvrir les nuisances de son propre projet. Compte tenu de la configuration sur le territoire, la DREAL s'est engagée à étudier avec la SNCF l'exposition multi-acoustique, c'est-à-dire la prise en compte des nuisances sonores cumulées entre le projet d'infrastructure et la voie ferrée afin de mettre en place des dispositifs de traitement communs. LA DREAL ne peut pas encore s'engager à ce stade sur le dimensionnement des écrans anti-bruit notamment, mais mènera bien les démarches d'association de la SNCF en vue d'intégrer au dossier d'enquête publique cette solution commune.

- Madame Maris souhaite avoir des précisions concernant l'état des lieux sur les accidents, qui sont une problématique tant pour la sécurité des personnes que pour l'inconfort lié aux congestions. Madame Maris souhaite connaître les options étudiées actuellement pour limiter les dommages et le nombre d'accidents sur le tronçon et savoir si la limitation de la vitesse sur le tronçon de la RN113 le plus problématique est envisageable. En tant qu'usager de cette route, Madame Maris partage son impression que la bretelle d'accès du centre-ville est la plus dangereuse du fait de l'absence d'une voie d'accélération et se demande si cette voie d'accès pourrait être condamnée à court terme comme cela l'est le samedi.
  - La DREAL indique que l'appréciation exprimée en tant qu'usager de la route rejoint les analyses menées et présentées.
  - Le mélange d'usages de la route et les caractéristiques inadaptées par rapport aux trafics créent des conflits qui augmentent le risque d'accident. L'un des enjeux du projet est de proposer une infrastructure dont les caractéristiques soient cohérentes avec la nature des trafics réels, en séparant le trafic local du trafic let le trafic en transit à travers le territoire.
  - La DREAL indique qu'à court-terme, la Direction interdépartementale des routes Méditerranée (DIRMED) a mis en place des mesures avec une limitation de la vitesse à 70 km/h pour les poids-lourds et 90 km/h pour les véhicules, alors que le reste de la RN 113 est à 110km/h. Un radar est (re)mis en place pour faire respecter cette prescription et l'entretien est réalisé régulièrement afin d'assurer un revêtement satisfaisant de la route. Des études de la DIRMED sont en cours sur l'aménagement des bretelles pour améliorer leur fonctionnement sans toutefois pouvoir modifier structurellement le réseau. Des améliorations sont possibles mais limitées tant que les caractéristiques et l'usage de la RN 113 actuelle ne seront pas modifiés en profondeur.
  
- Madame Crombé remercie la DREAL de la présentation des chiffres qui étaient attendus et qui permettent de constater l'urgence de la situation. Elle remarque que les chiffres présentés sur les impacts sur les temps de parcours auraient pu être intégrés au dossier support de la concertation, car ils illustrent la situation vécue quotidiennement par les arlésiens et justifient à eux seuls le besoin de trouver une solution à cette situation.
  
- Monsieur Robles souhaite savoir si les données présentées en réunion sont présentes dans les documents mis à disposition, notamment concernant les trafics et les temps de parcours.
  - La DREAL indique que les données sont mises à disposition dans le dossier support de la concertation, à l'exception des chiffres sur les temps

