



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

Concertation publique réglementaire  
2 décembre 2020 - 31 janvier 2021

# *Bilan de la concertation*

# contournement autoroutier d'Arles

*Juin 2021*



## Préambule ..... 3

## Le projet de contournement autoroutier ..... 3

Le projet en résumé.....3

L'historique du projet .....4

Des études préalables à la proposition de variantes de tracé en 2011 ..... 4

Du conseil d'orientation des infrastructures à la décision ministérielle de 2018 ..... 4

Un projet réaffirmé par le Conseil D'orientation des Infrastructures et par la Loi d'Orientations des Mobilités ..... 5

Instances de gouvernance et de concertation ..... 5

Calendrier prévisionnel du projet.....6

## Contexte et modalités de la concertation publique ..... 7

Contexte réglementaire ..... 7

Objet de la concertation.....7

Périmètre de la concertation ..... 7

Phase préparatoire à la concertation publique réglementaire de décembre 2020 – janvier 2021 ..... 8

Décision d'engager la concertation publique..... 8

Séances préparatoires du Comité des élus ..... 8

Concertation continue de 2019 - 2020 ..... 8

Information et participation du public ..... 9

Dispositif d'invitation du public à participer à la concertation.....9

Information du public sur le projet ..... 10

Dispositif de recueil des contributions ..... 12

## Analyse quantitative de la concertation avec le public ..... 14

Une participation importante du public ..... 14

Participation par voie écrite ..... 14

Participation aux réunions publiques ..... 14

Participation aux permanences..... 15

La fréquentation du site internet..... 15

Les retombées médiatiques et sur les réseaux sociaux ... 16

L'activité sur les réseaux sociaux..... 16

Les retombées médiatiques..... 16

## Analyse qualitative des expressions des participants..... 18

Synthèse des thématiques les plus abordées ..... 18

Thématiques abordées dans les contributions écrites et par téléphone ..... 18

Thématiques abordées en réunions publiques ..... 18

Thématiques abordées en permanences..... 19

Analyse qualitative des expressions par voie écrite et téléphone..... 19

Un consensus sur la nécessité de trouver des réponses aux problèmes de la traversée d'Arles et de Saint-Martin de Crau par la RN113..... 19

Un projet de contournement localement très attendu pour apporter des réponses à cette situation problématique..... 19

De très forts enjeux d'insertion du projet dans son environnement urbain, agricole et naturel ..... 20

Des attentes de traitement des dysfonctionnements de la RN113 au plus tôt ..... 22

Une demande de cohérence du projet avec les politiques publiques et engagements nationaux et internationaux de la France..... 23

Des propositions de solutions alternatives au projet de contournement autoroutier d'Arles ..... 23

Des points de vue multiples sur les modalités de la concertation et les suites ..... 24

## Analyse qualitative des prises de parole en réunions publiques..... 24

Cadre de vie, tourisme et insertion paysagère..... 24

Hypothèses, caractéristiques et effets du projet ..... 25

Solutions complémentaires et/ou alternatives au projet ..... 25

Réduction des trafics et optimisation du système d'échanges et de la desserte locale ..... 26

Modalités de la concertation ..... 26

Maîtrise des impacts sur l'agriculture et l'hydraulique..... 26

Enjeux climatiques et maîtrise des impacts sur les milieux naturels ..... 26

Opportunité du projet..... 27

Requalification de la RN 113..... 27

Situations particulières et variantes de tracé ..... 27

## Analyse qualitative des échanges en permanences ..... 28

## Analyse des expressions sur les variantes de tracé, tous modes d'expression confondus ..... 30

Tête de Camargue ..... 30

Plan du Bourg..... 31

Draille Marseillaise..... 31

## Enseignements de la concertation ..... 32

## En conclusion – suites envisagées par le maître d'ouvrage ..... 33

Les principes de la poursuite de l'élaboration du projet .... 33

Les modalités de la poursuite de l'élaboration du projet .... 34

Choix de la variante de tracé à approfondir en vue de l'enquête d'utilité publique ..... 34

Les études à venir ..... 35

Poursuite de la concertation continue en 2021 ..... 36

# PRÉAMBULE

Le présent bilan porte sur la concertation publique réglementaire du projet de contournement autoroutier d'Arles qui s'est tenue du 2 décembre 2020 au 31 janvier 2021, conformément aux dispositions de l'article L103-2 du code de l'urbanisme relatives à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement.

Ce bilan de la concertation, mis à disposition du public, présente le cadre de l'élaboration du projet, le dispositif de concertation mis en place et synthétise les contributions portées à connaissance du maître d'ouvrage et les suites envisagées.

## LE PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER

### LE PROJET EN RÉSUMÉ

Depuis la construction de la RN 113 à la fin des années 1960, le contexte territorial et la nature des trafics ont évolué. Dès le début des années 1990, des difficultés de trafic croissantes sont apparues sur l'axe de la RN113, qui permet l'une des seules traversées capacitaires du Rhône, et des nuisances croissantes sont apparues pour les riverains de la RN113 en traversées d'Arles et de Saint-Martin de Crau.

Ces difficultés et nuisances ont conduit à l'engagement de premières réflexions pour apporter des réponses à cette situation. Le projet de contournement autoroutier a ainsi été envisagé pour contribuer à recréer une situation viable en matière d'écoulement des trafics, de sécurité routière et de qualité de vie pour les riverains de la RN 113. Le constat actuel sur la RN113 est celui d'un trafic très important, avec :

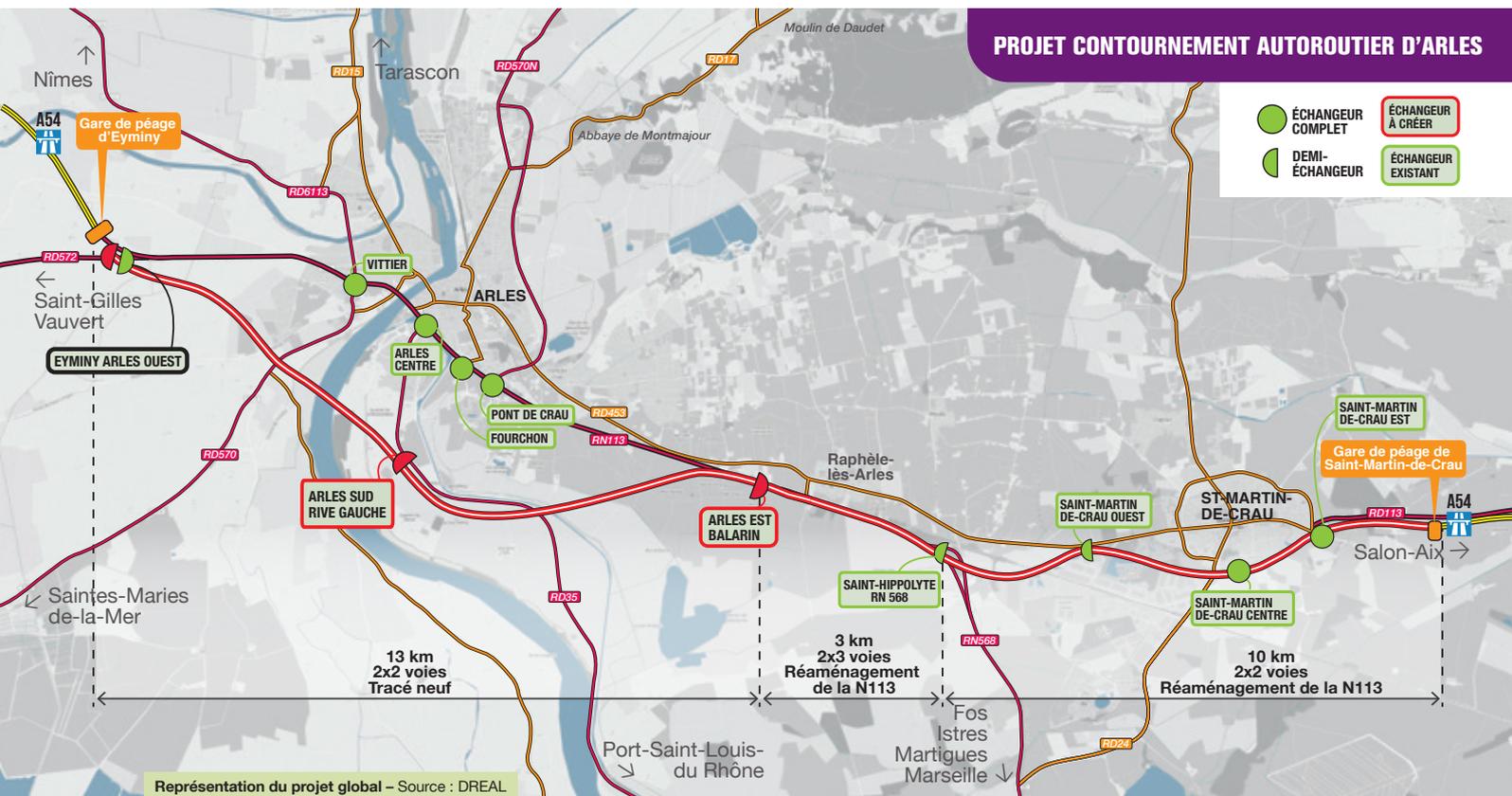
- Plus de 76 000 véhicules par jour sur le pont d'Arles franchissant le Rhône, dont près de 9 000 poids lourds ;
- Plus de 62 000 véhicules par jour sur la section de la RN 113 entre la rocade et Fourchon ;
- 3 poids lourds sur 4 traversant Arles sont en transit ;
- Près d'un poids lourd sur 3 traversant Arles est en transit international.

La mise en service du projet permettra une baisse considérable des trafics sur la RN 113 :

- En traversée d'Arles, un trafic résiduel de 29 000 véhicules par jour sur le pont d'Arles, offrant l'opportunité d'une requalification urbaine de la RN113, dont les ambitions et aménagements pourront permettre de réduire d'autant plus ce trafic ;
- Un trafic résiduel de l'ordre de 900 poids lourds, contre 9 000 actuellement, par jour sur le pont d'Arles, qui correspond au trafic résiduel interne à l'agglomération ;
- Entre la rocade et Fourchon, un trafic résiduel de l'ordre de 20 000 véhicules par jour contre 66 000 véhicules actuellement.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles a ainsi vocation à répondre à 3 objectifs fondamentaux, dans le respect des enjeux agricoles, hydrauliques et naturels :

- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains ;
- Garantir la continuité autoroutière et améliorer la sécurité routière ;
- Contribuer au développement socio-économique local.





Le projet s'inscrit dans un fuseau de 1 000m de large dans sa partie en tracé neuf, dit «Sud Vigueirat», retenu par la décision ministérielle du 7 février 2005, et ayant fait l'objet d'une étude d'actualisation des options de passage en 2020 afin de vérifier sa pertinence au regard des enjeux actuels, notamment agricoles et naturels.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles consiste à réaliser :

- Une section de 13 km en tracé neuf, entre la gare de péage d'Eyminy et Balarin ;
- Une section de 13 km en aménagement sur place de la RN113, entre Balarin et la gare de péage de Saint-Martin-de-Crau.

L'aménagement sur place de la RN113 comprend une mise aux normes autoroutières sur l'ensemble de la section, avec un élargissement à 2x3 voies sur environ 3 km entre Balarin et Saint-Hippolyte et un maintien à 2x2 voies entre Saint-Hippolyte et la barrière de péage de Saint-Martin-de-Crau.

Le projet prévoit de permettre une continuité autoroutière à 130 km/h avec 7 échangeurs créés ou réaménagés aux normes autoroutières. Une aire de services sera aménagée et les accès de voirie interceptés seront rétablis.

Aux conditions économiques de 2020, le coût total estimé du projet est de l'ordre de 800 millions d'euros TTC, tenant compte des ouvrages de transparence hydraulique, d'une estimation des acquisitions foncières et des mesures de compensations environnementales et agricoles collectives.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte-d'Azur, service déconcentré de l'État, est responsable de la maîtrise d'ouvrage du projet. Si la déclaration d'utilité publique était obtenue, le contournement serait réalisé dans le cadre d'une concession autonome. Le concessionnaire serait retenu à l'issue d'une procédure de mise en concurrence et devrait répondre en amont à un cahier des charges précis, rédigé et proposé par les services de l'État.

## L'HISTORIQUE DU PROJET

### DES ÉTUDES PRÉALABLES À LA PROPOSITION DE VARIANTES DE TRACÉ EN 2011

L'élaboration du projet de contournement autoroutier d'Arles a associé, depuis les premières réflexions en 1995, les différentes parties prenantes locales. Le maître d'ouvrage a conduit un processus itératif, alliant études et concertation continue, de la réflexion sur les options de passage au choix du fuseau dit Sud Vigueirat puis à l'étude de variantes de tracé au sein de ce fuseau. Les différentes décisions ministérielles et comités de pilotage ont acté les avancées du projet.

La Commission Nationale du Débat public a été saisie puis informée à plusieurs reprises des avancées de la concertation.

- En 1995, des premiers échanges ont eu lieu sur une dizaine de variantes ;
- En 2000, le ministère de l'Équipement a demandé à la DDE des Bouches-du-Rhône de poursuivre les études préliminaires sur 6 fuseaux de 1 000 m ;
- De 2001 à 2004, le maître d'ouvrage a conduit des études préliminaires et une concertation avec les acteurs locaux (responsables socio-économiques, associations, élus) ;

- La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie et a indiqué dans ses décisions des 4 juin 2003 et 7 janvier 2004 :
  - Qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de continuité autoroutière au droit d'Arles, tout en recommandant aux services de l'État, sous l'autorité du préfet, de poursuivre le processus de concertation engagé ;
  - A pris acte du bilan de la première phase de concertation demandant que les documents soient «rendus publics et joints au dossier d'enquête publique».
  - A stipulé que le maître d'ouvrage l'informe des concertations à venir et leurs bilans.
- Le 7 février 2005, le ministère de l'Équipement a retenu le Fuseau Sud Vigueirat par décision ministérielle ;
- De 2005 à 2009, le maître d'ouvrage a poursuivi les études afin d'aboutir à la définition d'un tracé en vue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- En 2011, le projet de contournement a été inscrit dans l'avant-projet consolidé du Schéma National des Infrastructures de Transports, organisé suite au Grenelle de l'environnement ;
- Le maître d'ouvrage a transmis une note d'information à la CNDP le 1er juin 2011, portant sur le bilan des concertations menées depuis 2003 et en vue de préparer les modalités d'une concertation L300-2 à l'horizon du printemps 2011 :
  - Dans sa décision n°2011/55/CAA/3, la Commission Nationale du Débat Public a considéré que le bilan démontrait que «la recommandation de la Commission avait été convenablement suivie par le Préfet de région» ;
  - Elle a décidé «de donner acte au Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur du bilan des concertations menées depuis 2003» ;
- Du 14 juin 2011 au 13 juillet 2011, la DREAL PACA a conduit une concertation publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme. Des variantes de tracé, au sein du fuseau Sud Vigueirat, ont été proposées ;
- En 2012/2013, la DREAL PACA a conduit une concertation continue avec 6 groupes de travail thématiques et la Ville d'Arles a animé un groupe sur la requalification de la RN113. L'objectif de ces groupes était d'affiner le projet, en vue de la préparation du dossier pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

### DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES À LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DE 2018

#### La mise en compatibilité du projet avec le nouveau cadre réglementaire de prévention des inondations

Entre 2014 et 2017, les enjeux de compatibilité du projet avec le nouveau cadre réglementaire de prévention des crues du Rhône ont conduit à un arrêt temporaire du processus d'élaboration du projet, afin que les différents services de l'État, garants de la mise en œuvre des différentes politiques publiques concernées (mobilité, prévention des risques...) conviennent des principes d'adaptation du projet autoroutier à la nouvelle réglementation sur le risque inondation.

Les modélisations hydrauliques effectuées par la DREAL ont permis de concevoir de nouvelles ouvertures ou «ouvrages de décharge», permettant l'écoulement des eaux en traversée de l'autoroute, en rive gauche et en rive droite du Rhône, afin de respecter les nouvelles exigences réglementaires en matière de transparence hydraulique du projet.

## UN PROJET RÉAFFIRMÉ PAR LE CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES ET PAR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Suite aux assises de la mobilité de 2017 et aux travaux du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) initiés par l'État afin de préparer l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le projet de contournement autoroutier d'Arles a été réaffirmé par le gouvernement, notamment dans l'exposé des motifs de la LOM adoptée fin 2019.

En particulier, la décision de relance du processus d'élaboration du projet en 2018 a été prise suite aux conclusions du Conseil d'Orientation des Infrastructures dont le rapport a été remis à la ministre des Transports en février 2018. Le rapport indique que « le Conseil recommande la poursuite de la concertation et des études en vue de déterminer rapidement la solution technique la mieux adaptée et sa mise en œuvre dans les meilleurs délais » et que « la commission classe le projet dans la catégorie des premières priorités dans le scénario n°2. »

La Ministre en charge des Transports, dans sa décision ministérielle en date du 12 juillet 2018, a ainsi demandé à la DREAL de reprendre le processus de concertation et les études du projet préalables à l'enquête publique, sur la base du fuseau Sud Vigueirat, en prévoyant notamment les adaptations nécessaires pour la conformité à la nouvelle réglementation de prévention des risques liées aux inondations.

## INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION

Dans le cadre du projet de contournement autoroutier d'Arles, le maître d'ouvrage a mis en place des instances de gouvernance et de concertation depuis le début du projet, permettant une construction itérative du projet et la validation des principales

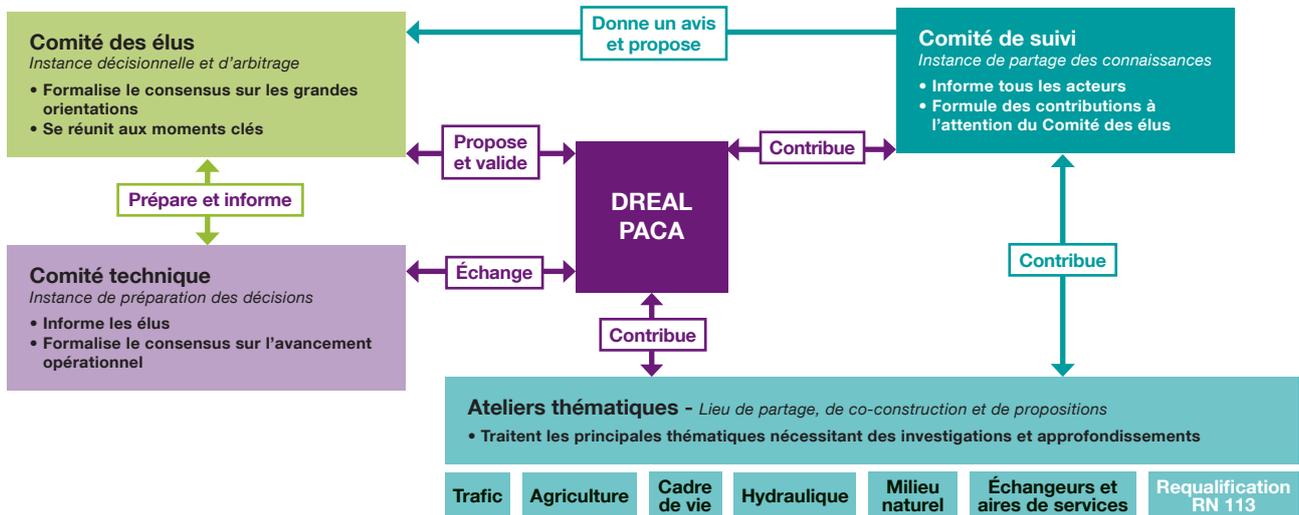
## 2018 - 2020 : Reprise des études et de la concertation continue

En lien avec la décision ministérielle de juillet 2018, la DREAL a relancé des études techniques afin de remettre à niveau la connaissance du territoire pour prendre en considération son évolution depuis les années 2012-2013 et de prendre en compte les évolutions réglementaires survenues entre 2013 et 2018. En parallèle, la DREAL a lancé depuis l'été 2019 une démarche de concertation continue, préalable à la concertation réglementaire, afin d'associer les représentants des différentes parties prenantes du territoire à la définition du projet.

Suite à cette décision ministérielle, la DREAL a engagé en 2019 et 2020 un processus d'études et de concertation. Cette reprise a conduit à l'actualisation d'études antérieures, comme celle des options de passage ayant permis de retenir le fuseau dit Sud Vigueirat, et de nouvelles études afin de poursuivre l'élaboration du projet en tenant compte des évolutions du territoire et des enjeux actuels. La DREAL a conduit la concertation continue avec les acteurs locaux (élus, associations, acteurs socio-économiques) sur 6 thématiques de travail, afin d'améliorer les connaissances du maître d'ouvrage et d'affiner les études menées.

avancées, avec le jalonnement de décisions ministérielles.

Le schéma suivant synthétise l'organisation des instances de gouvernance et de concertation actualisées à date de la concertation continue de 2019-2020.



## Composition du Comité des élus

Le Comité des élus, sous la présidence du préfet de Région, réunit les instances suivantes :

- Député de la circonscription des Bouches-du-Rhône
- Sous-préfecture d'Arles
- Conseil régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur
- Département des Bouches-du-Rhône
- Communauté d'Agglomération ACCM
- Commune d'Arles
- Commune de Saint-Martin-de-Crau
- DIR Méditerranée
- SGAR Provence-Alpes-Côte-D'Azur
- SGAD Bouches-du-Rhône
- DREAL Provence-Alpes-Côte-d'Azur
- Assistants à maîtrise d'ouvrage : Egis, Nicaya Conseil

## Composition du comité de suivi

L'instance de concertation mise en œuvre en 2019-2020 s'appuie sur des groupes thématiques, auquel les acteurs locaux sont invités à participer, notamment en fonction de leurs compétences et volontés d'implication.

Les différents organismes invités à participer à ces ateliers sont également invités à participer au comité de suivi. Les organismes suivants sont ainsi associés aux différentes phases de concertation continue :

- **Collectivités territoriales et services** : La Ville d'Arles et la Ville de Saint-Martin-de-Crau, la Communauté d'agglomération ACCM, le Conseil général des Bouches-du-Rhône, le Conseil régional Provence Alpes-Côte d'Azur ;
- **Services de l'État** : la DDTM des Bouches-du-Rhône ;
- **Comités d'intérêt de quartier / de village** : CIQ de la Roquette, CIQ de Trinquetaille, CIQ de Pont de Crau, CIQ Tête de Camargue, CIV de Raphèle, CIQ de l'Hauture
- **Associations** : CEN PACA, Agir pour la Crau, FNE, Agribio13, Association Cité du relogement, Association des habitants du Plan du Bourg, Nacicca, Association pour le contournement autoroutier d'Arles maintenant, Association Sud Semestre Plan du Bourg, Centre permanent d'initiative pour l'environnement Rhône Pays d'Arles, Collectif des riverains du Pont Van Gogh, Comité Foin de Crau, Compagnie nationale du Rhône, Fondation la Tour du Valat, Groupe chiroptère de Provence, Les amis du marais du Vigueirat/marais de Meyranne, Ligue de défense des Alpilles, Ligue de protection des oiseaux, Migrateurs Rhône Méditerranée, N2000 Crau, SYMCRAU, Jeunes agriculteurs de Camargue, Association de protection et de défense de Villevielle – Draille Marseillaise, Changeons d'Avenir, le Comité communal de concertation de St-Martin-de-Crau, Conseil de développement du pôle équilibre territorial et rural du Pays d'Arles ;
- **Associations syndicales de gestion des eaux** : Le syndicat mixte de gestion des ASA, l'ensemble des ASCO sur le territoire, SYMADREM, Canal de Crau et du Vigueirat ;
- **Chambres consulaires** : La Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône, la CCI Territoriale du Pays d'Arles ;
- **Établissements publics** : Agence française de biodiversité, Conservatoire botanique national Méditerranée, Conservatoire du littoral PACA, l'Office de tourisme Arles, ONCFS, GPMM, Service Navigation Rhône-Saône, SNCF Réseau, ONEMA ;
- **Syndicats** : Le syndicat des riziculteurs, Syndicat des jeunes agriculteurs FDSEA, Confédération paysanne, MODEF ;
- **La SAFER** ;
- **Le Parc Naturel régional de Camargue** ;
- La DREAL a participé à toutes les réunions de travail avec l'appui :
  - Des maîtres d'œuvre techniques : Egis, Cerema, BET Acouphen, Biotope, Tercia ;
  - Du cabinet « AMO concertation » : Nicaya conseil.

Des associations, comme le collectif associatif « Changeons d'Avenir », créé courant 2020 et n'ayant donc pas été mobilisé lors des ateliers thématiques, ont formulé la demande d'intégrer le processus de concertation et ont été invités par la DREAL à participer au deuxième comité de suivi qui s'est tenu en novembre 2020.

## CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

Le calendrier prévisionnel suivant décrit les grandes étapes de la poursuite du processus d'élaboration du projet de contournement autoroutier d'Arles.

Le texte en italique correspond aux étapes qui pourraient avoir lieu si le projet était déclaré d'utilité publique.

### Juin 2021

- Publication préfectorale du bilan de la concertation
- Choix du tracé par le maître d'ouvrage et définition de la suite du travail à conduire

### Juin 2021 - 1<sup>er</sup> trimestre 2022

- Études préalables de la solution en vue de l'enquête publique
- Concertation continue – Phase 2

### 2<sup>e</sup> trimestre 2022

- Finalisation prévue du dossier d'enquête « V0 »
- Lancement des procédures préalables à l'enquête publique

### 2<sup>e</sup> - 3<sup>e</sup> trimestre 2022

- Concertation du public sur la Mise en Compatibilité des Documents d'urbanisme liée au projet de contournement (menée par la ou les Villes concernées)

### Fin 2022 - Début 2023

- Enquête Utilité Publique prévue

### 2024

- *Obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP)*

### 2024 - 2025

- *Appel d'offres et désignation concessionnaire*
- *Procédures foncières et autorisations préalables aux travaux*

### 2025 - 2029

- *Démarrage des travaux en 2025 / 2026*
- *Mise en œuvre des compensations écologiques et agricoles*
- *Mise en service à l'horizon 2028 / 2029*

# CONTEXTE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La concertation conduite en 2020-2021 a été engagée :

- Au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme ;
- Conformément à la décision ministérielle du 12 juillet 2018 de reprise du projet.

## OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation, qui s'est déroulée du 2 décembre 2020 au 31 janvier 2021, a poursuivi les objectifs suivants :

- Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, avec une présentation de l'ensemble de ses caractéristiques et des réponses aux questionnements qu'il peut susciter ;
- Permettre au public de participer à la démarche en lui laissant la possibilité de formuler ses contributions, observations et/ou propositions ;
- Recueillir les avis du public sur les variantes de tracé proposées au sein du fuseau « Sud Vigueirat ».

Le maître d'ouvrage a souhaité que la concertation permette :

- Un partage de l'état d'avancement de l'élaboration du projet, en lien avec les évolutions du projet depuis la précédente concertation de 2011, comme par exemple l'intégration de nouveaux ouvrages de transparence hydraulique ;
- L'amélioration et l'enrichissement du projet dans la poursuite des études ;
- L'identification de la variante de tracé préférentielle à retenir pour la suite.

## PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

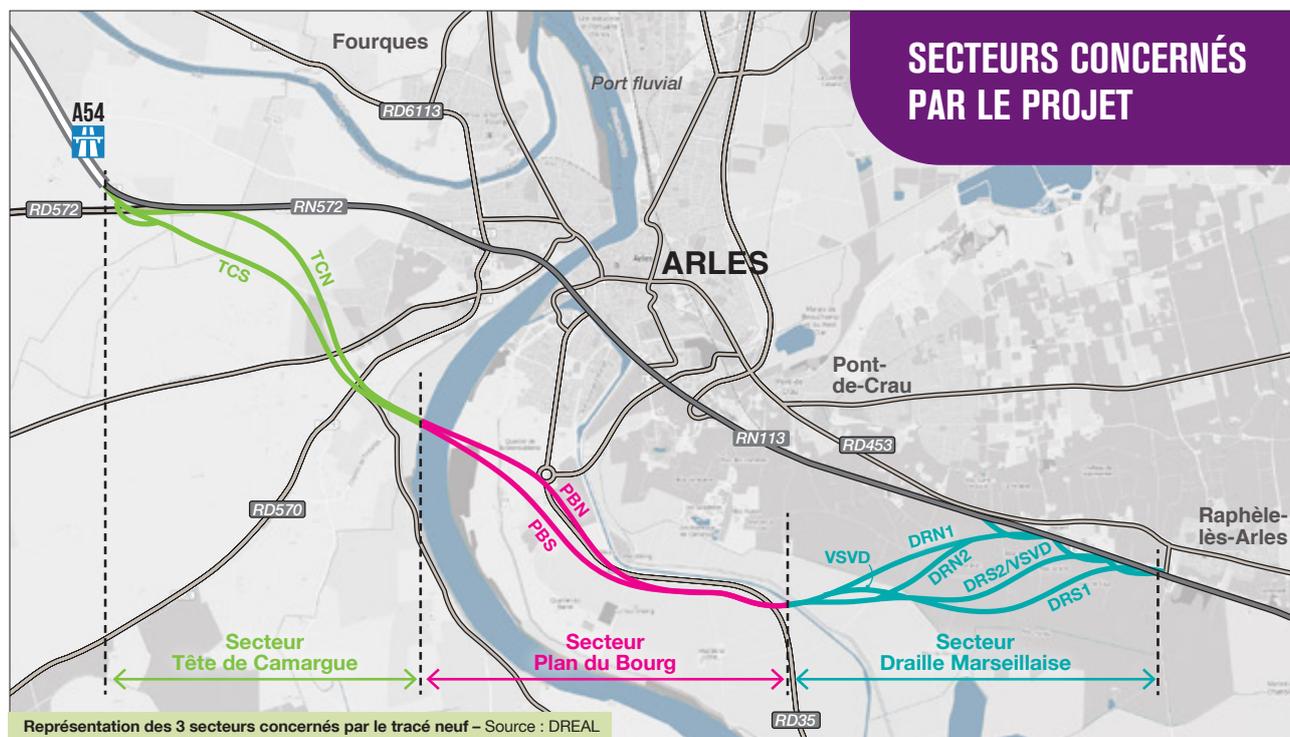
La concertation a porté sur les variantes de tracé neuf du projet au sein du fuseau Sud Vigueirat retenu en 2005.

Suite à la demande de certains participants lors de la concertation continue menée sur la période 2019-2020, le maître d'ouvrage a mené en 2020 une étude d'actualisation des grandes options de passage afin d'évaluer la pertinence du choix du fuseau Sud Vigueirat au regard des enjeux contemporains. Après analyse et évaluation par un expert indépendant, le maître d'ouvrage a confirmé le choix du fuseau « Sud Vigueirat » pour la suite de l'élaboration du projet.

3 secteurs sont concernés par le tracé neuf au droit de la ville d'Arles sur une longueur de 13 km au total :

- Tête de Camargue ;
- Plan du Bourg ;
- Draille Marseillaise.

Le secteur allant de Raphèle à Saint-Martin-de-Crau fait l'objet d'un projet d'aménagement sur place de la RN113 sur 13 km avec une mise aux normes autoroutières, sans variante de tracé. La concertation a permis d'apporter des éclairages et de l'information sur l'implication de cet aménagement sur place pour les riverains.



## PHASE PRÉPARATOIRE À LA CONCERTATION PUBLIQUE RÉGLEMENTAIRE DE DÉCEMBRE 2020 – JANVIER 2021

### DÉCISION D'ENGAGER LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le maître d'ouvrage avait initialement prévu la concertation publique réglementaire au printemps 2020. Considérant la situation sanitaire, le maître d'ouvrage a pris la décision de reporter la concertation à l'automne 2020.

Cette décision s'est appuyée sur le report des élections municipales en juin 2020 et sur les recommandations de la CNDP, explicitées dans sa communication du 17 mars 2020 et dans son document de positionnement du 4 mai 2020, « Guide pour (...) tout maître d'ouvrage qui de manière volontaire ou obligatoire engage un processus participatif en cette période « post confinement » qui demeure exceptionnelle et à l'évolution incertaine ».

En juillet 2020, le Comité des élus, réuni par le préfet de région, a acté d'une concertation publique à l'automne 2020. Suite au second confinement, déclaré à compter du 29 octobre 2020, la DREAL a décidé de reporter sa concertation à décembre 2020 – janvier 2021 afin de favoriser la meilleure information et participation du public. Ce report s'est fait en s'appuyant sur la décision de la Commission nationale du débat public « n°2020 / 130 / Procédures en période de crise sanitaire Covid-19 : Conséquences de l'État d'urgence sanitaire », afin de mettre en place une concertation mixte, permettant de concilier les mesures de gestion de la crise Covid-19 et le droit d'information et de participation.

En cohérence avec ces recommandations, le maître d'ouvrage a organisé le processus de concertation avec des modalités en présentiel (salles réservées avec une jauge de réception importante), expositions publiques dans des lieux assurant la continuité du service public, et des modalités pensées à distance afin de s'adapter aux mesures en vigueur au mois de décembre (voir partie 4.2 du présent document sur le dispositif complet d'information et de participation du public).

### SÉANCES PRÉPARATOIRES DU COMITÉ DES ÉLUS

Au cours de la reprise de la concertation continue, la DREAL PACA a réuni à 3 reprises le Comité des élus :

- Comité des élus du 26 juillet 2019, présidé par Pierre DARTOUT, préfet de région : le Comité des élus a approuvé la reprise de la concertation continue et validé la feuille de route ;
- Comité des élus du 25 novembre 2019, présidé par Pierre DARTOUT, préfet de région :
  - Le Comité a permis de partager l'avancement de la concertation continue et de la validation de sa poursuite jusqu'à la mi-février 2020 ;
  - Le Comité a également souhaité la poursuite de la démarche « innovation » ainsi qu'une poursuite des études sur les améliorations possibles à court-terme sur la RN 113, dans l'attente de la réalisation du contournement autoroutier d'Arles ;
- Comité des élus du 24 juillet 2020, présidé par Pierre DARTOUT, préfet de région : le Comité a validé le principe d'une concertation réglementaire à l'automne 2020.

### CONCERTATION CONTINUE DE 2019 - 2020

Le maître d'ouvrage a, à partir de juin 2019, remis en place une concertation continue, préalable à la concertation réglementaire. La DREAL a défini ce processus de travail en co-construction avec les parties prenantes concernées localement avec 4 séances de travail préparatoires qui se sont tenues en juin et juillet sur 4 thèmes : agriculture, milieu naturel, cadre de vie, hydraulique. Lors de ces séances préparatoires, le maître d'ouvrage a travaillé, avec les différents acteurs présents lors des concertations antérieures, sur la définition des modalités du processus de concertation continue et l'identification des participants à associer à ce processus.

