



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Marseille

*Service Transports Infrastructures et Mobilité
Unité Maîtrise d'Ouvrage*

Objet : Contournement autoroutier d'Arles – Concertation continue – Groupe de travail Cadre de vie – Secteur « Draille Marseillaise » –du 6 décembre 2021 – Note de synthèse

HEURE DE DÉBUT : 17H30

HEURE DE FIN : 20H30

OUVERTURE DE LA SÉANCE :

- Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya Conseil, qui accompagne la DREAL dans le processus de concertation et anime les échanges, a ouvert la séance, présente les intervenants et partage les règles de travail pour permettre un bon déroulement de la réunion.
- La DREAL propose aux participants de groupes de travail de concerter sur les modalités de réalisation du projet, dans le même temps que son élaboration technique, afin de pouvoir tenir compte du mieux possible des demandes et remarques formulées. Ainsi, il est rappelé (charte de réunion p.2 de la présentation), que les supports présentés aujourd'hui (cartes, schémas, visuels, etc) sont encore des documents de travail, non définitifs et non validés, établis spécifiquement pour l'atelier du jour.

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

- État d'avancement du projet et objectifs du groupe de travail « Cadre de vie »
- Synthèse du bilan de la concertation publique réglementaire fin 2020 – début 2021
- Le projet sur le secteur Draille Marseillaise
- Atelier de travail sur les ajustements et insertions du projet « brut »
- Suites de la réunion

SYNTHESE DE LA PRESENTATION EN PLENIERE :

Point sur les attentes et besoins des participants

Dans un premier temps, les participants ont pu exprimer leurs attentes concernant la réunion, en complément de celles qu'ils ont pu exprimer lors de l'inscription à l'atelier (cf. support de présentation, diapositive n°5).

Axe 1 – État d'avancement du projet de contournement autoroutier d'Arles et objectifs du groupe de travail « Cadre de vie »

Voir support de présentation, partie 1

Lionel PATTE, chef de l'unité Maîtrise d'ouvrage à la DREAL PACA, a rappelé les objectifs principaux du projet et présenté l'état d'avancement du projet, son horizon de réalisation et les phases d'association des personnes directement concernées par le projet ou du public intéressé.

Il a proposé un point d'information sur l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du projet, à la suite des demandes reçues lors de l'inscription à l'atelier. Pour mémoire, c'est l'obtention de la déclaration d'utilité publique, visée à l'horizon 2024, qui permettra de constater l'utilité publique des travaux et autorisera l'acquisition des terrains et des bâtiments nécessaires, dans le délai fixé par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Ces acquisitions seront menées par le concessionnaire retenu à la suite d'un appel d'offres et se feront sur les emprises nécessaires aux travaux.

L'objectif du groupe de travail « Cadre de vie » Draille Marseillaise de ce jour, consiste à :

- Informer les participants sur le projet et son avancement
- Présenter le projet de façon détaillée sur le secteur « Draille Marseillaise »
- Partager les résultats des premières études détaillées et les enrichir en vue de contribuer à la mise au point du projet qui sera proposé à l'enquête publique

Axe 2 – Bilan de la concertation publique réglementaire 2020 – 2021

Voir support de présentation, partie 2

Lionel PATTE a présenté le bilan de la concertation publique réglementaire (objectifs, dispositif, participation), les demandes concernant la préservation du cadre de vie ainsi que la variante de tracé retenue à l'issue de la concertation publique et validée lors du comité de pilotage du 25 mai 2021. Le bilan complet est disponible sur le site www.contournementarles.com

Axe 3 – Présentation du projet sur le secteur Draille Marseillaise

Voir support de présentation, partie 3

Lionel PATTE a présenté les éléments suivants sur le secteur Draille Marseillaise :