- de parcours. Toutes les présentations complètes des réunions publiques seront mises à disposition du public en complément sur le site internet du projet.
- Nicaya Conseil indique que les synthèses écrites de réunions seront elles aussi mises en ligne.
  - Madame Maris rejoint Madame Crombé sur l'urgence de la situation concernant le nombre d'accidents de la route et la part d'accidents mortels et indique qu'il est difficilement acceptable que pour les 10 prochaines années, aucune action ne soit mise en place. Madame Maris souhaite parler à nouveau de la bretelle de centre-ville qui lui apparaît être la plus dangereuse.
    - La DREAL indique que les mesures à court terme dépendent de la capacité de l'exploitant actuel à les mettre en œuvre. La DIRMED mène des études sur les systèmes d'échanges ainsi que des opérations de renouvellement de l'équipement. Des actions sont menées, également en fonction des possibilités et des crédits alloués. A ce jour, la DREAL indique ne pas avoir connaissance d'études qui seraient menées sur cette bretelle en particulier de centre-ville.
    - La DREAL indique qu'elle partagera avec les autres services de l'État ces contributions. La DREAL invite Madame Maris et les participants à compléter ces contributions orales en réunion par une contribution écrite sur le site du projet.
    - Madame Maris fait part de sa satisfaction d'entendre que le souci est réel et de savoir que le projet de contournement autoroutier n'est pas attendu pour évaluer et mettre en place des actions.
  - Monsieur Tabbachi, représentant du CIQ de Trinquette, souhaite des précisions sur les effets de report de trafic sur l'itinéraire alternatif via Orange A7/A9 et souhaite savoir en quoi cette mesure ne conduirait pas à une amélioration du cadre de vie s'il est considéré que la majeure partie des problèmes proviendrait de la circulation des poids-lourds.
    - La DREAL précise que cette option de report vers l'itinéraire A7/A9 a été étudiée finement par une expertise indépendante et invite à consulter le rapport spécifique sur cette étude de faisabilité mis en ligne sur le site internet du projet.
    - Si le trafic poids-lourds est interdit, il ne pourra pas l'être pour l'ensemble des poids-lourds, notamment ceux qui desservent la ville d'Arles. Le bénéfice en termes de cadre de vie ne sera pas total car les véhicules légers et une part moindre de poids-lourds demeureront sur l'infrastructure RN 113, qui ne pourrait pas être requalifiée en boulevard urbain.
    - Une telle solution alternative, au-delà de sa faisabilité, de son acceptabilité et des effets négatifs générés sur d'autres territoires, ne répondrait que partiellement aux objectifs fondamentaux du projet.
  - Monsieur Lemeur, concernant l'itinéraire de report alternatif par Orange sur l'A7/A9, mentionne l'importance de s'intéresser aux conséquences de report de trafic sur un autre territoire, quand celui-ci souhaiterait également s'en délester. En ce qui concerne la vitesse sur la RN 113, il indique que la limitation n'est pas respectée par les poids-lourds et souhaiterait la mise en place d'un radar tronçon dans Arles afin de diminuer la vitesse. Sur l'accès sur la RN 113 par le boulevard Clémenceau, il indique que le fermer entraînerait un report des camions qui desservent la zone de Port Saint-Louis vers le centre-ville et que la solution est par conséquent inenvisageable. Enfin,

concernant les revêtements anti-bruit, Monsieur Lemeur indique que les joints de dilatation du pont ne sont pas entretenus en traversée d'Arles, ce qui crée des bruits parasites.

- La DREAL note l'intervention de Monsieur Lemeur, le remercie de sa contribution, qui n'appelle pas de réponse directe en réunion.
- Monsieur Galy, directeur des services techniques de Saint-Martin-de-Crau, indique qu'une campagne de mesures en 2019 a été réalisée par ATMOSud et dont les résultats seraient a priori différents de 2017 et 2018. Il propose de transmettre les éléments à la DREAL afin d'apporter des compléments de résultats sur la qualité de l'air, notamment près des zones logistiques.
  - La DREAL est preneuse de toute étude complémentaire et est tout à faire favorable à recevoir ces données récentes, qui permettront utilement d'actualiser les modélisations effectuées dans le cadre des études du projet.
  - La DREAL précise avoir réalisé des campagnes de mesures en 2019 sur Arles et Saint-Martin-de-Crau, afin d'obtenir des données précises sur le cadre de vie et en lien avec le projet grâce à des modélisations à différents horizons temporels, avec et sans projet.
- Monsieur Vetillart remercie la DREAL pour ce temps de concertation qui permet une discussion éclairée. Ses questions sont de différents ordres :
  - Concernant les équipements en concession, il souhaite savoir si l'État est en mesure d'échanger avec différents concessionnaires ou si la concession à l'est et l'ouest pourrait créer un certain monopole du concessionnaire présent.
  - Il souhaite savoir si le pont actuel de la RN 113 restera une propriété de l'État ou sera cédé à la collectivité
  - Sur les mobilités et les technologies évolutives, il demande si les perspectives d'évolution de la motorisation avec la fin prévue à terme des véhicules thermiques sont prises en considération.
  - Il partage l'avis d'autres participants sur l'urgence à ne pas attendre l'éventuelle mise en service du contournement autoroutier pour apporter des réponses à un problème vécu depuis des années. Il regrette que cette portion de route ait été laissée « à l'abandon » avec un manque d'entretien des équipements (pas de mur anti-bruit, manque d'entretien) et trouve dommage que le report vers Orange ne soit pas envisagé, même à court terme, le temps de la réalisation du projet.
    - La DREAL évoquera les questions de concession et des hypothèses prises en considération dans la suite de la présentation.
    - La DREAL prend note de l'urgence sur la RN 113 actuelle.
    - La propriété du pont sera également abordée un peu plus loin lors de la présentation sur la requalification de la RN 113.