Ces séances de travail collectif ont ainsi permis au maître d'ouvrage de reprendre contact avec les participants, d'identifier ceux nouveaux à inviter, de leur présenter les études engagées sur chacune des thématiques et de préparer les premières séances de travail collectives mises en œuvre à partir de septembre 2020, en partageant les attentes respectives des participants et du maître d'ouvrage.

Grâce à ces échanges avec les participants, la DREAL a pu ajuster les thématiques à travailler dans le cadre de la concertation continue.

La DREAL a réuni les groupes de travail thématiques selon le calendrier suivant :

	Séances préparatoires	Groupes de travail n°1	Groupes de travail n°2	Groupes de travail n°3
<b>Agriculture<sup>1</sup></b>	27 juin 2019	1 <sup>er</sup> oct. 2019	5 nov. 2019	28 janv. 2020
<b>Milieu Naturel</b>	8 juil. 2019	24 sept. 2019	12 nov. 2019	13 fév. 2020
<b>Échangeurs et aires de service</b>	-	8 oct. 2019	23 janv. 2020	-
<b>Hydraulique</b>	11 juil. 2019	5 oct. 2019	6 déc. 2019	11 fév. 2020
<b>Cadre de vie</b>	2 juil. 2019	17 oct. 2019	28 nov. 2019	6 fév. 2020
<b>Trafics</b>	-	17 sept. 2019	15 nov. 2019	4 fév. 2020

Ces séances ont rassemblé chacune entre 15 et 34 participants. À la demande des participants à la concertation continue, la DREAL a organisé 4 rencontres supplémentaires, les 8 et 9 janvier 2020, avec les exploitants agricoles exploitant des parcelles au sein du fuseau Sud Vigueirat.

La DREAL a également adapté la méthode de travail suite aux demandes des participants afin de favoriser la co-construction et une plus grande interaction lors des échanges et mis à disposition différents compléments : compléments d'inventaires faune-flore, précisions méthodologiques, etc.).

<sup>1</sup> Il convient de compléter les 4 séances de travail du GT agriculture par les 4 rencontres directes avec les exploitants agricoles concernés par le fuseau d'étude, des 8 et 9 janvier 2020

L'ensemble des supports et synthèses du processus de concertation continue est en ligne sur le site dédié au projet [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com)

Le 18 février 2020, la DREAL a réuni le Comité de suivi composé des participants des groupes de travail afin de dresser un bilan des 6 mois de concertation continue et a proposé aux participants une réflexion exploratoire sur le contenu et les modalités de la concertation publique réglementaire à venir. La DREAL a pris en considération ces contributions pour définir les modalités de la concertation réglementaire.

Suite à l'annonce d'un deuxième confinement, le Comité de suivi, initialement prévu le 2 novembre à la CCI du Pays d'Arles, a finalement été tenu le mercredi 25 novembre en visioconférence de 9h30 à 13h. Cette séance a permis de partager les résultats des études complémentaires menées par la DREAL suite au processus de concertation continue, les modalités de la concertation réglementaire ainsi que les variantes de tracé proposées à la concertation avec notamment la variante préférentielle du maître d'ouvrage.

## INFORMATION ET PARTICIPATION DU PUBLIC

### DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC À PARTICIPER À LA CONCERTATION

La durée de la concertation a été portée à 2 mois au total, contre 5 à 6 semaines initialement envisagées pour ce type de concertation, pour tenir compte notamment du contexte sanitaire, de la période de congés scolaires de fins d'année, de la volonté du maître d'ouvrage de proposer un dispositif riche et diversifié en matière de réunions et permanences publiques, et pouvant convenir tant aux personnes souhaitant suivre l'ensemble des échanges organisés par le maître d'ouvrage pour une vision complète par thématiques puis par secteurs géographiques qu'aux personnes souhaitant s'informer ou contribuer sur une thématique ou un secteur donnés.

Pour assurer la plus large participation possible, la DREAL PACA a mis en œuvre différents moyens d'information, d'expression et d'échange.

### Arrêté préfectoral

Le 12 novembre 2020, le préfet de région, Monsieur Christophe MIRMAND, a acté au sein d'un arrêté préfectoral les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet de contournement autoroutier d'Arles, sur les communes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau.

L'arrêté préfectoral est disponible sur le site officiel des services de l'État dans le département des Bouches-du-Rhône et sur le site internet dédié au projet : [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com).

### Information des médias

Sur la période novembre-décembre, pour présenter le projet de contournement autoroutier ainsi que le dispositif d'information et de participation du public, la DREAL a mis en œuvre les actions suivantes :

- 1 interview accordée à Soleil FM, diffusée le 5 janvier 2021 ;
- 1 communiqué de presse, publié en novembre sur le site de la Préfecture des Bouches-du-Rhône ainsi que sur le site internet dédié au projet [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com) pour

annoncer la réunion publique d'ouverture ainsi que les ateliers géographiques, thématiques et les permanences ;

- 1 insertion presse (format ¼ de page) publiée dans La Provence le 26 novembre 2020.



### Campagne d'information organisée par la DREAL

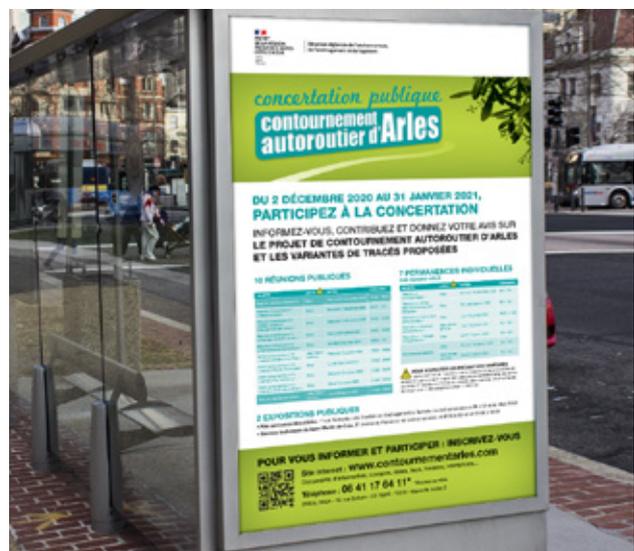
Afin d'inviter le public à participer, la DREAL a mis en œuvre une campagne d'information comprenant notamment :

- 1 insertion presse ;
- Des affiches dans les lieux publics ;
- Des flyers diffusés dans des lieux publics ;
- Un site internet [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com) dédié au projet ;
- 1 page Facebook dédiée au projet.

### Affiches

Pour annoncer les réunions publiques, ateliers et permanences la DREAL a réalisé et diffusé des affiches :

- 30 affiches livrées à la Ville d'Arles (25 services urbanisme, 5 ACCM) ;
- 15 affiches livrées à Saint-Martin-de-Crau ;
- 6 points d'affichages sur panneaux Decaux sur Arles pour des affiches au format 120x176cm, sur la durée de la concertation ;
- Téléchargement possible de l'affiche sur le site internet dédié au projet.



## Flyers

Des flyers ont également été transmis aux communes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau et accessibles durant toute la période de concertation :

- 450 flyers livrés à la Ville d'Arles (300 services urbanisme, 150 ACCM) ;
- 200 flyers livrés à Saint-Martin-de-Crau.



## Les réseaux sociaux

La DREAL a relayé l'information sur le lancement, puis l'actualité de la concertation via les réseaux sociaux :

- Concernant Facebook :
  - Du mercredi 25 novembre au dimanche 6 décembre, la DREAL a mis en œuvre 1 campagne payante géolocalisée portant sur les villes de Saint-Martin-de-Crau et d'Arles (et aussi sur un rayon de 30 kilomètres autour des deux villes) pour annoncer la tenue de la concertation, faire connaître le site internet dédié au projet et inviter les participants à s'inscrire aux réunions publiques, ateliers et permanences ;
  - Du jeudi 7 janvier au mardi 12 janvier 2021, la DREAL a mis en œuvre 1 campagne payante géolocalisée pour annoncer la poursuite de la concertation et inviter les participants à s'inscrire aux réunions, ateliers et permanences du mois de janvier.

## Les e-mailings

Le 7 décembre, la DREAL a adressé un e-mailing aux personnes invitées à participer à la concertation continue et au comité de suivi :

- La DREAL a envoyé un e.mail aux 194 adresses des participants à la concertation continue et partenaires, dont les adresses enregistrées dans la base de données ont été vérifiées, pour leur annoncer l'ouverture de la concertation, les informer du dispositif d'information et de participation et les inviter à s'inscrire.

## Relais et retombées de l'information autour de la concertation

Sur la période de novembre-décembre-janvier, la DREAL a réalisé une information de proximité pour annoncer les réunions publiques et les permanences. Elle a mobilisé les mairies d'Arles et Saint-Martin-de-Crau, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles (CCIPA) et les Comités d'intérêt de quartier (CIQ) pour leur mettre à disposition des supports d'information (affiches, flyers, articles pour journaux municipaux...) afin qu'elles puissent relayer l'information sur la concertation :

- Relais des Villes d'Arles, Saint-Martin-de-Crau et organismes locaux :
  - Ville de Saint-Martin-de-Crau : partage d'informations sur le dispositif de concertation dans le magazine municipal et relai du flyer et du tutoriel de connexion aux réunions à distance disponibles sur le site internet <https://www.saintmartindecrau.fr/>
  - CCI Pays d'Arles : annonce de la concertation, des réunions et relai du site internet
  - Ville d'Arles : parution d'un article dans le magazine municipal le 7 décembre 2020 pour annoncer le début de la concertation et d'un article le 7 janvier 2021 pour présenter la poursuite de la concertation sur le site <https://www.arles-info.fr/>
- Relais des CIQ :
  - CIQ Pont de Crau :
    - Relai du site internet dédié au projet et de la concertation via un article du 3 décembre 2020 publié sur le blog du CIQ <https://ciq-pontdecrau.fr/>
  - CIV Raphèle :
    - Relai des articles de La Provence sur le projet de contournement autoroutier
  - CIQ Trinquetaille :
    - Relai du site internet dédié au projet sur la page Facebook du CIQ

*Nota : il est à noter la mise en place par le collectif « Changeons d'avenir » d'une « alter-concertation »*

- Organisation de 4 réunions thématiques la veille de chacune des réunions thématiques du maître d'ouvrage, en distanciel par visioconférence sur la plateforme <https://changeonsdavenir.org/>

## INFORMATION DU PUBLIC SUR LE PROJET

### Le site internet : [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com)

En 2020, la DREAL a mis en place le site internet dédié au projet [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com) afin de mettre en ligne les supports et synthèses des ateliers de la concertation continue.

En novembre 2020, la DREAL a mis en ligne une version actualisée du site organisée avec différentes rubriques adaptées à la concertation :

- ① « Accueil » est la page dédiée aux actualités et précisant le dispositif (réunions, expositions publiques, permanences) et indiquant le lien de connexion à la réunion le jour même ;
- ② « Le projet » présente les objectifs du projet et un bref historique du projet ayant amené à la présente concertation et un lien donnant accès aux contenus de la concertation continue ;
- ③ « Documents pour vous informer » met à disposition du public divers documents à télécharger :
  - Les modalités de la concertation avec l'arrêté préfectoral, un communiqué de presse, le flyer détaillé et l'affiche ;
  - Les documents support de la concertation avec le dossier support et le dossier de synthèse ;
  - Les synthèses d'études comprenant :
    - L'actualisation 2020 de l'étude des fuseaux de passage ;
    - L'atlas cartographique en annexe de l'étude des fuseaux de passage ;
    - L'expertise tunnels en annexe de l'étude des fuseaux de passage ;
    - L'étude de faisabilité d'une interdiction poids lourds en traversée d'Arles ;

④ «FAQ» - Foire aux questions apporte de premiers éléments de réponse avec 3 parties distinctes :

- Concertation et informations ;
- Pourquoi un contournement autoroutier ? ;
- Présentation du projet ;

⑤ «Inscrivez-vous» offre aux participants la possibilité de remplir un seul et même formulaire permettant de s'inscrire aux 10 réunions et aux permanences ;

⑥ «Retour sur les réunions passées» met à disposition pour chacune des réunions son support, l'enregistrement vidéo et la note de synthèse de la réunion ;

⑦ «Contribuez» correspond au formulaire pour recueillir la contribution des participants à la concertation, ouvert du 2 janvier au 31 janvier à minuit.

## Les dossiers supports de la concertation avec le public

### Dossier support de la concertation

Sur la période de décembre-janvier, la DREAL a proposé au public un dossier support de la concertation, de 90 pages format A4, organisé en 8 grandes parties :

- 1 Préambule - la concertation avec le public ;
- 2 Le contexte territorial du projet ;
- 3 Le projet de contournement autoroutier d'Arles ;
- 4 L'environnement territorial du projet ;
- 5 Les effets du projet de contournement autoroutier d'Arles ;
- 6 La variantes de tracé proposées à la concertation ;
- 7 Prochaines étapes ;
- 8 Glossaire.

La DREAL a réalisé ce dossier de concertation pour présenter de façon détaillée les variantes de tracés proposées sur chacun des secteurs de concertation :

- Tête de Camargue ;
- Plan du Bourg ;
- Draille Marseille ;
- Saint-Martin-de-Crau.

Fin novembre 2020, la DREAL a mis en ligne ce dossier sur le site internet du projet (actuellement toujours disponible) et a mis à disposition du public 100 exemplaires en version papier sur chacun des lieux d'exposition publique durant les 2 mois de la concertation.



### Dossier de synthèse

Sur cette même période, la DREAL a proposé au public un dossier de synthèse, de 28 pages et d'un format 234\*335mm en portrait, organisé en 9 grandes parties :

- 1 Introduction ;
- 2 Le territoire du pays d'Arles ;
- 3 Le processus d'élaboration du projet ;
- 4 Présentation du projet du contournement autoroutier d'Arles ;
- 5 Éviter, réduire et compenser les impacts du projet ;
- 6 Effets et opportunités du projet ;
- 7 Les variantes étudiées et comparées ;
- 8 Proposition d'une variante de tracé préférentielle ;
- 9 La concertation publique.

Fin novembre 2020, la DREAL a mis en ligne ce dossier sur le site internet du projet (actuellement toujours disponible) et a mis à disposition du public 600 exemplaires en version papier sur chacun des lieux d'exposition publique.

Au total, la DREAL a mis à disposition à partir du début de la concertation :

- 100 exemplaires du dossier support de concertation
- 600 exemplaires du dossier de synthèse



## Les expositions publiques

La DREAL a organisé 2 expositions publiques sur le territoire directement concerné par le projet et accessibles au public du 2 décembre 2020 au 31 janvier 2021 dans les mairies d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau.

### Exposition publique à Arles

Pour la ville d'Arles, l'exposition publique a été mise en place au Pôle services publics d'Arles, 11 rue Parmentier, à la Direction de l'Aménagement du Territoire, du lundi au vendredi, de 9h à 12h et de 14h à 16h30.

Cette exposition était composée de panneaux de format 80x200 cm :

- 1 panneau présentant le contexte territorial du projet ;
- 1 panneau générique présentant les objectifs du projet ;
- 5 panneaux présentant, pour chacun des secteurs du projet, la comparaison des variantes de tracé ;
- 2 panneaux présentant les effets du projet.



L'exposition publique d'Arles, par rapport à celle de Saint-Martin-de-Crau présentée ci-après, a ainsi permis de proposer une présentation plus approfondie des variantes de tracé proposées en concertation, sur les trois secteurs concernés par le tracé neuf de 13 km et tous situés sur la commune d'Arles.

### **Exposition publique à Saint-Martin-de-Crau**

Pour la ville de Saint-Martin-de-Crau, l'exposition a été mise en place aux Services techniques de Saint-Martin-de-Crau, 37 avenue de Plaisance, les lundis et vendredis de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h30

Cette exposition était composée de panneaux de format 70x175 cm :

- 1 panneau présentant le contexte territorial du projet ;
- 1 panneau générique présentant les objectifs du projet ;
- 1 panneau présentant le processus de comparaison des variantes de tracé ;
- 1 panneau présentant la mise aux normes autoroutières sur le secteur de l'aménagement sur place ;
- 2 panneaux sur les effets du projet.

L'exposition publique de Saint-Martin-de-Crau, par rapport à celle d'Arles présentée ci-avant, a ainsi permis de proposer une présentation plus approfondie de la partie du projet relative au secteur en aménagement sur place de l'actuelle RN113, située en grande majorité sur la commune de Saint-Martin-de-Crau.

### **Plateforme téléphonique**

La DREAL a mis à disposition du public un numéro de téléphone du 2 décembre au 31 janvier afin de répondre aux questions et rediriger les participants, en fonction de leur besoin (question / contribution / permanence / participation / connexion).

Cette plateforme téléphonique a permis aux personnes éloignées du numérique de pouvoir s'informer ou donner leur avis sur le projet et aussi poser des questions au maître d'ouvrage. Au total, 39 personnes ont utilisé la plateforme téléphonique.

### **DISPOSITIF DE RECUEIL DES CONTRIBUTIONS**

Afin de favoriser les échanges avec le public et le recueil de ses contributions et avis, la DREAL a mis en œuvre différentes modalités.