- La variante de tracé « brute » retenue à la suite de la concertation publique réglementaire de début 2021 et les alternatives techniques envisageables
- L'acoustique et les principes de protections acoustiques envisagés par le maître d'ouvrage
- Les principes de rétablissements des voiries/cheminements que l'autoroute intercepterait
- Les intentions du maître d'ouvrage pour favoriser la meilleure insertion paysagère du projet avec des vues extraites de la maquette 3D en cours de construction

RELEVÉ DES ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Au cours de la présentation ou lors des temps d'échanges, des participants ont posé des questions relatives :

- **A l'insertion paysagère du projet et la hauteur de l'infrastructure**
 - La DREAL et Egis ont indiqué que l'infrastructure en remblais sera à une hauteur variable comprise entre 2,5 et 5 mètres. L'implantation en remblais permettra d'assurer les rétablissements routiers et hydrauliques.
 - Une maquette 3D est en cours d'élaboration. La concertation continue permettra de l'alimenter et de la faire évoluer jusqu'à l'enquête publique afin de permettre la visualisation du projet dans son environnement.
- **A l'état d'avancement du tracé présenté en concertation**

- La DREAL a indiqué que la variante de tracé brute retenue à l'issue de la concertation fait aujourd'hui l'objet d'études techniques plus précises pour le projet de contournement autoroutier d'Arles.
 - Elle pourra être ajustée et précisée jusqu'à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, pré-requis à la réalisation effective du projet (choix du concessionnaire qui construira l'autoroute et l'exploitera, acquisitions foncières auprès des propriétaires, réalisation des travaux, ...)
- **Aux distances réglementaires de l'emprise technique permettant les acquisitions foncières**
 - La DREAL a indiqué qu'il n'existe pas de distance arrêtée en-deçà de laquelle l'expropriation est rendue obligatoire. C'est la procédure formalisée d'enquête parcellaire, sur la base des emprises définitives nécessaires à la réalisation du projet (post-DUP), qui permettra de connaître les propositions du porteur de projet, sous l'égide du Commissaire enquêteur. Les propriétaires seront amenés à faire connaître leur avis sur ces propositions. En dehors des procédures foncières d'expropriation, des procédures d'indemnisation pour « dommages travaux » peuvent être mises en œuvre par les propriétaires, notamment pour ceux dont l'habitation pré-existante au projet est très proche de la nouvelle infrastructure (distance d'une quarantaine de mètres évoquée).
 - La DREAL a pour objectifs de limiter les nuisances pour le cadre de vie à proximité du projet, et de mettre en place des protections (écrans, insertion paysagère, ...)
- **A la crainte d'une dégradation du cadre de vie et du souhait de l'élaboration d'un projet alternatif (aménagement de la RN 113, variante sous-fluviale)**
 - En 2020, la DREAL a mandaté un bureau d'études indépendant afin d'actualiser les études précédentes sur les solutions alternatives au projet. Cette étude a confirmé la pertinence du fuseau Sud Vigueirat au sein duquel la variante de tracé brute a été retenue suite à la concertation publique de 2020-2021.
 - La variante de tracé qui fait l'objet des études de conception détaillées sera proposée à l'enquête publique préalable à la DUP, c'est-à-dire que le projet sur cette base sera évalué au regard de ses avantages et de son coût par rapport à ses impacts.
 - La DREAL entend néanmoins l'opposition au projet tel qu'exprimée par certains participants lors de la réunion, qui seront invités à la faire valoir à nouveau lors de l'enquête d'utilité publique. D'ici-là, les groupes de travail « Cadre de vie » portent sur l'information des propriétaires et les modalités d'insertion de la variante de tracé telle que prise en compte à l'issue de la précédente phase de concertation publique.
- **Au souhait d'une non atteinte aux mas remarquables du secteur, en particulier le Mas de Gués et le Mas de Châteaufort, et au positionnement de la DRAC sur cet enjeu.**
 - Comme sur les autres secteurs, des solutions techniques d'optimisation du tracé ont été étudiées et seront présentées pour avis aux différents groupes de travail.
- **Aux raisons de la modification du tracé retenu sur le secteur de la Draille Marseillaise, entre la concertation de 2011 et celle de 2020-2021, et à l'interruption du projet entre 2013 et 2018**
 - Le projet a fait l'objet d'un arrêt entre 2013 et 2018 à la suite d'évolutions réglementaires liées à la prévention des risques inondation, le temps de convenir des modalités d'adaptation du projet technique (nouveaux ouvrages de transparence hydraulique).
 - Lors de la reprise du projet, la DREAL a souhaité actualiser les études, notamment au sein du fuseau Sud Vigueirat, afin d'actualiser la connaissance du territoire et d'intégrer les évolutions réglementaires et les engagements nationaux