### **3.2 – Présentation des perspectives d'évolution du trafic (1h)**

*Voir support de présentation, partie 3, diapositives 32 à 41*

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation des perspectives d'évolution du trafic sans contournement autoroutier et avec la réalisation du projet de contournement autoroutier. Le système d'échangeurs futur est présenté ainsi que les effets attendus en termes de sécurité routière.

## Échanges avec les participants (50')

- Monsieur Monnier souhaite confirmation que le projet entraînerait comme résultat la présence d'un dixième du volume actuel de poids-lourds sur la RN 113 maintenu sur le pont d'Arles et donc que l'autoroute sera utilisée par une majorité de poids-lourds.
- Il indique qu'un tronçon est limité à 50km/h à Port-de-Bouc et souhaite savoir si des mesures plus directes seraient possibles sur la RN 113.
  - Pour le traitement des mesures dans les prochaines années, la DREAL transmettra les attentes auprès des services de l'État compétents. La DREAL précise que les mesures d'attentes ont fait l'objet également de mesures appuyées de la part des élus et collectivités dans le cadre des comités de pilotage du projet, présidé par le Préfet de Région. Des groupes de travail associant l'exploitant RN 113 DIRMED et d'autres exploitants sont menés, avec d'ores-et-déjà des réflexions avancées en termes de coordination des différents gestionnaires de réseau en cas de problème ponctuel.
  - Une diapositive complémentaire est présentée pour illustrer les véhicules entrant ou sortant d'Arles ou de Saint-Martin-de-Crau. Aux barrières de péage A54, 15% des véhicules sont des poids-lourds et près de 8 poids-lourds sur 10 traversent Arles et Saint-Martin-de-Crau sans s'arrêter. Ces véhicules représentent les 78% de véhicules de transit indiquées sur la diapositive précédente. Ces chiffres permettent d'illustrer que le trafic poids-lourds est essentiellement du trafic de transit, ce qui conduit, avec la mise en service du contournement autoroutier, à diviser par 10 le nombre de poids-lourds observé sur la RN 113 en traversée d'Arles. Le trafic de transit poids-lourd sera alors interdit en centre-ville.
- Madame Ferrand-Coccia, conseillère municipale de la Ville d'Arles et vice-présidente de l'ACCM, indique que la requalification de la RN 113 est primordiale afin de générer des bénéfices positifs pour la ville grâce à des aménagements qui favoriseront les mobilités douces et les transports en commun. Concernant les études, la Ville d'Arles prévoit un dispositif pour envisager les impacts financiers et la répartition de la charge. La question de la domanialité de la voie et plus largement des scénarios d'aménagement possibles seront étudiés lors de l'étude qui débutera début 2021 pour évoluer courant 2021 et obtenir des premiers résultats dès la fin de l'année. Cette étude est conçue pour être évolutive et s'adapter aux attentes.
- Jean-Claude Arnaud indique avoir aperçu sur les cartes projetées, concernant les échanges à l'ouest, une augmentation du trafic depuis le carrefour du Vittier en direction de Nîmes dans l'état projeté avec projet en 2028 et souhaite savoir si cela posera problème pour les transits en direction de Nîmes qui rejoindront la départementale, étant donné qu'il n'y a pas d'échangeur prévu entre Arles Sud et Arles Ouest.
  - La DREAL précise que des stratégies d'évitement des de péages peuvent exister pour certains usagers et sont visibles dans les résultats des modélisations. Dans ce cas, l'évolution avec le système d'hypothèses considéré est assez peu significative, mais ce phénomène d'évitement est plus marqué sur d'autres axes.