#### **Réunions publiques**

Rappel : compte tenu de la décision prise par le gouvernement fin octobre d'un deuxième confinement jusqu'au 1er décembre 2020, la DREAL a décidé d'organiser la concertation fin 2020 afin d'avoir plus de visibilité sur le contexte sanitaire et de favoriser le présentiel, dans le respect des mesures sanitaires.

La DREAL a mis en œuvre un dispositif d'information et de participation du public proposant des modalités permettant à chacun, y compris aux exclus du numérique, de pouvoir s'informer et participer, avec la mise en place de divers canaux de recueil des contributions et expressions du public.

Face à une évolution défavorable du contexte sanitaire, et malgré une prévision de réunions en présentiel avec des salles réservées sur place (CCI PA, ville de Saint-Martin de Crau) sur les mois de décembre 2020 et janvier 2021, la DREAL a finalement retenu le mode distanciel. En cohérence avec les dispositions en vigueur,

les réunions publiques, ateliers thématiques et géographiques ont eu lieu dans un format à distance, via l'application Zoom.

La DREAL a ainsi mis en œuvre les modalités d'inscription suivantes à ces réunions :

- Inscription via le formulaire disponible sur le site internet ou en téléphonant à la plateforme mise en place ;
- Réception quelques jours avant la tenue de la réunion des modalités d'organisation et de connexion ainsi qu'un tutoriel d'aide à la connexion avec la possibilité de contacter une assistance technique avant la réunion pour un test préalable ou en cas de problème technique ;
- Ouverture de la réunion une heure avant le début officiel afin d'effectuer des tests des microphones et caméra et rappel du numéro d'assistance technique afin de permettre à chacun des participants de se connecter et d'assister à la réunion dans les meilleures conditions.

#### **Réunion publique d'ouverture**

La DREAL a prévu 1 réunion publique d'ouverture dans le dispositif de concertation. Initialement prévue à la Chambre d'Industrie et de Commerce du Pays d'Arles, la réunion publique d'ouverture s'est tenue le 9 décembre en visioconférence.

La réunion publique d'ouverture a permis de partager avec les participants :

- L'objet et les objectifs de la concertation ;
- Les modalités de la concertation ;
- Les grandes étapes du projet ;
- Les objectifs du projet et ses caractéristiques ;
- Le calendrier prévisionnel du projet ;
- Les variantes de tracé proposées à la concertation.

#### **4 réunions thématiques**

La DREAL a organisé 4 réunions thématiques, initialement prévues à la CCI du Pays d'Arles, pour transmettre de l'information et échanger sur des thématiques spécifiques en lien avec l'élaboration du projet :

- 11 décembre 2020 : réunion sur le thème des « Déplacements » ;
- 16 décembre 2020 : réunion sur le thème du « Milieu naturel et changement climatique » ;
- 6 janvier 2021 : réunion sur le thème du « Paysage et cadre de vie » ;
- 8 janvier 2021 : réunion sur le thème « Agriculture et hydraulique ».

#### **4 réunions géographiques**

La DREAL a organisé 4 réunions géographiques, initialement prévues à Saint-Martin-de-Crau Salle « Aqui Sian Ben » ou à la CCI du Pays d'Arles, pour transmettre de l'information et échanger sur les secteurs spécifiques concernant les variantes de tracé en secteur ou bien l'aménagement sur place de Raphèle à Saint-Martin-de-Crau :

- 13 janvier 2021 : secteur « Saint-Martin-de-Crau » ;
- 18 janvier 2021 : secteur « Tête de Camargue » ;
- 20 janvier 2021 : secteur « Plan du bourg » ;
- 26 janvier 2021 : secteur « Draille Marseillaise ».



### Réunion plénière de clôture

La DREAL a organisé 1 réunion plénière de clôture, prévue initialement à la Salle Mistral de Saint-Martin-de-Crau, le 28 janvier 2021 en visioconférence.

Cette réunion a notamment permis de :

- Partager un premier retour quantitatif sur la participation à la concertation ;
- Partager un premier retour qualitatif sur les expressions des participations ;
- Partager les premières suites envisagées par la maîtrise d'ouvrage ;
- Partager le calendrier prévisionnel pour la suite du projet.

### Les permanences organisées

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, la DREAL a organisé 16 demi-journées de permanences individuelles sur rendez-vous.

La DREAL a organisé des permanences générales et thématiques afin de permettre aux participants de rencontrer les experts d'une thématique précise et de répondre aux mieux à leurs interrogations.

Les permanences se sont déroulées sous deux formats : distanciel / présentiel afin de permettre aux personnes exclues du numérique de s'informer et trouver des réponses à leurs questions. Ainsi, 6 permanences d'une demi-journée ont eu lieu en présentiel le 14/01/2021 et la journée du 27/02/2021 en 2 séances dédoublées dans le strict respect des normes sanitaires. Les participants ont également eu la possibilité de demander leur rendez-vous par téléphone en cas d'incapacité, de difficulté ou de réticence à se déplacer.

Pour répondre à une demande importante, la DREAL a décidé de rallonger les créneaux de permanences et de dédoubler certaines demi-journées avec deux représentants du maître d'ouvrage accompagnés d'experts recevant en parallèle les inscrits. La DREAL a ajouté une permanence générale supplémentaire le 27/02/2021, compte-tenu de la forte affluence des participants aux permanences.

Concernant les modalités d'inscription à ces permanences, la DREAL a mis en œuvre le processus suivant :

- Inscription du participant sur le site internet dédié au projet ou via la plateforme téléphonique mise à disposition du public ;
- Réception environ une semaine à l'avance d'un mail permettant :
  - De partager les modalités d'organisation (présentiel, distanciel, créneaux rallongés, séances dédoublées...);
  - D'inviter les participants à :
    - Confirmer leur présence ;
    - Envoyer les sujets ou interrogations qu'ils souhaitaient aborder afin de répondre au mieux en séance à leurs attentes ;
    - Demander la réalisation du rendez-vous par téléphone si nécessaire ;
    - Informer d'un empêchement sur un créneau horaire de la permanence ;
- Organisation d'appels téléphoniques quelques jours avant la permanence pour confirmer la présence au rendez-vous ;
- Envoi par mail de l'heure précise de passage :
  - Dans le cas d'une permanence par visioconférence, envoi d'un tutoriel de connexion, d'un numéro à contacter en cas de problème technique, accueil le jour de la permanence et appel téléphonique en cas de problème ou pour reprogrammer le rendez-vous.

### Les supports de recueil des expressions

La version actualisée du site internet, fortement orientée vers l'expression du public, a permis au public de donner son avis sur le projet, de déposer des contributions ou de poser des questions grâce à un formulaire dédié « Contribuez ».

La DREAL a mis à disposition du public 2 registres de la concertation sur les lieux des expositions publiques à Arles et Saint-Martin-de-Crau du 2 décembre au 31 janvier 2021.

Le public avait la possibilité de transmettre sa contribution, son avis ou de poser des questions par courrier postal à l'adresse de la DREAL PACA ou par email via l'adresse dédiée au contournement autoroutier : [contournementarles@nicaya.com](mailto:contournementarles@nicaya.com)

Le public a également eu la possibilité d'exprimer son avis via la plateforme téléphonique disponible durant toute la période de concertation.

# ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

## UNE PARTICIPATION IMPORTANTE DU PUBLIC

La participation globale lors de la concertation a été importante avec un site internet très fréquenté et une participation importante aux réunions publiques.

Des participants se sont exprimés à plusieurs reprises, pour certains par différents canaux d'expression. Chacune de ces expressions et participations a été prise en compte dans le bilan quantitatif de la participation.

Du 2 décembre 2020 au 31 janvier 2021, le maître d'ouvrage a rencontré 451 participants :

- 394 participants lors des réunions publiques, ateliers thématiques et géographiques ;
- 57 participants lors des permanences (hors accompagnants).

Au cours de la concertation, le maître d'ouvrage a recensé 1 033 expressions :

- 700 contributions reçues via le site internet dédié au projet ;
- 179 prises de parole recensées lors des 10 réunions publiques ;
- 57 contributions lors des permanences ;
- 32 contributions déposées sur les registres papiers ;
- 39 appels téléphoniques via la plateforme téléphone ;
- 26 contributions reçues par courriers ou mails ;

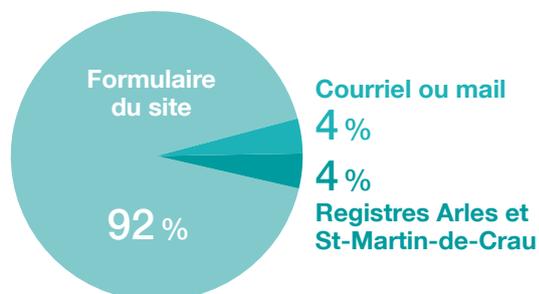
2 pétitions ont été également transmises au maître d'ouvrage, pour information :

- 77 signatures pour 1 pétition adressée au Conseil Départemental 13 et à la Ville d'Arles
- 2 219 signatures pour 1 pétition lancée sur change.org en 2017

L'accès aux expositions publiques était libre lors des horaires d'ouverture des locaux. Le nombre de visiteurs de ces expositions n'est pas connu.

### PARTICIPATION PAR VOIE ÉCRITE

Le dépôt d'avis sur le site internet a été le vecteur de participation quantitativement le plus important avec 700 expressions reçues via le site internet.



Répartition du nombre d'expressions par voie écrite

### PARTICIPATION AUX RÉUNIONS PUBLIQUES

Les participations et interventions réalisées lors des 10 réunions publiques en visioconférence se répartissent comme suit :

Réunion	Date	Durée	Nombre de participants (Hors équipe projet)	Prise de paroles recensées
Réunion publique d'ouverture	9/12/20	17h30 20h	81	22
Déplacements	11/12/20	14h35 18h	27	25
Milieu naturel et changement climatique	16/12/20	17h35 21h	33	23
Paysage et cadre de vie	6/01/21	17h35 21h	37	19
Agriculture et hydraulique	8/01/21	14h35 18h30	37	19
Saint-Martin-de-Crau	13/01/21	17h35 20h30	19	5
Tête de Camargue	18/01/21	17h35 20h30	23	14
Plan du Bourg	20/01/21	17h35 20h35	27	16
Draille Marseillaise	26/01/21	17h35 20h55	41	17
Réunion de clôture	28/01/21	17h30 20h45	69	19

Au total :

- 992 inscriptions à l'ensemble des réunions publiques ;
- 394 participants aux 10 réunions publiques organisées :
  - Dont 134 participants aux 4 réunions thématiques ;
  - Dont 110 personnes aux 4 réunions par secteurs géographiques.

## PARTICIPATION AUX PERMANENCES

Les participations et interventions réalisées lors des permanences se répartissent comme suit :

Thème de la permanence	Date	Horaires	Personnes inscrites	Personnes rencontrées	Modalités
Déplacements	16/12/20	13h30 - 15h45	17	9	<b>Visioconférence</b> 2 permanences en parallèle, compte tenu du nombre d'inscrits
Milieu naturel	8/01/21	9h - 12h	18	6	<b>Visioconférence</b> 2 permanences en parallèle, compte tenu du nombre d'inscrits
Agriculture et hydraulique	14/01/21	9h20 - 12h40	10	4	<b>Présentiel</b> - Pôle services publics d'Arles
Paysage et cadre de vie – Saint-Martin-de-Crau	14/01/21	14h - 16h05	5	3	<b>Présentiel</b> - Services techniques de Saint-Martin-de-Crau
Paysage et cadre de vie – Arles	18/01/21	13h20 - 16h	12	5	<b>Visioconférence</b> 2 permanences en parallèle, compte tenu du nombre d'inscrits
Permanence générale - Arles	20/01/21	9h20 - 12h 14h - 15h	20	9	<b>Visioconférence</b> 2 permanences en parallèle le matin, compte tenu du nombre d'inscrits
Permanence générale – Saint-Martin-de-Crau	26/01/21	13h40 - 15h	5	2	<b>Visioconférence</b>
Permanence générale supplémentaire	27/01/21	9h30 - 12h30 14h - 15h	23	19	<b>Présentiel</b> - Pôle services publics d'Arles 2 permanences en parallèle, compte tenu du nombre d'inscrits

### • Au total :

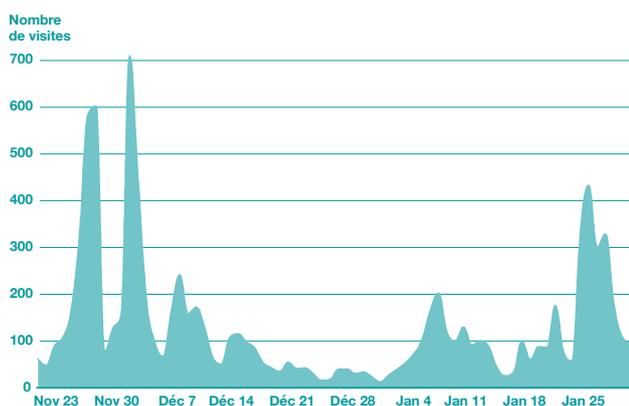
- 110 personnes inscrites ;
- 57 personnes effectivement rencontrées :
  - Dont 30 personnes rencontrées en présentiel ;
  - Dont 21 personnes rencontrées en visio-conférence ;
  - Dont 6 rendez-vous réalisés par téléphone, sur demande des participants ;

Nota : ces nombres ne tiennent pas compte des personnes ayant pu accompagner les participants.

## LA FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET

Du 21 novembre 2020, date de mise en ligne de la nouvelle version du site internet [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com), au 31 janvier 2021, date de la fin de la concertation, le site internet a été visité à 9 420 reprises.

L'activité a été particulièrement intense fin novembre à l'annonce du lancement de la concertation, début décembre au lancement de la concertation, et enfin, fin janvier à la fin de la période de concertation.



Fréquentation du site internet

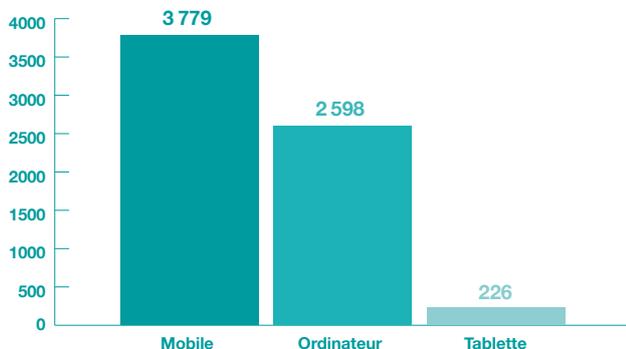
Les visites ont duré en moyenne 2 minutes.

Les différentes pages du site internet ont été vues plus de 16 345 fois au total.

Les 10 premières pages consultées, se répartissent comme suit :

Page	Sessions sur le site
« Accueil »	4 726
« Informations sur le projet »	3 740
« Le projet »	1 767
« Exprimez-vous »	1 569
« Dispositif de concertation »	1 337
« Informez-vous et participez »	821
« Inscrivez-vous à la concertation »	762
« Les groupes de travail »	524
« Retours sur les réunions publiques passées »	295
« Foire aux questions »	172

Le site internet a pu être utilisé sur smartphone, ordinateur et tablette avec un nombre de visites important effectué depuis un smartphone.



Nombre de consultations par typologie d'objets connectés

## LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES ET SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

### L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

La DREAL a créé une page Facebook dédiée au projet de Contournement d'Arles le 23 novembre 2020.

La DREAL a réalisé deux campagnes d'information géolocalisées durant la période de concertation :

- Campagne 1 : du 25/11/2020 au 6/12/2020
  - 98 913 personnes qui ont vu la publicité au moins une fois
  - 3 107 clics sur le lien du site internet dédié au projet
  - Plus de 500 réactions
  - Plus de 200 commentaires sur la publication

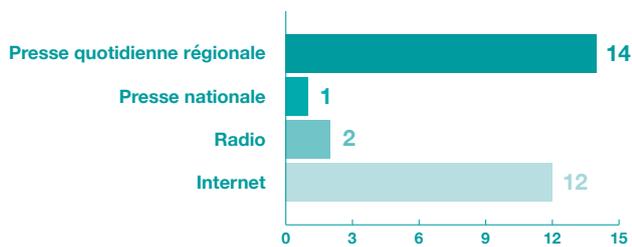
- Campagne 2 : du 07/01/2021 au 12/01/2021
  - 28 465 personnes qui ont vu la publicité au moins une fois
  - 409 clics sur le lien du site internet dédié au projet
  - 369 réactions
  - Plus de 80 commentaires sur la publication

OBJETS	DATES	HORAIRES
Atelier géographique n°1 « secteur Raphèle-St-Martin-de-Crau »	Mercredi 13 janvier 2021	17h30 - 19h30
Atelier géographique n°2 « secteur Tête de Camargue »	Lundi 18 janvier 2021	17h30 - 19h30
Atelier géographique n°3 « secteur Pian du Bourg »	Mercredi 20 janvier 2021	17h30 - 19h30
Atelier géographique n°4 « secteur Draille Marseillaise »	Mardi 26 janvier 2021	17h30 - 19h30

### LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES

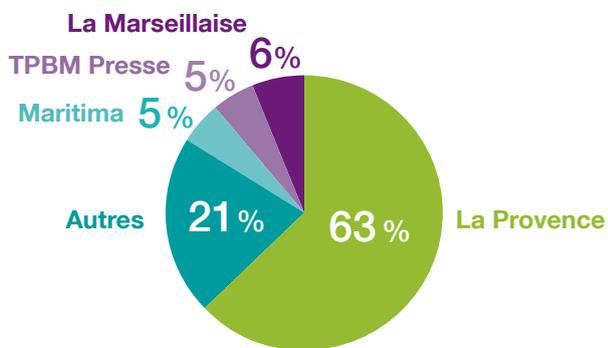
Les relations Presse ont permis d'obtenir 28 retombées médiatiques entre le 17 novembre 2020, annonce de la concertation et le 31 janvier 2021, date de fin de la concertation avec en complément la parution d'un article dans un quotidien national après la date de la fin de concertation, ce qui conduit à un total de 29 retombées médiatiques, pour la plupart régionales.