et internationaux en matière de GES, de préservation de la biodiversité, En matière de préservation de la biodiversité, les experts environnementaux ont exprimé l'importance de renforcer la protection des marais de Meyranne et des Chanoines, expliquant pour partie le choix d'un tracé retenu davantage au Nord sur le secteur de la Draille Marseillaise, avec un linéaire de tracé neuf plus court. Le dossier puis le bilan de concertation publique 2020-2021 présente ces analyses dans le détail.

- **A la préservation du Foin de Crau et à l'irrigation par les arrosants**
 - Un travail spécifique est mené sur cette thématique au sein du groupe de travail « Agriculture et Hydraulique » composé d'experts, d'exploitants et d'arrosants.
- **A la crainte d'une augmentation du trafic sur le secteur de Pont-de-Crau**
 - L'objectif de la DREAL est de permettre de délester la RN113 actuelle du trafic de transit, afin de permettre à la Ville de mener son projet de requalification de la RN113 en traversée d'Arles. Le désengorgement de Pont-de-Crau est bien intégré aux réflexions, comme suite aux avis exprimés lors des concertations sur le contournement autoroutier.
- **Au prix du marché pris en compte en cas d'acquisitions foncières**
 - Le prix d'acquisition du bien (à l'amiable sur proposition du porteur de projet, ou à défaut par le juge) est fixé par rapport au prix du marché avant ou sans réalisation du projet de contournement autoroutier.
- **A la protection et préservation du cadre de vie lors de la phase travaux**
 - Des mesures seront prises pour encadrer les travaux et limiter au maximum la gêne occasionnée.
 - Pour les terrains situés à proximité, des indemnités pour dommages de travaux pourront être accordées avec justification du dommage causé.
 - Le concessionnaire désigné mènera une nouvelle phase de concertation, sur la base d'un phasage chantier détaillé.
- **A la circulation des poids-lourds, une fois le projet réalisé, et à la crainte de report avec le Nord d'Arles**
 - Une fois le contournement réalisé, seul le trafic poids-lourds local et d'échange, c'est-à-dire à destination ou au départ d'Arles, sera autorisé en centre-ville. Le trafic de transit sera interdit en centre-ville et reporté sur le contournement autoroutier.
 - Le flux principal de transit actuel est d'Est en Ouest et inversement. Un des objectifs fondamentaux du projet est de réussir à capter ce trafic Est-Ouest. Le projet n'est pas conçu pour intercepter le trafic nord-sud.
 - En ce qui concerne le projet de contournement autoroutier d'Arles, les modélisations de trafics actuelles permettent d'estimer un report de 90 % des poids lourds passant aujourd'hui par la RN 113, vers le contournement autoroutier (près de 7 000 PL par jour).
- **A la présence d'ouvrages d'art sur le secteur**
 - Les ouvrages d'arts sont prévus afin de permettre le rétablissement des canaux et des circulations (véhicules, engins agricoles, ...).