- Concernant la desserte, deux échangeurs sont prévus : l'un pour accéder aux quartiers à l'Ouest d'Arles et l'autre pour accéder à Arles et la rocade Est grâce à un demi-échangeur situé au sud. Une diapositive complémentaire qui représente les conditions d'accès aux quartiers ouest et au centre-ville d'Arles est présentée. Cette capacité d'échange est alimentée par l'échangeur sud qui permet de relier, à travers le projet du conseil départemental, à la rocade Est. Le maillage du réseau cherche à minimiser le trafic en centre-ville tout en étant cohérent avec les besoins de desserte des quartiers et les caractéristiques autoroutières du projet.
- Marlène Bourgeois, du CEREMA, commente le phénomène d'évitement des barrières de péage. Certains usagers font le choix d'un rallongement du temps de parcours pour éviter le coût supplémentaire du péage. Ce phénomène d'évitement est pris en considération dans les modélisations de trafics avec réalisation du projet de contournement.
- Adrien Vincentelli, collaborateur de la Députée Monica Michel, souhaite intervenir à titre personnel en tant qu'utilisateur de l'infrastructure. Il indique qu'actuellement, depuis Saint-Martin-de-Crau en direction d'Arles, aucune sortie n'est possible ce qui entraîne de fortes congestions et un report sur la voirie secondaire, notamment en période estivale. Monsieur Vincentelli souhaite savoir si l'impact de la création du nouvel échangeur à l'est d'Arles a été modélisé pour connaître ses impacts sur la voirie secondaire et savoir de fait si la congestion du trafic sera moins importante dans ce sens-là en période estivale. Il indique que le revêtement de la RN 113 est refait de façon régulière puisqu'il s'abîme régulièrement du fait des terrains instables. Il souhaite savoir s'il est techniquement possible d'avoir un revêtement droit et plus résistant, lors de la mise aux normes autoroutières.
  - La DREAL indique que les déformations sur la RN 113 sont dues à un problème de compressibilité des sols. La question des tassements différentiels est connue. Ce phénomène sera pris en considération à travers le nouveau projet, sur la partie e tracé neuf comme sur la partie de mise aux normes autoroutières sur le secteur de réaménagement sur place.
  - Le système d'échange élaboré tient compte d'un bon niveau de fonctionnement qui permet d'éviter le phénomène de congestion en fonctionnement normal et en heures de pointe. Les trafics seront séparés entre Balarin et l'échangeur Ouest, le trafic local sera moins facilement saturé en cas d'incident et les interventions seront facilitées sur le réseau autoroutier en cas d'incident à travers des accès.
  - La DREAL précise qu'au droit de Raphèle, la capacité de ce tronçon actuellement surchargé sera supérieure grâce à la 2x3 voies. De plus, le trafic de transit, ne traversant plus le centre-ville, ne sera plus source d'incidents.
  - Concernant l'élargissement de la voie au droit de Raphèle, la DREAL précise que des effets bénéfiques pourront être attendus notamment grâce à la mise en œuvre de protections acoustiques, le traitement des dysfonctionnements structurels de la chaussée et le traitement hydraulique des dysfonctionnements actuels.
- Madame Maris souhaite des informations sur la sortie de la RN 113 à Raphèle puisqu'elle a cru comprendre que celle-ci serait supprimée. Madame Maris souhaite connaître l'impact pour les trajets entre Raphèle et les différents sites



quotidiennement fréquentés (Arles, Marais du Vigueirat, etc.). Concernant la déviation par Orange, Madame Maris souhaite un éclairage sur la différence d'estimation de poids-lourds et d'effets entre la déviation du trafic par Orange et par le contournement.