Si la presse quotidienne régionale est majoritaire dans les parutions (48,2%), il convient de noter la part importante occupée par les médias en ligne (41,3%) :



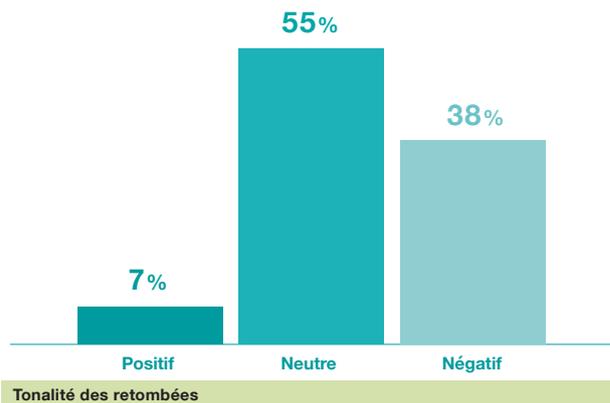
Nombre de parutions par typologie de média

La Provence, premier quotidien du département concerné par le projet, est le média ayant le plus abordé le projet et la concertation. Il convient de noter une diversité des supports avec des retombées dans 9 supports médias<sup>1</sup> :



Répartition du nombre d'expressions par voie écrite

Une rapide analyse des tonalités de chacun articles, et en particulier de son titre, peut être effectuée selon qu'il soit « neutre » (présentation, exemple « Contournement d'Arles, la concertation se poursuit »), « positif » (vis-à-vis du projet même, exemple « Autoroute : Pour la DREAL, l'État porte une solution raisonnable »), ou « négatif » (vis-à-vis du projet même, exemple « Contournement, l'État fait fausse route selon Changeons d'Avenir »). La répartition des tonalités des retombées médiatiques est présentée dans le schéma suivant :



<sup>1</sup> Les supports ayant consacré au moins un article au projet sont : Reporterre.net, Radio Camargue, Soleil FM, Journal-farandole.com, Flash Infos 13.

Des relais plus locaux ont également partagé des articles sur le projet : Ligue des Alpilles, l'association NACICCA, Association Sud Semestre Plan de Bourg, Groupe Facebook EELV PACA, Arles Info, Page Facebook Saint-Martin-News

# ANALYSE QUALITATIVE DES EXPRESSIONS DES PARTICIPANTS

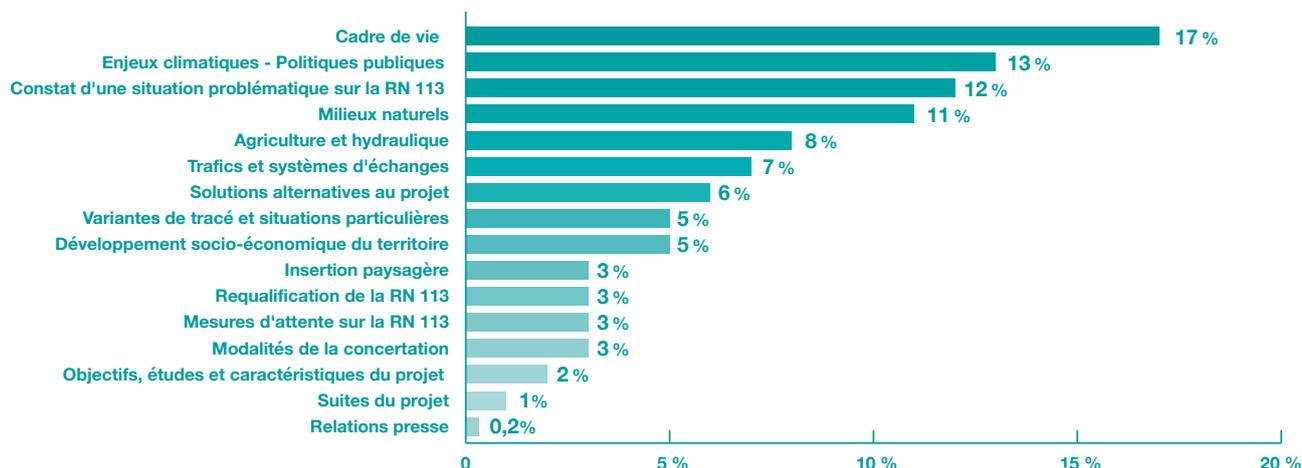
## PRÉ-REQUIS

- Pour l'analyse des contributions, le maître d'ouvrage a considéré qu'une contribution pouvait exprimer plusieurs expressions, en lien avec différentes thématiques : chaque expression est prise en compte dans l'analyse ;
- Chacun des modes d'expression (réunions publiques, permanences, contributions reçues par écrit, registres papiers ou téléphone) a favorisé des natures d'échanges spécifiques et fait donc l'objet d'une analyse qualitative ad hoc :
  - Les réunions publiques ont majoritairement permis de partager des informations sur le projet de recueillir des questions / propositions des participants ;
  - Les permanences ont majoritairement permis d'aborder des situations particulières et de répondre à des questionnements ;
  - Les contributions écrites ont majoritairement consisté à recueillir des avis des contributeurs et dans une moindre mesure des questions sur des situations particulières auxquelles le maître d'ouvrage a pu répondre au cours de la concertation ;
- L'analyse des expressions par mode est suivie d'une synthèse globale des enseignements.

## SYNTHÈSE DES THÉMATIQUES LES PLUS ABORDÉES

### THÉMATIQUES ABORDÉES DANS LES CONTRIBUTIONS ÉCRITES ET PAR TÉLÉPHONE

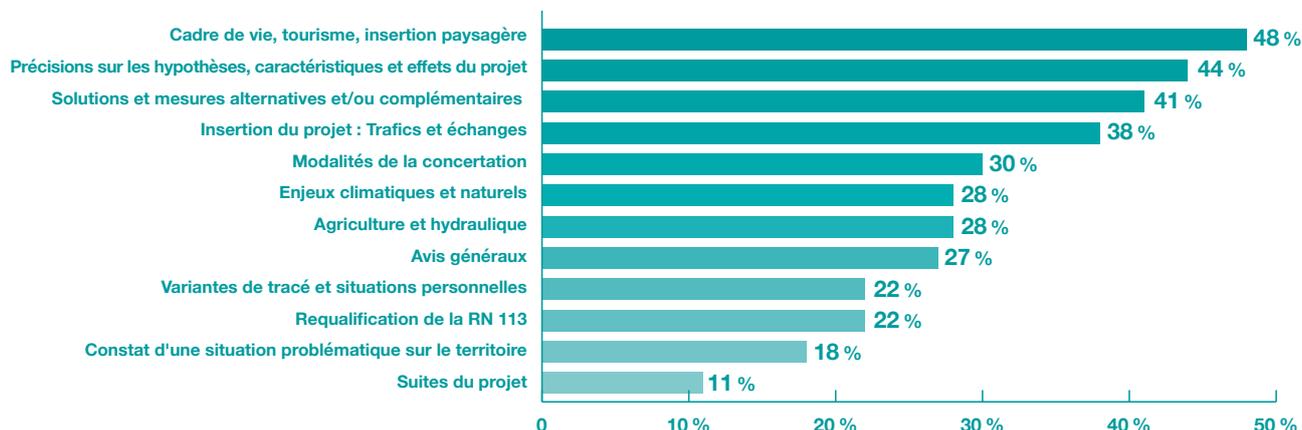
- Les contributions écrites ont majoritairement permis aux participants d'exprimer leur point de vue : avis sur le projet dans son principe, attentes en matière d'élaboration et de prise en compte d'enjeux spécifiques, ou propositions d'amélioration du projet présenté.
- Le graphique ci-dessous présente les grandes thématiques abordées dans les expressions. Celles-ci sont détaillées dans l'analyse qualitative qui suit.



Répartition des expressions reçues par écrit ou par téléphone

### THÉMATIQUES ABORDÉES EN RÉUNIONS PUBLIQUES

- Les réunions publiques ont permis aux participants d'échanger avec le maître d'ouvrage en lien avec les informations présentées. Le maître d'ouvrage a alors pu apporter des éléments de réponse à ces questions ;
- Le graphique ci-dessous indique les grandes thématiques ayant fait l'objet d'échanges.



Répartition des expressions lors des 10 réunions publiques

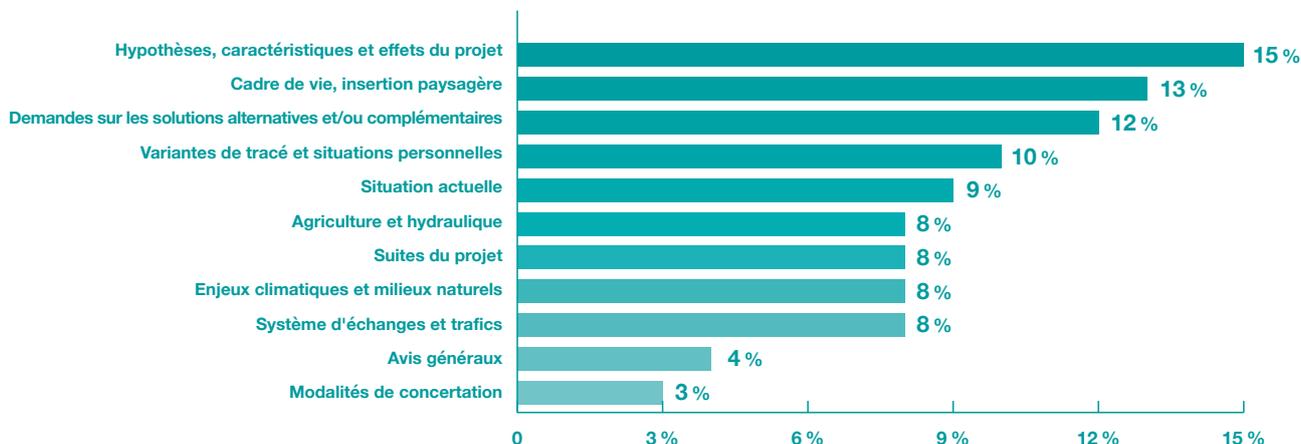


## THÉMATIQUES ABORDÉES EN PERMANENCES

- Les permanences ont permis des temps d'échanges individuels ;
- Les permanences, organisées par thématiques, ont permis aux participants de poser des questions au maître d'ouvrage, qui était

accompagné d'experts en lien avec la thématique concernée ;

- Le graphique ci-dessous indique les grandes thématiques ayant fait l'objet d'échanges.



Représentation des thématiques abordées lors des permanences

## ANALYSE QUALITATIVE DES EXPRESSIONS PAR VOIE ÉCRITE ET TÉLÉPHONE

### UN CONSENSUS SUR LA NÉCESSITÉ DE TROUVER DES RÉPONSES AUX PROBLÈMES DE LA TRAVERSÉE D'ARLES ET DE SAINT-MARTIN DE CRAU PAR LA RN113

Le constat d'une situation très problématique voire insupportable, notamment en traversée d'Arles, est très largement partagé par les participants à la concertation avec plus de 230 expressions en ce sens. La RN 113 est vécue comme une « balafre », « cicatrice », « verrue », « césure » par les habitants de la ville d'Arles.

Ces contributions portent notamment sur les éléments suivants :

- Les situations de congestion et incidents depuis Saint-Martin-de-Crau, en traversée d'Arles et sur la voirie locale ;
- L'enclavement des quartiers d'Arles (Plan du bourg, Sud Semestres...) et les difficultés d'accès ;
- Le développement de difficultés sociales et de l'insécurité sur certains quartiers enclavés au sud de la RN113 ;
- Le constat d'une seule traversée capacitaire du Rhône, qui conduit à un afflux de véhicules en transit et en échange, avec pour conséquence une congestion de la RN113 ;
- Des nuisances en matière de qualité de l'air pour les habitants riverains de la RN113 (quartiers Roquette, Plan du Bourg, Semestres, Barriol, Raphèle, Trinquetaille, Saint-Martin de Crau ...), avec leurs conséquences sanitaires pour les habitants ;
- Des nuisances sonores dégradant la qualité de vie des riverains de la RN113 ;
- Une dévalorisation du patrimoine historique et culturel de la ville d'Arles, classée au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, portant atteinte à son attractivité économique et touristique.

*Nota : La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a présenté des éléments sur les trafics actuels et projetés au sein du dossier support de concertation (partie 2, p.18 et partie 5 p.59 à 63) et lors de la réunion thématique « Déplacements », dont la présentation est disponible sur le site internet du projet (<https://www.contournementarles.com>).*

### UN PROJET DE CONTOURNEMENT LOCALEMENT TRÈS ATTENDU POUR APPORTER DES RÉPONSES À CETTE SITUATION PROBLÉMATIQUE

Le projet de contournement autoroutier est perçu dans près d'un quart des expressions totales et dans environ 240 contributions comme une réponse permettant de contribuer à tout ou partie des enjeux suivants :

- Améliorer les conditions de circulation sur la RN 113 :
  - Réduire les flux sur la RN 113 ;
  - Pacifier et apaiser le trafic dans la traversée d'Arles ;
- Canaliser le trafic de transit hors d'Arles et améliorer les conditions de desserte de la ville et ses quartiers :
  - Améliorer les conditions de circulation et le niveau de service aux usagers de la route ;
  - Apporter un gain de sécurité pour les usagers de la route (notamment à proximité des échangeurs) ;
- Améliorer la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN113 :
  - Réduction des nuisances sonores ;
  - Amélioration de la qualité de l'air ;
  - Permettre la réalisation de projets urbains nouveaux à proximité de la RN113 apaisée ;
- Contribuer à recoudre le tissu urbain de la ville d'Arles :
  - Contribuer au désenclavement des quartiers de Barriol, la Roquette, Pont-de-Crau et Trinquetaille ;
  - Contribuer à reconnecter les quartiers entre eux, réduire la fracture sociale et favoriser l'intégration des quartiers sud à la ville d'Arles ;
- Contribuer aux dynamiques de développement socio-économiques du territoire :
  - Au plan économique :
    - Ouverture économique du territoire d'Arles et Saint-Martin de Crau ;
    - Développement d'activités nouvelles comme le port fluvial ;
    - Renforcement de l'hinterland portuaire du GPMM ;
    - Facilitation de l'accès aux réseaux routiers européens ;
  - Au plan social :
    - Renouveau de la ville d'Arles ;

- Développement et valorisation d'une nouvelle urbanité pour la ville d'Arles : revalorisation du bâti, végétalisation... ;
- Développement de projets d'aménagement ;
- Développement de nouvelles mobilités : PEM, modes actifs, TC...
- Requalification de la ville d'Arles et de ses potentialités en termes de déplacements, de commerces, de liaisons inter-quartiers ;
- Au plan touristique :
  - Mise en valeur du patrimoine historique : cirque romain, musée, ruines... ;
  - Amélioration de l'attractivité touristique du territoire
  - Embellissement des berges du canal.

### DE TRÈS FORTS ENJEUX D'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN, AGRICOLE ET NATUREL

#### Dans la partie aménagement sur place (Raphèle-Saint-Martin-de-Crau) : des enjeux de préservation de l'environnement et d'amélioration du cadre de vie des riverains

Les contributions concernant l'aménagement sur place, de Raphèle à Saint-Martin-de-Crau ont été moins nombreuses en comparaison des contributions sur la partie du projet en tracé neuf. Différentes thématiques, relatives au secteur en aménagement sur place, ont été abordées sans faire mention d'une localisation géographique précise (traitement des laurons, protection et recharge de la nappe de la Crau, etc).

Ces contributions évoquent principalement le secteur de Raphèle et la jonction entre le secteur de la Draille Marseillaise et de l'aménagement sur place.

Elles soulignent notamment les attentes des riverains en termes d'amélioration du cadre de vie et de préservation de l'environnement relatives :

- **À la préservation de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores :**
  - Demande de mise en œuvre de protections acoustiques, notamment près de Raphèle, le long de la voie ferrée et la RN113 jusqu'au secteur de Balarin au droit de la Draille Marseillaise ;
  - Demandes d'évaluation des incidences d'une réduction de la vitesse limite sur projet d'autoroute en-deçà de 130 km/h à proximité des quartiers Ferrades et Manades ;
  - Craintes et demandes d'informations complémentaires sur les impacts potentiels de la phase de travaux (nuisances sonores, poussières, circulations...)
- **Amélioration de la desserte locale :**
  - Demande de préservation et d'amélioration de la desserte de Raphèle et Pont-de-Crau :
    - Maintenir une sortie Raphèle depuis Arles ;
    - Aménager une entrée Raphèle vers Fos ;
    - Utiliser le pont desservant la D830 et la RN113 et la voie parallèle reliant la RN 568 ;
    - Créer un passage direct de la RD453 à la RN 113 requalifiée pour désenclaver Pont-de-Crau ;
  - Demande de rétablissement des cheminements :
    - Accès et sortie depuis Raphèle ;
    - Maintien du « pont du diable vert » en direction de Mas Thibert ;
  - Proposition de réaliser un franchissement de la future au-

toroute pour l'accès piéton et cyclistes depuis le bourg de Saint-Martin-de-Crau à la zone industrielle ;

- **Préserver les milieux naturels aux abords de l'aménagement sur place :**
  - Craintes de pertes d'habitats riches à proximité de Raphèle du fait des emprises de l'élargissement sur place : tourbières, laurons, cladaies... ;
  - Envisager des modalités de réduction des impacts sur les milieux naturels ou de compensation ;
  - Préserver le fonctionnement du système hydraulique ou contribuer à améliorer certains dysfonctionnements :
    - Améliorer la capacité d'évacuation des eaux pluviales sous la RN113 notamment dans le secteur de colinéarité avec la voie ferrée au niveau de Raphèle les Arles ;
    - Préserver la qualité de la ressource en eau.