Axe 4 – Atelier de travail sur les ajustements et les insertions du projet « brut »

Voir support de présentation, partie 5

Atelier de travail : Rétablissements de voiries

Pour cet atelier qui concernait les rétablissements de la voirie et des cheminements interceptés :

- Des participants ont souligné une erreur dans les documents de travail partagés pour support de l'atelier spécifique aux principes de rétablissements des voiries sur le secteur Draille marseillaise (confusion sur les intitulés de la route de Villevieille et le chemin à l'ouest du mas Jeanjean).
- Ceci est partagé en séance afin de permettre la continuité de l'atelier, et les documents (qui avaient fait l'objet de sollicitations préalables pour avis auprès des gestionnaires de voirie concernés) seront corrigés à l'issue de la séance.

Atelier de travail : Insertion paysagère

Pour cet atelier qui concernait l'insertion paysagère du projet :

- Des participants ont formulé des questions sur les mesures envisageables pour masquer le projet au niveau des ouvrages d'art ;
- Des participants ont indiqué que les maquettes permettent une meilleure représentation du projet ;
- Un participant a souligné une covisibilité complémentaire à proximité du Mas St-Expedit (ensemble de 4 habitations et d'un chenil).

Atelier de travail : analyse des solutions techniques

Pour cet atelier sur l'analyse des solutions techniques proposées, des participants ont exprimé des attentes relatives à leurs situations personnelles :

- Une préférence pour les variantes plus au sud permettant d'éloigner le tracé du Mas de Châteaufort, avec une demande d'étudier les possibilités pour s'en éloigner davantage ;
- Une préférence de deux participantes pour la variante « bleue » afin de permettre une expropriation.

Compléments exprimés lors des ateliers

Les ateliers ont également permis d'aborder des situations particulières ou des demandes complémentaires, pour prise en considération par le maître d'ouvrage :

- Le devenir de l'Aire des Cantarelles ;
- La préservation de la qualité de l'eau potable (pollution, bassins pluviaux, ...) ;
- La communication rendue plus difficile avec les personnes âgées sans accès à internet, ou qui ne se sont pas déplacées par crainte de contracter la Covid-19.

Axe 5 – Les suites de la réunion

Voir support de présentation, partie 5

Les prochaines étapes pour le groupe de travail « Cadre de vie » - Secteur Draille Marseillaise sont les suivantes :

- Mise en ligne du support de présentation et de la synthèse des échanges sur le site : www.contournementarles.com
- 2^{ème} séance prévue en 2022 pour :
 - Valoriser les contributions de la séance du projet ;
 - Approfondir les thématiques abordées ;
 - Poursuivre le travail d'insertion du projet dans son environnement.

Annexes

Concertation continue – Groupe de travail « Cadre de vie » Secteur Draille Marseillaise – Réunion du 06 décembre 2021

Liste des participants

- AUVERGNE Yolande
- BERTRAND Gisèle
- BONFILS Nicole, Fondation La Tour du Valat
- CHAIX Danielle, ACEN
- CHAZALON Claude
- CIPREOS Jean-Marc
- CLERGUE Patrick
- CROMBE Odile
- DE CRUZ Magali
- DUB Corinne, ACEN
- DURUY Sandrine
- GONTIER-PERNOX Sylvie
- HAMANT Philippe
- LOPEZ Éric
- MAGUB Michel, Collectif des riverains de Pont de Crau
- MALASSAGNE Bernard
- NICOLI Jean-Pierre
- ROATTINO Frédéric
- ROCCHI Robert, CIQ Pont de Crau
- ROQUES Valérie
- ROUCAUTE Michel
- SCHULZ Alexandre
- SCHULZ Karine
- VAN COMPERNOLLE Karine
- AUVERGNE Yolande
- BERTRAND Gisèle
- BONFILS Nicole, Fondation La Tour du Valat
- CHAIX Danielle, ACEN
- CHAZALON Claude

Pour la DREAL PACA

- Lionel PATTE, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage

Pour Egis, bureau d'études

- Boris METRAL
- Flora SILNY

Pour Nicaya, AMO concertation

- Stéphane SAINT-PIERRE
- Elise RIBARDIERE