- La DREAL indique que Raphèle est desservi par un demi-échangeur qui ne sera pas directement sur l'autoroute. En revanche, il y aura un maintien des conditions d'accès à Raphèle depuis la RN 113 requalifiée avec la possibilité de relier Arles à Raphèle avec un itinéraire semblable et inversement. Dans les travaux préalables de concertation continue, la DREAL a partagé les possibilités d'amélioration de la desserte de Raphèle par une liaison directe entre la RD453 à la RN 113 requalifiée (barreau de liaison nouveau) et ainsi contribuer au désengorgement du quartier de Pont-de-Crau subissant les flux depuis l'est de la ville vers le centre. L'objectif est de chercher à améliorer la desserte au mieux et cela même si c'est au-delà de la simple fonction autoroutière.
  - Sur Arles, la déviation par le contournement d'Arles étant très courte, il sera possible d'interdire à tous les poids lourds la traversée d'Arles, sauf pour ceux desservant le centre-ville. S'il y a une interdiction avec un contournement à grande échelle par Orange, beaucoup de poids-lourds se trouvent dans les zones intermédiaires, à l'intérieur de la zone entre Salon et Nîmes et, de fait, cela réduira la possibilité d'interdire l'accès à un certain nombre de camions. L'étude mise à disposition du public sur le site du projet a d'ailleurs porté sur différents scénarios d'interdiction, du moins contraignant au plus contraignant, sans qu'aucun de ceux-ci n'apparaisse opportun et robuste.
- Madame Crombé indique que le trafic résiduel de 30 000 véhicules sur la RN113 requalifiée lui semble élevé pour atteindre l'objectif de reconquête et d'apaisement de la ville. Il lui semble que les échangeurs prévus et l'accès à Fourques n'incitent pas les véhicules légers, à emprunter le contournement. De plus, l'entrée sud par la RD35 ne lui semble pas de nature à favoriser l'accès aux zones nord (port fluvial, zones d'activité) alors même que le développement économique est un objectif du projet. Les véhicules en provenance de l'ouest ou de l'est et qui entrent dans Arles par le sud vont emprunter le RD35 et vont devoir entrer par une bretelle sur la RN 113 avant de rejoindre la rocade et se diriger vers le nord. Des véhicules vont ainsi être maintenus sur la RN 113 et elle souhaite que cette question soit étudiée au vu de l'importance du projet pour le territoire afin de réduire le nombre de véhicules sur la RN 113.
    - La DREAL indique que les hypothèses prises en compte dans l'attente des études par les collectivités concernant la requalification de la RN 113 conduisent à un trafic résiduel de 30 000 véhicules par jour sur la RN 113, qui ne tient donc pas encore compte à ce stade des possibilités requalification plus ambitieuse et moins capacitaire, ni des projets locaux de développement des modes doux qui, une fois élaborés par les collectivités, seront intégrés dans l'étude du contournement et contribueront encore à la baisse la part du mode routier pour les échanges locaux.
    - Madame Ferrand-Coccia indique que l'étude de requalification intégrera l'intégralité de ces projections et insiste sur le fait que la requalification permettra au sens large de favoriser le report modal (parkings relais, politique de stationnement, pistes cyclables) et d'alléger la circulation des

usagers par les véhicules particuliers. Elle précise que la vision d'ensemble est indispensable pour avoir des résultats cohérents sur l'ensemble du territoire.