*Nota : La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a présenté des éléments spécifiques aux différentes thématiques relatives au secteur en aménagement sur place lors de la réunion géographique « Raphèle – Saint-Martin-de-Crau ». La présentation et la synthèse des échanges sont disponibles sur le site internet du projet : <https://www.contournementarles.com>. Des éléments d'information à caractère général sont également disponibles dans le dossier support de la concertation et dans les présentations des réunions thématiques correspondantes.*

#### En tracé neuf (Draille Marseillaise - Tête de Camargue) : de très forts enjeux de préservation du cadre de vie, des espaces et activités agricoles et des milieux naturels

##### Préserver la qualité de vie des habitants

Sur les secteurs en tracé neuf, les contributions expriment de très forts enjeux de préservation du cadre de vie et des espaces proches des habitations notamment en matière :

- **De préservation du cadre de vie des riverains :**
  - En particulier des quartiers situés au sud d'Arles :
    - Quelques demandes de mise en œuvre de dispositifs de protection acoustique :
      - Interrogations sur la dispersion du bruit, en particulier sur les quartiers de Raphèle, Balarin, Barriol, Draille Marseillaise ;
      - Interrogations sur l'altimétrie du remblai de l'autoroute et des incidences potentielles sur le bruit, l'intégration paysagère... ;
      - Demande de dispositifs anti-bruit près du carrefour du Vittier et sur le pont du Petit Rhône ;
    - Quelques demandes d'étudier une baisse de la vitesse prévue à 130 km/h pour réduire les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air ;
  - Craintes de la présence d'un tracé trop proche des habitations ;
  - Demandes d'un maintien de la qualité de vie du territoire actuel agréable et propice à de la quiétude :
    - Protection de lieux symboliques, comme par exemple le pont Van Gogh ;
    - Rétablissement voire valorisation de la ViaRhôna ;
    - Rétablissement des chemins de promenade ;
    - Protection et valorisation des mas classés, notamment en secteur Draille Marseillaise ;
  - Quelques craintes exprimées d'un développement non maîtrisé de l'urbanisation du fait de l'existence du contournement autoroutier et d'échangeurs nouveaux :
    - Favorisée par la nouvelle infrastructure autoroutière et proche des quartiers sud ;



- Mention du risque d'urbanisation des dents creuses et demande d'information sur des outils de régulation potentiels ;
- **De diffusion de la pollution sur les territoires traversés par le tracé neuf :**
  - Environ 90 expressions font part d'une crainte ou anticipent des effets d'augmentation de la pollution liée au déplacement du trafic, voire à son augmentation, affectant notamment les habitants des secteurs concernés par le tracé neuf ;
- **De l'insertion du projet dans le paysage camarguais avec environ 70 expressions qui concernent :**
  - Des craintes de l'altération de l'identité paysagère des entités traversées par le contournement en tracé neuf ;
  - Une demande d'insertion paysagère du projet, et de propositions par le biais maquettes 3D du projet afin de prendre connaissance des caractéristiques du projet (hauteur, vues pour les riverains, etc.) ;
  - Des craintes d'une baisse de l'attractivité touristique du territoire due à l'impact visuel du projet.

*Nota : La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a présenté des éléments spécifiques aux différents secteurs lors des 3 réunions géographiques organisées lors de la concertation sur les secteurs concernés par le tracé neuf. Les présentations et synthèses des échanges sont disponibles sur le site internet du projet : <https://www.contournementarles.com>. Des éléments spécifiques aux effets du projet de contournement autoroutier en matière de cadre de vie sont disponibles dans le dossier support de la concertation (partie 5, p.59, et partie 6, p.73).*

### **Préserver l'écosystème naturel exceptionnel de la Camargue**

La préservation de l'écosystème naturel exceptionnel de la Camargue et de la Crau est évoquée par environ 215 expressions.

Celles-ci mettent notamment en avant :

- **L'importance de la Camargue et de la Crau en tant qu'environnement naturel unique et protégé :**
  - Coussouls de la Crau, Zones Natura 2000, Zones humides protégées, marais de Meyranne et des Chanoines, espaces verts, proximité du Parc Naturel régional de Camargue... ;
  - Craintes d'impacts non compensables du projet sur la biodiversité locale ;
  - Demande de créer une autoroute innovante et écoresponsable ;
- **La spécificité de certaines espèces et milieux :**
  - Demande particulière d'attention sur l'évitement et la réduction des impacts sur les laurons, tourbières, chiroptères, cladiaies, rapaces nocturnes nicheurs et milieux comme la ripisylve ;
  - Demande de mise en œuvre de mesures compensatoires exemplaires si l'évitement et la réduction ne sont pas possibles.

*Nota : La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a présenté des éléments sur les milieux naturels au sein du dossier support de concertation (partie 4 et partie 7, p.85, relative à la démarche ERCA) et lors de la réunion thématique « Milieux naturels et changement climatique », dont la présentation et la synthèse des échanges sont disponibles sur le site internet du projet : <https://www.contournementarles.com>.*

### **Préserver le fonctionnement et la pérennité du système hydraulique local : irrigation, drainage, alimentation de la nappe...**

Près de 60 expressions soulignent l'importance du système hydraulique local pour l'écosystème du territoire, l'activité agricole et la desserte d'eau potable. Ces contributions portent notamment sur les attentes suivantes :

- **Préservation de la nappe phréatique de la Crau et de la qualité des eaux :**
  - Craintes de perturbation de la desserte des riverains en eau potable (pollution par ruissellement, altération du fonctionnement hydraulique actuel...)
- **Maintien du bon fonctionnement du système hydraulique local :**
  - Respect du fonctionnement des canaux contribuant à l'irrigation et au drainage des terres :
    - Crainte d'une réduction des capacités d'infiltration et d'écoulement des eaux ;
    - Le maintien du bon fonctionnement du système d'irrigation gravitaire est perçu comme très complexe ;
  - Adaptation de la localisation et la configuration des ouvrages de transparence hydraulique prévus par le MOA, afin de favoriser le maintien des activités et du fonctionnement du territoire : agriculture, gestion hydraulique, circulations et cheminements locaux... ;
  - Maintien des capacités de recharge de la nappe de la Crau, aujourd'hui assurées par l'irrigation des prairies dans le cadre du fonctionnement hydraulique actuel ;
  - Travail du maître d'ouvrage avec les organismes gestionnaires des canaux et réseaux d'irrigation et de drainage.

*Nota : La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a présenté des éléments relatifs au contexte hydraulique et aux effets sur la gestion qualitative et quantitative de l'eau au sein du dossier support de concertation (partie 4, p.53 et partie 5 p.69) et lors de la réunion thématique « Agriculture et Hydraulique », dont la présentation et la synthèse des échanges sont disponibles sur le site internet du projet : <https://www.contournementarles.com>.*

### **Préserver les surfaces et activités agricoles, réduire les impacts du projet et prévoir des compensations individuelles et collectives**

Un peu plus de 90 expressions concernent l'importance des terres agricoles ou le besoin de maintenir les activités agricoles sur les secteurs traversés par la section en tracé neuf.

Ces expressions portent principalement sur :

- **La préservation du caractère diversifié des cultures agricoles et leur valeur ajoutée :**
  - Foin de Crau, taureaux de Camargue, productions de riz labellisées, élevages de chevaux, le pastoralisme (moutons Mérinos)... ;
  - Préservation / pérennisation des labels AOC/AOP, agriculture biologique, alimentation infantile... ;
- **Des demandes d'approfondissement des impacts et de la pérennisation des exploitations et activités agricoles**
  - Craintes des impacts sur les cahiers de charges, labels ainsi que sur les parcelles agricoles ;
  - Crainte des expropriations et leurs incidences sur la pérennité de certaines exploitations et activités ;
  - Demandes d'approfondissement des principes de pérennisation des filières agricoles ;



- Point d'attention porté sur les activités agricoles et les conditions de pérennisation des exploitations agricoles :
  - Besoin de rétablissement des chemins adaptés aux passages des engins agricoles hors gabarit ;
  - Besoin de poursuivre l'arrosage des prés ;

• **Des demandes de compensations individuelles et collectives :**

- Demandes d'approfondissement des principes de compensations individuelles et collectives
- Demandes de précision des principes d'indemnisations

*Nota : La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a présenté des éléments sur les activités agricoles présentes sur le territoire et analysé les effets potentiels du projet selon les variantes de tracé neuf, pour chacun des secteurs du projet et globalement sur l'ensemble du projet. Ces éléments ont été présentés au sein du dossier support de concertation (partie 4, p.51 et partie 6 p.75) et lors de la réunion thématique «Agriculture et Hydraulique», dont le support de présentation est disponible sur le site internet du projet : <https://www.contournementarles.com>.*

**Dans la traversée d'Arles : de très fortes attentes de requalification de la RN113 et d'amélioration de la qualité de la ville d'Arles**

En lien avec l'objectif d'amélioration du cadre de vie, de très fortes attentes sont partagées concernant la requalification de la RN113 d'une part et l'amélioration de la desserte locale d'autre part :

• **Près de 40 expressions portent sur les objectifs et attentes de la requalification de la RN 113 :**

- Améliorer la qualité de vie des riverains ;
- Permettre de contribuer au désenclavement des quartiers situés au sud de la RN113 et leur reconnexion au centre-ville d'Arles ;
- Permettre le développement de l'intermodalité basée sur les modes doux et les transports en commun, au service d'une écologie urbaine ;

• **Près de 30 expressions demandent des informations complémentaires sur les capacités de réalisation de la requalification de la RN113 :**

- Besoin de partage du projet de requalification : contenu, lisibilité... ;
- Craintes exprimées sur la faisabilité de la requalification :
  - Demande d'explicitation du projet de requalification en cohérence avec le trafic résiduel ;
  - Besoin de réassurance sur les moyens de financement et de portage du projet de requalification ;

• **Près de 50 expressions portent sur le besoin d'améliorer la desserte locale, de prendre en compte les projets locaux ou d'optimiser le système d'échanges pour contribuer à améliorer le cadre de vie de la Ville :**

- Les propositions d'optimisation et d'amélioration font ressortir les trois principaux objectifs suivants :
  - Réduire le trafic résiduel sur la RN113 pour faciliter une reconquête ambitieuse ;
  - Inciter à l'emprunt du contournement autoroutier en optimisant le système d'échanges ;
  - Améliorer la desserte locale par une amélioration du système d'échangeurs ;
- Ces attentes/demandes sont liées à différents constats :
  - Le trafic résiduel sur la RN113 apparaît encore trop important avec les hypothèses prises pour le calcul du trafic

avec le projet de contournement : une requalification ambitieuse de la RN113 apparaît nécessiter un trafic résiduel plus faible sur la RN113 ;

- Crainte d'un report de trafic sur la voirie locale dû au surcoût de péage et aux effets d'évitement (notamment du Vittier vers Nîmes) ;
- Interrogations sur les capacités à accéder aux zones d'activité au Nord de la ville d'Arles en passant par le contournement, notamment depuis l'est ;
- Propositions d'adaptation ou de complément du système d'échanges pour répondre à ces enjeux :
  - Rajouter un échangeur intermédiaire au niveau du Vittier, en rive droite afin de limiter les trafics sur cet axe ;
  - Créer un accès direct à l'autoroute depuis l'est aux Saintes-Maries-de-la-Mer ;
  - Désengorger et créer des alternatives au pont du Rhône de la RN 113 actuelle ;
  - Maintenir la desserte locale Arles - Saint-Martin-de-Crau gratuite ;
  - Éclairer les effets du projet de contournement autoroutier et du projet de déviation de la RD35 sur le fonctionnement routier du secteur et ces incidences sur la vie des quartiers adjacents, densément habités, en termes de trafic actuel et futur ;
  - Expliquer le fonctionnement du demi-échangeur de Balarin et les mouvements en direction de la rocade, nécessitant un passage par la RN113 avec un risque de maintien de trafic entre Balarin et Pont-de-Crau ;
  - Intégrer le nouveau contournement autoroutier dans un système de péage fermé A61/19/A7/A8 et ainsi supprimer les barrières de péage, permettant la fluidification du trafic interrégional et incitant à l'emprunt du contournement.

*Nota : La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a présenté, dans le dossier support de la concertation, des éléments spécifiques à la requalification de la RN 113, projet porté par la Ville d'Arles (partie 2, p.25, partie 3, p.41 et partie 5, p.70) ainsi qu'au cours de la réunion thématique «Déplacements» qui a également permis de présenter le système d'échangeurs, et dont le support de présentation et la synthèse des échanges sont disponibles sur le site Internet du projet. Ce système d'échanges est aussi présenté dans le dossier support de la concertation (partie 3, p.38).*

**DES ATTENTES DE TRAITEMENT**

**DES DYSFONCTIONNEMENTS DE LA RN113 AU PLUS TÔT**

Un peu plus de 60 expressions ont évoqué des dysfonctionnements de la RN 113 actuelle en proposant des mesures afin d'améliorer la situation, quelle que soit leur position vis-à-vis du projet de contournement autoroutier d'Arles.

Les principales propositions suivantes ont été exprimées pour :

• **Sécuriser la RN 113 actuelle :**

- Fermer la bretelle d'accès (avenue Clémenceau) ;
- Limiter la vitesse à 50 km/h ou 70 km/h sur 5 km ;
- Mettre la RN 113 aux normes sécuritaires ;
- Mettre en place un radar-tronçon ;

• **Améliorer le cadre de vie des riverains :**

- Couvrir de façon végétalisée le linéaire de la RN113 ;
- Mettre en œuvre des dispositifs anti-bruit et si possible végétalisés ;
- Renouveler et entretenir les revêtements ;
- Améliorer la desserte de Trinquetaille via le pont de Lunel ;
- Aménager le rond-point du Vittier ;

### • Améliorer la desserte locale et répondre à un besoin de transports en commun

- Élargir, utiliser et améliorer l'existant, avec par exemples :
  - Améliorer les voies vers la Roquette et l'ancienne voie de chemin de fer ;
  - Utiliser les bas-côtés de la RN 113 pour créer des cheminements ;
  - Développer les plateformes multimodales ;
- Développer et renforcer l'offre de transport en commun et de modes doux :
  - Mettre en œuvre des navettes avec des parkings en extérieur de la ville ;
  - Améliorer la desserte en transports en commun en direction de Fos-sur-Mer ;
  - Mettre en œuvre un schéma de cohérence globale des transports.

### UNE DEMANDE DE COHÉRENCE DU PROJET AVEC LES POLITIQUES PUBLIQUES ET ENGAGEMENTS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX DE LA FRANCE

L'importance des enjeux climatiques et environnementaux a été soulignée dans un grand nombre de contributions. En particulier, celles-ci ont permis de souligner les préoccupations relatives :

#### • À la lutte contre le changement climatique

- Environ 120 expressions ont abordé l'importance de la prise en considération des enjeux climatiques dans les projets d'infrastructures mis en œuvre sur le territoire :
  - Demandes de mettre en œuvre des solutions modernes et innovantes, permettant de s'inscrire dans ces enjeux ;
  - Craintes des impacts sur le fonctionnement du Rhône, concerné par le changement climatique ;
  - Affirmations que le projet est devenu obsolète depuis le début de ses réflexions ;

#### • À la compatibilité du projet avec les engagements nationaux, régionaux et locaux

- Un peu moins de 70 expressions questionnent la compatibilité du projet sur différents aspects liés :
  - À l'engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre :
    - En lien avec les Accords de Paris et la Stratégie Nationale Bas Carbone et la Loi Énergie-Climat ;
    - Remise en question du modèle économique lié au transport de marchandises ;
    - Refus que le projet contribue au développement du transport de marchandises et notamment au développement des activités du Grand Port Maritime de Marseille en lien avec la liaison Fos-Salon ;
  - À la protection de la biodiversité et des espaces naturels, notamment en référence à la Convention Ramsar et au Plan de Biodiversité de 2018
  - À l'objectif de non-artificialisation nette des sols :
    - Craintes d'une poursuite de la consommation des terres agricoles par les projets structurants sur le territoire des Bouches-du-Rhône ;
    - Crainte d'une augmentation de la pression foncière ;
  - Aux engagements pris lors de la COP 21 et lors du plan de relance écologique et économique suite à la crise de la COVID19 ;
- Des participants questionnent la manière dont le projet peut être compatible avec les engagements locaux tels que :
  - Le Plan Climat-Air-Énergie-Territorial (PCAET) du Pays d'Arles ;

- Les directives territoriales d'aménagement du département des Bouches-du-Rhône en matière de préservation des terres agricoles ;
- Le Plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône ;
- Le projet alimentaire territorial des Bouches-du-Rhône avec les craintes que le projet remettre en question le principe de souveraineté alimentaire et d'agriculture de proximité ;

#### • À la mise en œuvre d'une politique de report-modal

- Près de 85 contributions évoquent la politique de report modal pour répondre à un besoin de réduction général du trafic routier et souhaitent la mise en œuvre une politique de transport priorisant le transport fluvial, maritime et ferroviaire au transport routier ;
- Quelques propositions portent sur le développement et l'amélioration des services existants et la création des pôles d'échanges (exemple d'une plateforme multimodale de Saint-Martin-de-Crau) ;
- Différentes contributions sont favorables au report-modal en tant que solution à long-terme, complémentaire au projet de contournement autoroutier d'Arles ;
- Pour certains participants, la mise en œuvre volontariste d'une politique de report modal serait un moyen pour contribuer à résoudre les problèmes de nuisances et de dysfonctionnements liés à la RN113 et de ne pas réaliser le contournement autoroutier d'Arles tel que proposé par la DREAL.