- La DREAL précise que pour les usagers venant de l'est, l'accès principal au réseau local et à la rocade se fait directement par l'est en quittant le réseau autoroutier à Balarin.
- Monsieur Albert souhaite compléter en évoquant l'accès depuis l'ouest pour une destination au sein d'Arles ou la traversée vers Beaucaire. Pour le trafic analysé des Saintes-Maries de la Mer et des Salins, il semble y avoir un point manquant sur la traversée d'Arles ou l'utilisation comme aujourd'hui de la RN 113. Pour ces accès-là, le seul accès possible reste par la RN 113 actuelle. Il considère qu'il ne faut donc pas penser qu'en venant des Saintes-Maries, il y aurait possibilité d'utiliser l'échangeur Ouest, car cela représenterait un détour important. Il indique qu'il serait possible de penser à ce qui est fait pour l'évitement de l'agglomération de Montpellier où se trouvent deux chaussées parallèles avec un 4x2 voies. Il demande s'il y aurait une utilité à avoir un cheminement parallèle au contournement actuel accessible au trafic local pour distribuer de l'ouest vers l'est d'Arles les trajets transversaux.
  - LA DREAL répond que sur la possibilité de réaliser un cheminement local complet en parallèle, cela n'est pas possible en termes d'économie et d'emprises du projet. Le système d'échangeurs présenté a été dimensionné selon les besoins constatés aujourd'hui d'échanges et des projections d'évolution dans le temps.
  - Concernant les trajets depuis Saintes-Maries-de-la-Mer, depuis cette route, RD570, il n'y a en effet pas dans le système d'échangeur proposé sur le contournement. Le contournement est prévu dans un axe est-ouest et ne concerne pas les échanges sur un axe nord-sud qui sont très peu significatifs par rapport au trafic est-ouest. Les usagers de cette route rejoindraient donc, dans le dispositif présenté, la RN 113 comme cela est le cas actuellement.
- Monsieur Monnier, concernant l'entrée de la Roquette sur la Roquette et les camions qui viennent de Saint-Louis, demande si la réalisation de la liaison RD 35 dépend des résultats de l'étude de requalification. Il demande si des modélisations sont réalisées avec la nouvelle infrastructure en termes de bruit et de pollution le long de la RN 113 et de l'autoroute.
  - Concernant la mise en place de la déviation de Barriol avec la départementale RD35, ce projet est indépendant et porté par le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône. Il a vocation à se réaliser rapidement dès que les autorisations préalables aux travaux auront été obtenues, et sa réalisation est de fait intégrée aux projections avec et sans projet, à l'horizon 2028.
  - Concernant les modélisations avec le projet, des extraits sont présentés du dossier de concertation sont présentées aux participants sur les effets du projet, notamment en termes de bruit et de pollution. Les modélisations seront présentées plus en détail lors de l'atelier Paysage et cadre de vie du 6 janvier 2021 auquel les participants sont invités à participer.

### **3.2 – Présentation des hypothèses de trafic des projections (50')**

*Voir support de présentation, partie 3, diapositives 42 à 55*

La DREAL présente les hypothèses prises en compte pour les projections de trafic, en allant du général (hypothèses communes nationales de développement) au particulier (prise en compte des spécificités locales et projets du territoire), pour obtenir le trafic à termes. L'objectif est de donner des éléments d'éclairage pour expliciter les différentes situations futures, avec et sans projet de contournement, grâce à la prise en compte des orientations nationales et des dynamiques locales.

#### **Échanges avec les participants (35')**

- En réponse à la question de Monsieur Vetillart en début de séance, la DREAL indique qu'au vu de son importance, le projet est proposé dans le cadre d'une concession autonome, c'est-à-dire que tous les concessionnaires pourront répondre à l'appel d'offres.
- Monsieur Vetillart remercie de la clarté du propos. Il souhaite une précision sur l'identification des évolutions technologiques dans la projection des hypothèses et ce que cela implique en termes notamment de bruit. Il indique également qu'il n'est actuellement pas possible de faire le tour de la ville et de rejoindre le nord-ouest sans passer par le sud et faire le tour de la rocade. Il indique qu'un barreau manque entre le nord-ouest et le nord de la ville. De plus, concernant le trafic jusqu'aux Saint-Maries de la Mer, il indique que le trafic chaque année est important, au-delà du million de véhicules, et souhaite savoir s'il serait envisageable de réfléchir à un accès direct pour les véhicules venant de l'est afin de délester encore plus la future RN 113.
  - La DREAL indique que le contournement autoroutier offre la possibilité de restructurer le réseau interne d'Arles à travers les deux franchissements existants du Rhône, alors délestés du trafic de transit. Les possibilités d'accès sont ainsi renforcées pour relier au mieux les quartiers des rives du Rhône.
  - Madame Coccia, conseillère municipale d'Arles et vice-présidente de l'ACCM, indique que l'étude de requalification prévoit la possibilité d'intégrer les impacts de trafics des projets tant sur la RN 113 que sur les autres voies locales. Elle partage l'avis du participant d'insister sur l'impact long des projets liés au fret. Le contournement offre l'opportunité de sortir les camions du centre-ville de façon plus rapide dans le temps que des projets à long-terme de fret ferroviaire. Pour autant, les différents modes ne sont pas opposés.
  - La DREAL invite à participer à l'atelier cadre de vie du 6 janvier 2021 qui explicitera les différents horizons évalués : 2028 et 2048 sans et avec projet. La situation sans le projet, dite « au fil de l'eau » tient déjà compte des effets bénéfiques de la décarbonation et des véhicules plus propres. Ces bénéfices existeront, indépendamment du projet. La comparaison avec la situation avec projet permet d'évaluer les effets réels du contournement, sans double compte, et sans tirer partie des améliorations rendues possibles par les évolutions technologiques ou la mise en œuvre des politiques de report modal.