#### • À la mise en œuvre de la démarche Éviter-Réduire-Compenser

- Différents participants formulent une demande d'une mise en œuvre d'une démarche ERCA exemplaire pour la protection des milieux naturels, agricoles, hydrauliques, etc) ;
- Certaines expressions questionnent la démarche ERCA conduite par le maître d'ouvrage ;

#### • Aux interrogations sur la pertinence économique du projet

- Près de 20 contributions évoquent le caractère onéreux du projet notamment dans le cadre de réduction des dépenses publiques et de montée en puissance des enjeux environnementaux

*Nota : La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a présenté lors de la réunion thématique « Milieux naturels et changement climatique » des éléments sur les effets potentiels, directs et indirects, du projet. Le support de présentation et la synthèse des échanges sont disponibles sur le site Internet du projet. Dans le dossier support de la concertation, la DREAL a également apporté des éléments sur la cohérence du projet avec les politiques nationales, régionales et locales (partie 4, p. 42), sur les intermodalités et développement de modes actifs (partie 5, p.70) et sur la poursuite de la démarche ERCA (partie 7, p.87).*

### DES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS ALTERNATIVES AU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Différentes contributions ont porté sur des propositions de solutions alternatives au projet de contournement autoroutier d'Arles :

- Proposition de solutions alternatives principalement afin de répondre à des objectifs de préservation de l'environnement humain, agricole et naturel (notamment par rapport aux aménagements en tracé neuf) ou d'objectifs de réduction du trafic sur la RN113 à court terme ;
- Près de 60 expressions portent sur la variante sous-fluviale, étudiée et non retenue en 2005 par décision ministérielle, qui consiste en un aménagement sur place entre

Saint-Martin de Crau et Arles ouest puis d'une traversée souterraine du centre urbain d'Arles et du Rhône :

- Demande de reprise des études pour une solution qui est décrite comme plus cohérente aux plans sanitaire, écologique et environnemental, tout en permettant une requalification de la RN 113 ;
- Demande de solliciter la participation financière de l'Europe afin de pallier le surcoût de la variante sous-fluviale par rapport à celle inscrite dans le fuseau Sud Vigueirat.
- 5 expressions se positionnent contre la variante sous-fluviale en raison de ses impacts potentiels sur différents points :
  - Transport de matières dangereuses, évacuation des gaz d'échappement, fermeture en cas d'incident avec un report sur la voirie locale, élargissement des emprises, impact sur les sols et importance de la durée des études puis des travaux face à une situation d'urgence ;

• **Près de 60 expressions proposent de dévier le trafic de poids lourds en transit par l'itinéraire A7/A9 via Orange :**

- Afin d'utiliser les emprises existantes et mettre en œuvre une mesure rapide de réduction des trafics sur l'A7/A9 ;
- Cette proposition est majoritairement évoquée comme permettant une alternative au projet de contournement ou plus marginalement comme mesure d'attente au projet de contournement autoroutier ;
- Quelques contributions s'opposent à l'alternative de déviation du trafic par l'A7/A9 ou par le Nord d'Arles :
  - Détour important entraînant une augmentation de la pollution et un effet carbone négatif ;
  - Mesure ne tenant pas compte des territoires voisins et ne déléstant pas le trafic des véhicules légers en transit.

• **Quelques contributions portent sur une option de passage par le Nord d'Arles ou par un aménagement de la route actuelle**

- Il s'agit d'éviter les impacts d'une variante inscrite dans le fuseau Sud Vigueirat ;
- Une contribution s'oppose à la variante Nord, étant donné son impact sur le plateau de Pont de Crau.

*Nota : La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a documenté les solutions alternatives mentionnées ci-dessus en mettant en ligne les rapports d'études réalisés en 2020 sur le site internet du projet (<https://www.contournementarles.com>), dans la même rubrique que les dossiers supports de la concertation. Le dossier support de la concertation comprend également une synthèse de ces études (p. 32 à 36) et le maître d'ouvrage a pu répondre à des questions formulées en réunions publiques et lors des permanences individuelles.*

**DES POINTS DE VUE MULTIPLES SUR LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES**

De façon plutôt ponctuelle, certains participants se sont exprimés sur les modalités de la concertation :

- **Près de 30 contributions formulent des demandes d'information** sur les documents mis à disposition, l'organisation des permanences et la prise en compte des avis, etc.
- Ces demandes ont essentiellement été formulées dans le cadre des appels téléphoniques
- **Près de 10 expressions formulent des remerciements à l'attention de la DREAL** pour la mise en œuvre de la concertation, les documents mis à disposition, la prise en compte des avis et contributions ;

- **Près de 10 expressions critiquent la concertation réalisée en période de crise sanitaire**, l'usage de la visioconférence ou le périmètre de la concertation, etc.

**Concernant la suite de l'élaboration du projet, environ 30 expressions portent sur :**

- Un besoin d'informations complémentaires sur le projet : localisation et emprise des aires de services, précisions sur les études dans le cadre de la démarche ERC et l'atteinte des objectifs du projet ;
- Un besoin d'information sur le calendrier du projet (avec de fortes attentes qu'il soit respecté) ;
- L'accompagnement des personnes expropriées, leur juste information et la mise au point des conditions de leur indemnisation ;
- L'anticipation des impacts potentiels de la phase de travaux avec des demandes d'informations :
  - Nuisances pour les riverains, sens de circulation, cheminement des matériaux, sites d'excavation, difficultés d'irrigation, respect des espèces, etc ;
- Le travail de concertation continue avec des organismes, institutions et riverains proposant de poursuivre les échanges avec le maître d'ouvrage.

**ANALYSE QUALITATIVE DES PRISES DE PAROLE EN RÉUNIONS PUBLIQUES**

Les 10 réunions ont permis de présenter le projet sur différentes thématiques précises puis de les approfondir au regard des 4 secteurs concernés par le projet, sur la partie en aménagement sur place (13 km) ou en tracé neuf (13 km).

Les 179 prises de parole recensées lors des réunions publiques ont principalement porté sur :

- Des demandes de précisions sur le projet tel que présenté et étudié jusqu'à présent par le maître d'ouvrage ;
- Des échanges sur les hypothèses, caractéristiques et effets du projet, notamment concernant le cadre de vie ;
- Des expressions en faveur de mesures d'attentes ou solutions alternatives au projet de contournement autoroutier ;
- Des échanges et demandes pour parvenir à une insertion optimale du projet dans son environnement naturel, agricole et humain.

Chaque réunion a fait l'objet de différents temps de présentation faisant chacun l'objet d'échanges avec le maître d'ouvrage. La plupart des prises de parole a fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage en séance, parfois complétée par une présentation de diapositives complémentaires. L'ensemble des échanges détaillés peut être consulté dans les synthèses disponibles sur le site internet dédié au projet.

**CADRE DE VIE, TOURISME ET INSERTION PAYSAGÈRE**

Près de 50 expressions en réunion publique ont fait ressortir différentes préoccupations relatives à la préservation du cadre de vie des riverains, à l'amélioration de la qualité de la Ville d'Arles et celle de Saint-Martin-de-Crau et à la qualité de l'insertion paysagère du projet. Plus précisément, les expressions ont concerné les points listés ci-après.



## Préservation du cadre de vie des riverains et amélioration de la qualité de la Ville

Près de 35 expressions concernant la préservation du cadre de vie des riverains avec les préoccupations suivantes :

- Demande de mise en place de dispositifs de protection acoustique ;
- Craintes que le projet ne génère des nuisances sonores très impactantes, notamment en lien avec la hauteur de l'infrastructure en remblai ;
- Craintes que le projet ne contribue à dégrader la qualité de l'air des secteurs traversés en tracé neuf ;
- Craintes que le projet ne contribue à augmenter l'enclavement des quartiers situés entre le futur contournement et la RN 113 ;
- Craintes que le projet ne constitue une opportunité pour contribuer à un développement urbain non maîtrisé ;
- Demandes que le projet permette un gain en termes de sécurité, d'amélioration de la qualité de vie des riverains et de développement socio-économique ;
- Demande que le projet contribue au développement des transports en communs ;
- Demande que le projet contribue à améliorer l'accessibilité de la ville avec des flux sécurisés.

## Qualité de l'insertion paysagère du projet et du respect du cadre de vie

Près de 10 expressions concernent des demandes ou remarques concernant la qualité de l'insertion paysagère du projet avec les préoccupations suivantes :

- Demandes d'approfondissement des conditions d'intégration paysagère du projet avec des représentations adaptées (schéma 3D, profils en travers, hauteur, etc.) ;
- Craintes que le projet dégrade voire altère le paysage et les cheminements qui participent au cadre de vie et aux loisirs des habitants ;
- Demandes que les cheminements soient préservés, avec un point d'attention sur la ViaRhôna.

## HYPOTHÈSES, CARACTÉRISTIQUES ET EFFETS DU PROJET

Des participants ont pu demander au maître d'ouvrage de clarifier certaines composantes du projet présentées au cours des réunions publiques. Près de 45 contributions ont concerné les points suivants :

- L'élaboration du projet :
  - Objectifs et caractéristiques du projet, résultats de la modélisation prévisionnelle des trafics, impacts du projet sur le foncier (agricole, naturel) ;
  - Position de la future aire de services et de ses fonctionnalités ;
- L'étude menée sur les alternatives au projet : variante sous-fluviale, détournement des PL via Orange ;
- La mise en œuvre de la démarche Éviter – Réduire – Compenser ;
- Les hypothèses de trafic qui conditionnent l'évaluation des GES, considérant :
  - L'évolution du parc automobile dans les hypothèses de trafic ;
  - La compatibilité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone ;

Quelques participants ont formulé des demandes d'adaptation de certaines caractéristiques du projet avec :

- L'étude de l'opportunité d'un contournement avec une vitesse inférieure à 130 km/h ;

- La prise en compte de la multi-exposition acoustique, avec le projet autoroutier et la voie ferrée SNCF.

Des participants ont formulé des remarques sur le projet défini par le maître d'ouvrage, en particulier concernant :

- L'objectif d'amélioration du cadre de vie :
  - La formulation d'une variante préférentielle du MOA au nord du secteur Draille Marseillaise apparaît très impactante pour certains riverains ;
- La réduction des nuisances en centre-ville :
  - Le trafic résiduel sur la RN 113 apparaît encore trop élevé pour une requalification ambitieuse ;
- Des résultats de modélisations de trafic :
  - La réalisation d'un contournement autoroutier conduirait à favoriser l'augmentation de trafics et un modèle économique reposant sur le trafic routier.

## SOLUTIONS COMPLÉMENTAIRES ET/OU ALTERNATIVES AU PROJET

Les expressions en réunion publique ont permis des échanges sur des solutions qui pourraient être complémentaires au projet ou bien constituer une alternative au projet de contournement inscrit dans le fuseau Sud Vigueirat.

## Mise en œuvre de mesures d'amélioration sur la RN113 actuelle

Près de 10 expressions concernent des demandes pour réduire les nuisances et l'insécurité routière connues sur la RN 113 actuelle en traversée d'Arles. Différentes propositions sont formulées pour améliorer la situation dès à présent : entretien des revêtements, limitation de la vitesse, fermeture d'accès, notamment depuis l'avenue Clémenceau, résorption des points noirs du bruit...

## Précisions ou demandes de reprise des études concernant l'option de passage « sous-fluviale »

Près de 10 expressions concernent l'option de passage sous-fluviale qui pourrait être alternative au fuseau dit Sud-Vigueirat. Ces expressions proposent la reprise des études sur cette option et sa mise en œuvre, en affirmant les avantages environnementaux et agricoles de cette option. Quelques expressions remettent en cause le caractère rédhibitoire du coût de la solution sous-fluviale et proposent de trouver de nouveaux modes de financement. 3 expressions remettent quant à elle en question les bienfaits de cette variante sous-fluviale (gaz d'échappement, emprises...).

## Mise en œuvre d'une politique de report-modal

Près de 10 expressions concernent le report-modal qui est évoqué comme alternative ou un complément au projet. La mise en œuvre d'une politique de report-modal est demandée en cohérence avec la remise en cause d'un modèle économique reposant sur le « tout routier ». La demande porte sur la mise en œuvre d'une politique favorisant le transport fluvial et ferroviaire de marchandises et d'une amélioration de l'existant, notamment le service de transports en commun sur le territoire (pôle d'échange multimodal, échanges vers Fos, etc.).

## Mise en œuvre d'une déviation du trafic de transit de poids lourds par l'A7/A9

Près de 10 expressions concernent des demandes portant sur la faisabilité de la mesure de déviation du trafic de transit de poids

lourds par l'A7/A9, en lien avec une demande de recherche d'une solution immédiate de réduction du trafic de poids-lourds sur la RN 113 en privilégiant les emprises existantes. Deux expressions sont contre cette solution, soulignant les conséquences négatives sur les territoires concernés par la mesure.

### RÉDUCTION DES TRAFICS ET OPTIMISATION DU SYSTÈME D'ÉCHANGES ET DE LA DESSERTE LOCALE

Près de 40 expressions en réunion publique ont porté sur les trafics et les échanges locaux permis par le projet, sur les points d'attention et sur des propositions d'optimisations du projet afin d'assurer l'efficacité du projet. Ces demandes portent principalement sur :

- La réduction du trafic résiduel sur la future RN113 requalifiée ;
- L'attractivité de l'autoroute et l'optimisation du système d'échanges :
  - Pour réduire les effets d'évitements, notamment au niveau du carrefour du Vittier, en direction de Nîmes ;
  - Pour étudier un échangeur supplémentaire entre Eyminy et l'échangeur Sud ;
  - Demande d'un accès plus direct à l'autoroute depuis les Saintes-Maries-de-la-Mer ;
  - Pour confirmer le maintien de la gratuité des échanges locaux, notamment entre Arles et Saint-Martin-de-Crau ;
- L'optimisation de la desserte locale :
  - Avec des accès facilités aux différentes zones de la ville, en particulier les zones d'activités au Nord ;
  - Avec des interrogations sur les conditions de desserte de Raphèle ;
  - Avec des demandes de penser l'intégration du projet dans une future rocade sud ;
  - Avec des demandes de contribuer au développement des modes doux sur Arles et Saint-Martin-de-Crau ;
- La prise en compte du projet de déviation de la RD35 :
  - Demandes d'informations sur la coordination entre les deux projets ;
  - Demandes de précisions sur les trafics modélisés sur cette portion ;
  - Craintes de nuisances lors de la phase chantier ;
  - Craintes que les flux sur cette voie dégradent la qualité de vie des riverains et des établissements à proximité (écoles), favorisé par un échangeur à proximité.

### MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Près de 30 expressions ont porté sur les modalités de la concertation :

- Demandes d'information : documents mis à disposition, permanence, prise en compte des avis... ;
- Remerciements envers la DREAL pour la qualité des présentations et des documents mis à disposition ;
- Remise en question des modalités mises en œuvre par le maître d'ouvrage : horaires de permanence en journée, contexte sanitaire...

### MAÎTRISE DES IMPACTS SUR L'AGRICULTURE ET L'HYDRAULIQUE

Près de 30 expressions portent sur des préoccupations relatives à l'agriculture et au bon fonctionnement du système hydraulique sur le territoire.

#### Impact du projet sur les terres agricoles et le système hydraulique

Certaines contributions portent sur la pression foncière actuelle sur les terres agricoles, notamment dans les Bouches-du-Rhône et font état de craintes que le projet ne réponde pas au principe de zéro artificialisation nette des sols. Les impacts négatifs du projet sur la culture du foin de Crau sont évoqués par certaines contributions ainsi que les impacts du tracé des zones humides.

#### Mesures de compensation et d'indemnisation du projet

Certaines contributions soulignent l'importance d'adopter une vision élargie, notamment pour la compensation du foin de Crau. Une demande est faite de considérer l'agriculture comme un bien commun. Ces échanges ont permis un partage d'information concernant les protocoles et procédures d'indemnisation. En particulier sur l'hydraulique, une contribution propose de considérer l'aménagement hydraulique comme mesure compensatoire de l'agriculture. Il est demandé à ce que le système d'irrigation gravitaire soit rétabli. Les craintes principalement exprimées concernent les difficultés de compensations (recharge de la nappe de la Crau, recréer des prairies irriguées...).