- Monsieur Benkemoun souhaite évoquer l'ancien pont de Trinquetaille qui faisait office d'itinéraire bis. Dans le cas où le pont de la RN 113 serait cédé à la Ville d'Arles, il souhaite savoir si une requalification de ce pont est prévue afin de permettre un aménagement plus urbain et sécuritaire de ce pont. Une opportunité du contournement lui paraît en effet de rétablir de la vie dans le centre-ville, ce qui l'amène à formuler cette question. Il indique qu'il y a des problèmes de sécurité routière sur ce pont de Trinquetaille, relevé par des associations de cyclistes également, et le contournement autoroutier apparaît comme une ouverture pour effacer cet itinéraire bis et lui redonner un côté urbain.
  - La DREAL indique que le projet de contournement est assez indépendant du pont de Trinquetaille et que son effet seul, en dehors de projets de restructuration des échanges locaux est-ouest, est quasi neutre pour la circulation sur ce pont.
  - Madame Coccia, conseillère municipale d'Arles et vice-présidente de l'ACCM, indique que l'étude de requalification sera structurante sur la thématique soulevée par M Benkemoun. Le contournement permet la requalification et d'autres enjeux ne sont pas directement liés au contournement. Pour exemple, si la requalification de la RN 113 permet la création de voie de bus réservée, cela permettra peut-être de ne plus avoir de bus sur le pont de Trinquetaille et c'est l'esprit de la récupération de cette emprise par la collectivité. Des perspectives en matière de mobilités vont être approfondies dans le cadre de cette étude.
  
- Monsieur Arnaud, en réponse à Monsieur Benkemoun, témoigne que sur le pont de Trinquetaille, les bus passent effectivement proches des piétons. Concernant le chiffre des 30 000 véhicules résiduels, il souhaite savoir s'il est possible de le réduire car la DREAL a indiqué une modélisation sur le contournement d'environ 44 000 véhicules et il souhaite savoir s'il y a une élasticité ou non.
  - La DREAL indique que la quasi totalité des 30 000 véhicules jour ne concernent pas du trafic de transit mais à destination d'Arles ou les différents quartiers, soit des trafics locaux ou d'échanges, ce qui explique l'utilisation de la voirie locale. Le gisement de report est donc limité vers l'autoroute de ces véhicules. Il y a déjà, avec la mise en service du projet, un très fort report vers l'autoroute. Des pistes de réduction sont possibles en lien avec les scénarios à venir de requalification de la RN113 actuelle, et les deux études, Ville et DREAL, devront être évidemment cohérentes.
  - Concernant le trafic local et d'échange, l'incitation à l'utilisation d'autres modes (bus, marche, vélo) sera un des aspects de la requalification de la RN 113 afin de réduire la proportion de véhicules légers.
  - Madame Coccia, indique que la requalification de la RN 113 permettra de rendre les transports en communs plus efficaces et les mobilités douces plus attractives. Les études de trafics ne prennent pas en compte des aménagements poussés de la RN 113 qui viendraient inciter les usagers à prendre l'autoroute ou d'autres modes de transport. L'objectif est de créer un boulevard urbain qui soit dissuasif pour les véhicules pouvant prendre l'autoroute. Un des objectifs de l'étude sera notamment la réduction encore plus marquée du trafic routier résiduel en traversée de ville.
  - La DREAL indique sur la partie autoroutière qu'une élasticité existe tout de même : plus la capacité de la RN 113 sera réduite, plus les effets

d'évitement sont favorisés. L'enquête publique tiendra compte des études de la requalification de la RN 113.

- Madame Maris formule deux questions :
  - Concernant la requalification et les 30 000 véhicules/jour, elle estime que le flux serait comparable à la situation actuelle en 2x2 voies avec une nouvelle situation qui tiendrait compte d'une voie passant de chaque côté, si on prend en considération qu'une voie pourrait être réservée aux bus. Elle souhaite savoir comment envisager une revalorisation de l'existant avec un passage sous le pont actuel pour les piétons et les vélos et souhaite savoir ce qui empêche son utilisation. Madame Maris interpelle la Ville d'Arles sur le fait que le marché pour la requalification serait lancé début 2021. Il lui semble important d'obtenir la déclaration d'utilité publique avant de lancer un marché.
  - Concernant la compatibilité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone, Madame Maris se dit satisfaite que celle-ci soit prise en considération par la DREAL et rappelle certains objectifs de l'État avec des engagements tels que moins 28% d'émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports pour 2030 et une décarbonation totale en 2050. En ce qui concerne les aménagements irréversibles du territoire, elle souhaite savoir comment gérer un problème qui se posera finalement pour les arlésiens jusqu'à la décarbonation totale des secteurs dans 30 ans. Elle ne comprend pas que pour les deux décennies à venir, il n'y ait pas d'exploration de solutions plus économiques et non-irréversibles.
    - Madame Coccia, conseillère municipale d'Arles et vice-présidente de l'ACCM, considère, sur la question de la solution d'itinéraire alternatif pour les poids lourds via Oange, que 50 km supplémentaires pour des camions est un problème important y compris en matière d'environnement.
    - Concernant la passerelle de la voie rapide, elle indique qu'un projet d'appel d'offres est en cours avec une réflexion de modalités d'aménagement pour en faire une piste cyclable et piétonne avec une échéance qui se veut rapide, afin de pouvoir donner des orientations au moment de l'enquête publique du projet de contournement autoroutier.
    - Sur l'opportunité de lancement de l'étude de requalification de la RN 113, elle précise qu'il ne s'agit pas de travaux. Il s'agit de l'étude étude préalable.
    - Concernant la santé publique et les projections en matière de trafics pour les deux futures décennies, il lui semble important de mener des actions importantes et non des petits aménagements.
    - La DREAL indique que la SNBC, prise en compte dans les hypothèses d'études de trafic, intègrent une baisse significative du trafic routier, notamment pour les échanges courte distance avec -0,7% par an entre 2030 et 2050, sans toutefois disparaître. Pour les derniers kilomètres et la livraison, l'usage des poids-lourds demeure aujourd'hui nécessaire. Tout le territoire ne pourra pas être desservi avec du ferroviaire. Les perspectives de part modale du trafic routier restent élevées et ce même si les projets de report modal se réalisent. La SNBC fixe un objectif avec une interdiction en 2040 des véhicules thermiques. L'essentiel du parc sera

décarboné avec le développement du véhicule électrique. L'atelier Milieu naturel et changement climatique permettra d'aborder ces thématiques en profondeur.

- Monsieur Othnin-Girard souhaite apporter un complément d'informations sur les 30 000 véhicules/jour de trafics résiduels. Il y a actuellement une voie urbaine aménageable sous la 4 voies dont l'aménagement en voie urbaine permettrait de délester le trafic sur la RN 113.
  - La DREAL note l'intervention de Monsieur Othnin-Girard, qui pourra utilement être considérée dans l'étude de requalification conduite par la Ville.

#### **Axe 4 : L'organisation de la concertation de décembre 2020 – janvier 2021 (5')**

*Voir support de présentation, partie 4, diapositives 56 à 60*

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 Milieu naturel et Changement climatique du mercredi 16 décembre à 17h30.

#### **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 l'organisation de réunion.

Mots d'appréciations écrits dans le tchat :

- Jean-Claude Arnaud : Merci à tous pour la réunion, à bientôt
- Michel Lemeur : Merci une fois de plus pour cet excellent travail pédagogique
- Olivier Robles : Réunion très intéressante, au revoir à tous
- Christelle Castell : Merci beaucoup pour ces échanges et la clarté des présentations et explications, bonne soirée
- M-A Ferrand-Coccia : Merci à tous pour ces échanges et à la DREAL pour ces exposés de qualité. Bon we
- Pierre Vetillard : Merci pour ces échanges
- Naccarato : Merci à tous pour cette réunion