#### Échanges sur les études réalisées par le maître d'ouvrage

Les contributions ont permis d'échanger avec le maître d'ouvrage et de lui adresser des demandes concernant les études déjà menées et celles qui le seront par la suite, notamment sur :

- Le traitement de la problématique d'écoulement des eaux sous la RN113, au niveau de la section en aménagement sur place ;
- Des précisions sur les éléments pris en compte dans le calcul des surfaces impactées : emprises directes, délaissés agricoles... ;
- La réalisation de l'étude des impacts au-delà du fuseau afin de garantir le bon fonctionnement du système hydraulique complexe et de l'activité agricole ;
- Le relevé des réseaux tertiaires ;
- Un dimensionnement suffisant des ouvrages de transparence pour garantir et faciliter le passage des engins agricoles et des agriculteurs sur le territoire et le long des fossés ;
- Des éclairages d'éléments de définition.

### ENJEUX CLIMATIQUES ET MAÎTRISE DES IMPACTS SUR LES MILIEUX NATURELS

Les expressions en réunions publiques ont permis d'échanger sur l'inscription du projet au sein des politiques publiques et des enjeux climatiques, au sein d'un environnement naturel riche et d'échanger sur la méthodologie d'études.

#### Compatibilité du projet avec les enjeux actuels liés à la lutte contre le changement climatique et aux engagements de l'État au niveau national et local

Près de 10 expressions interrogent le maître d'ouvrage ou affirment l'incompatibilité du projet avec la Stratégie Nationale Bas Carbone, l'Accord de Paris, les engagements de la France en termes de pré-

servation de la biodiversité et de zéro artificialisation nette des sols. Certains participants craignent que la démarche ERCA soit insuffisante concernant l'évitement des enjeux agricoles et naturels et demandent que le maître d'ouvrage étudie des solutions alternatives.

### Protection de la Camargue de tout projet autoroutier

Près de 10 expressions portent sur le besoin de préserver l'écosystème de la Camargue. Certains contributeurs craignent une fragmentation des habitats et des difficultés de mise en œuvre de mesures compensatoires pour les espèces / habitats uniques sur le territoire (Laurons, le grand Rhinolophe, le caractère tourbeux des marais de Chanoine et Meyranne).

### Méthodologies d'études mises en œuvre par le maître d'ouvrage

Près de 10 expressions ont concerné des échanges sur la méthodologie d'études (inventaires, emprises, démarche ERCA) et un partage d'informations avec le maître d'ouvrage afin d'améliorer la prise en compte des espèces sur le territoire.

### OPPORTUNITÉ DU PROJET

Près de 30 expressions en réunions publiques concernent l'expression d'avis, favorables ou non, au projet. Ces positions ont majoritairement été exprimées lors de la réunion publique d'ouverture et celle de clôture durant laquelle élus du territoire, associations, acteurs socio-économiques et riverains ont exprimé leurs positions sur le projet.

Les élus représentant les collectivités du territoire ont affirmé leur soutien au projet :

- Les maires d'Arles et Saint-Martin-de-Crau ont accueilli les réunions d'ouverture et de clôture et affirmé leur soutien au projet et exprimé son importance pour l'avenir du territoire ;
- La Région, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles et la députée de la circonscription des Bouches-du-Rhône ont également apporté leur soutien au projet.

L'importance des nuisances liées à la RN113 actuelle en traversée d'Arles est très largement partagée. Des associations, CIQ et riverains ont ainsi apporté leur soutien au projet afin de remédier à ces nuisances. D'autres acteurs (associatifs notamment) se sont positionnés contre le projet tel que présenté lors de la concertation, en référence à leur évaluation de son impact négatif pour le territoire.

### REQUALIFICATION DE LA RN 113

Près de 30 expressions font ressortir différentes attentes et questionnements relatifs à la requalification de la RN113 avec

- Des attentes de cohérence entre le calendrier du projet et celui de la requalification ;
- Des demandes d'informations neutres sur le projet : délais, caractéristiques du projet, coût, etc. ;
- Des demandes que le trafic résiduel sur la RN 113 soit réduit afin de faciliter une véritable reconquête de la ville d'Arles ;
- La perception d'un manque d'informations disponibles concernant les financements du projet de requalification.

### SITUATIONS PARTICULIÈRES ET VARIANTES DE TRACÉ

Près de 20 expressions ont concerné d'une part des situations particulières avec des demandes d'information et de clarification des impacts des variantes de tracé et les emprises et, d'autre part, des demandes de comparaison entre les effets des différentes variantes de tracé par secteur en tracé neuf. Ces expressions ont également porté sur des demandes de mise en œuvre de protections phoniques, y compris sur le secteur en aménagement sur place.

Certains participants ont pris position sur des variantes de tracé dont l'analyse est présentée dans la partie « Analyse des expressions sur les variantes de tracé, tous modes d'expression confondus » (p. 30) du présent document. En particulier, certains se sont exprimés sur le secteur de la Draille Marseillaise, signalant que la variante Nord aurait des impacts moindres sur l'agriculture et l'hydraulique et, à l'inverse, des impacts plus importants sur le cadre de vie et les prés irrigués. L'impact du tracé Nord sur les mas classés a également été évoqué avec une demande d'optimisation vers le sud afin de réduire l'impact sur l'aspect historique de ces mas.

### Constat d'une situation problématique sur la RN113 actuelle

Près de 20 expressions ont fait ressortir différents constats relatifs à la situation actuelle sur le territoire, en particulier sur la RN 113 :

- Des nuisances pour les riverains de la RN 113 et de la voirie secondaire ;
- Une insécurité routière importante et des incidents réguliers avec un report de trafic sur la voirie secondaire ;
- Une dégradation de la traversée qui porte atteinte au rayonnement de la Ville classée au patrimoine de l'Unesco ;
- Un isolement social et géographique de certains quartiers, entraînant des difficultés d'accès (exemple d'intervention difficile des secours) ;

Les élus des communes d'Arles et de Saint-Martin de Crau ont notamment exprimé ces constats d'une situation problématique et urgente.

### Suites du projet

Près de 10 expressions ont permis d'aborder les suites du projet et d'échanger sur :

- Les délais de réalisation du projet de contournement autoroutier :
  - Attentes de mise en œuvre dans les délais annoncés ;
- L'anticipation de la phase chantier :
  - Craintes de nuisances pour les riverains ;
  - Prise en compte de cette phase, notamment sur le fonctionnement du territoire (riverains, agriculture, système hydraulique) ;
- L'élaboration du projet de concert avec le maître d'ouvrage :
  - Souhait de poursuite du travail de la part d'organismes ou d'association afin de participer à un projet intégré au mieux dans son environnement ;
  - Proposition de partage d'études au maître d'ouvrage ;
- La décote de l'immobilier :
  - Demande de réflexion sur la perte de valeur de l'immobilier, notamment pour les personnes à proximité de la future autoroute.



## ANALYSE QUALITATIVE DES ÉCHANGES EN PERMANENCES

Les rencontres lors des permanences ont permis des échanges où les participants ont pu :

- Adresser des demandes sur leurs situations particulières ;
- Adresser des attentes en matière d'insertion du projet ;
- Échanger sur les études afin d'approfondir des thèmes abordés en réunion publique.

### Situation actuelle

Près de 20 participants ont pu partager avec le maître d'ouvrage leur vécu concernant la traversée de la RN113 à Saint-Martin-de-Crau et Arles en tant qu'utilisateur et/ou riverain. Les points principaux qui ressortent sont les situations problématiques de congestions sur la RN 113 et également sur la voirie secondaire avec des points particulièrement problématiques tels que Pont-de-Crau ou Mas Capelle, l'enclavement de certains quartiers, notamment Pont-de-Crau et Trinquette et enfin les manques de desserte actuels au sein de la ville (Nord de la Ville, liaisons inter-quartiers).

### Hypothèses, caractéristiques et effets du projet

Au cours des permanences, près de 30 échanges avec le maître d'ouvrage ont concerné des demandes de précisions sur le projet :

- Les hypothèses retenues en matière de trafics ;
- Des demandes d'informations complémentaires sur le projet : localisation de l'aire de services, mise en concession, hauteur de l'infrastructure, système de péage... ;
- Les hypothèses ou contenu de certaines études menées par la DREAL : méthodologie, vitesse projetée, étude d'une autoroute sur pilotis...

### Cadre de vie et insertion paysagère

L'insertion du projet a été abordée près de 25 fois au cours des diverses permanences. Les échanges ont principalement porté sur :

- Des demandes d'informations et de clarification sur les principes de la requalification de la RN113 dans le cadre d'une amélioration du cadre de vie et des modes doux ;
- Des demandes de précisions sur :
  - L'insertion paysagère du projet ;
  - Les dispositifs prévus en matière de protections acoustiques ;
- Les attentes d'habitants que leur cadre de vie soit préservé avec notamment un maintien des cheminements et de la Via-Rhône avec une optimisation des ouvrages de transparence ;
- Une crainte d'habitants du secteur de Plan du Bourg d'être enclavés avec un cadre de vie dégradé ;
- Le partage de connaissances sur le patrimoine archéologique, notamment près des marais.

### Demande sur les solutions alternatives et/ou complémentaires au projet

Des solutions alternatives et/ou complémentaires au projet de contournement autoroutier d'Arles tel que présenté à la concertation ont été proposées par près de 25 contributions :

- Les permanences ont permis à certains des participants d'aborder la solution d'une variante sous-fluviale, au regard de l'étude actualisée des options de passage réalisée par la DREAL PACA en 2020. La déviation par l'A7/l'A9 a également été abordée ;
- Des participants se sont exprimés sur les besoins de mise

en œuvre d'un report modal, alternatif ou complémentaire au projet de contournement autoroutier d'Arles, afin de respecter les engagements de l'État en matière de lutte contre le changement climatique ;

- Des participants ont demandé si des mesures d'amélioration pouvaient être mises en œuvre sur la RN113 afin de valoriser la ville et améliorer le cadre de vie.

### Variante de tracé et situations personnelles

Des situations particulières et positions vis-à-vis des variantes de tracé proposées à la concertation ont fait l'objet de près de 20 expressions. La DREAL a notamment pu situer le projet par rapport à la localisation d'habitations et partager les effets potentiels sur le cadre de vie ou des exploitations agricoles ;

- Certains participants ont exprimé leurs craintes que la réalisation de l'infrastructure ait pour effet de dévaluer leur bien. Des participants soulignent leurs craintes de la proximité du tracé vis-à-vis de leur habitation ou de leur exploitation par rapport aux nuisances générées ;
- Des participants ont partagé leurs préférences sur les variantes de tracé qui sont analysées et prises en considération dans la suite de ce présent bilan.

### Suites du projet

Près de 15 contributions portent sur les suites du projet. Des participants ont évoqué la suite de l'élaboration du projet en demandant au maître d'ouvrage des précisions sur le calendrier, d'anticiper la phase de travaux et ses effets. Certains ont proposé des visites de terrain et ont partagé leur volonté d'être invités à participer à la prochaine phase de concertation continue.

### Agriculture et hydraulique

Près de 15 expressions ont porté sur l'importance de la préservation de l'agriculture et des compensations agricoles :

- Sur le volet agriculture et activités agricoles, des participants ont :
  - Explicité leur situation personnelle ou celles d'exploitants voisins ;
  - Demandé à ce que les contraintes de leur cahier des charges, notamment pour les exploitations classées en bio, soient prises en considération. Les exploitants concernés se trouvent sur les secteurs de Plan du Bourg et Tête de Camargue
  - Explicité le besoin de rétablir les chemins avec un dimensionnement suffisant pour permettre le passage des engins agricoles ;
- Sur l'aspect hydraulique, des participants ont :
  - Souligné l'importance de la mutualisation des ouvrages hydrauliques et la prise en considération de phénomènes de récupération des eaux lors de la phase chantier ;
  - Porté à connaissance du maître d'ouvrage des points d'attention sur l'hydraulique agricole avec l'irrigation par gravité ;
  - Demandé à ce qu'une attention toute particulière soit portée à la préservation du foin de Crau et de la recharge de la nappe de la Crau.

### Système d'échanges et de trafics

Près de 15 expressions ont porté sur l'optimisation du système d'échange et de l'insertion du projet vis-à-vis des axes d'échanges secondaires : constats, demandes de précisions et propositions. Les participants ont exprimé :

- Un besoin de désenclavement de Pont-de-Crau et de continuité de desserte à Raphèle ;



- Des demandes de précision sur la prise en compte du projet de déviation de la RD35 porté par le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône ;
- Des précisions sur l'étude des effets cumulés entre le projet de contournement et les projets sur le territoire ;
- L'optimisation du système d'échange :
  - Afin de ne pas accentuer les effets d'évitement sur la RD113 et au niveau du Vittier ;
  - Pour étudier la mise en œuvre d'un échangeur supplémentaire entre Eyminy et l'échangeur situé en rive gauche ;
  - Afin de permettre la desserte des Saintes-Maries.

### Enjeux climatiques et milieux naturels

Près de 10 expressions ont porté sur l'importance de préserver le milieu naturel :

- Demande de prise en compte des milieux naturels (Coussoul, zones Ramsar, Znieff...) et d'assurer une continuité écologique entre la RN 113 et le fuseau Sud Vigueirat ;
- Craintes de difficultés voire d'impossibilités de compensation des incidences du projet sur certains éco-systèmes tels que les laurons, uniques sur le territoire et donc une demande d'y prêter une attention particulière ;
- Besoins de préserver l'écosystème naturel et unique de la Camargue.

Près de 5 contributions ont porté sur l'importance d'inscrire le projet dans le respect des enjeux climatiques actuels avec :

- Une remise en question de la pertinence du choix du fuseau Sud Vigueirat au regard des engagements de l'État en matière de lutte contre le changement climatique, de réduction des

émissions de gaz à effet de serre et de zéro artificialisation nette des sols ;

- Des demandes de précisions sur la prise en compte de la Stratégie Nationale Bas Carbone dans l'élaboration du projet.

### Avis généraux

- Près de 10 expressions ont porté sur l'affirmation d'une position vis-à-vis du projet lors des permanences que ce soit à travers l'expression de points de vue favorables au projet ou opposés. La DREAL a invité les participants à formaliser leur avis sur le projet via le formulaire disponible sur le site [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com)

### Modalités de la concertation

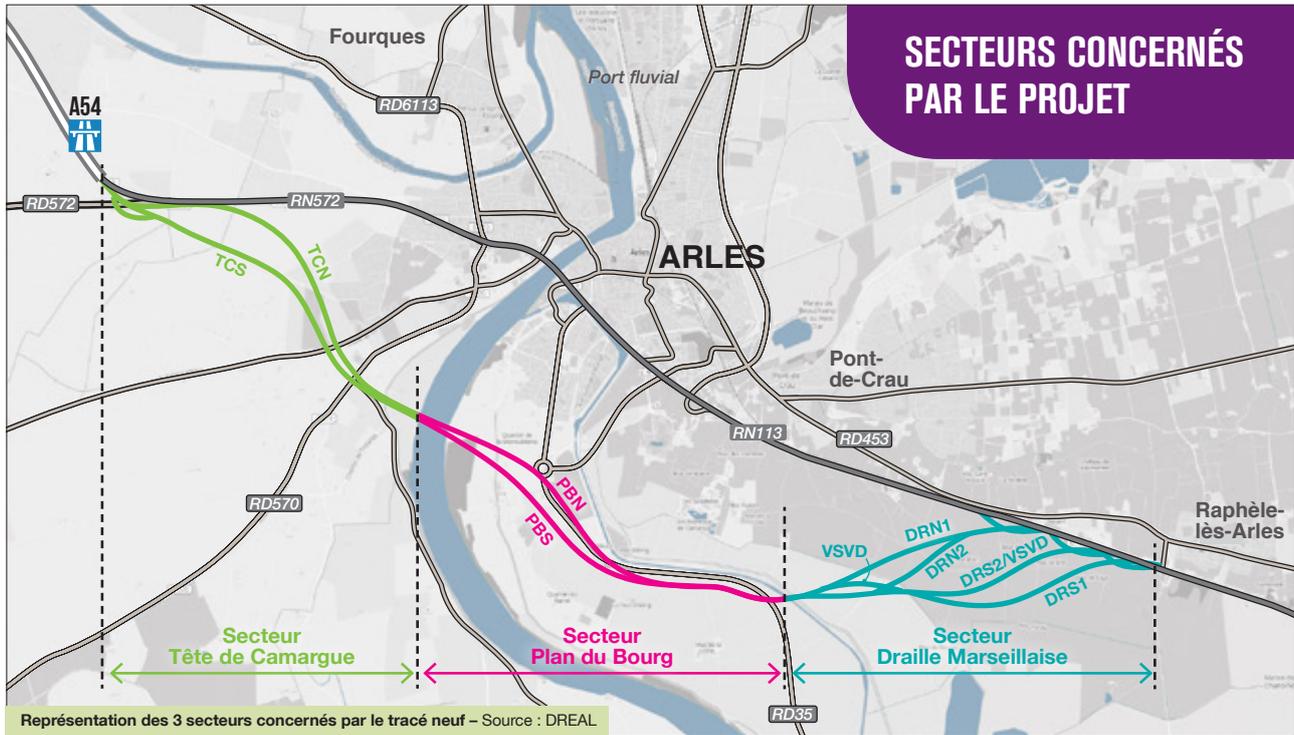
Près de 5 participants ont évoqué les modalités de la concertation lors de la permanence avec :

- Des remerciements sur le sérieux de la démarche mise en œuvre ;
- Un questionnement sur l'absence de garant de la Commission Nationale du Débat Public ;
- Des demandes d'informations sur les modalités de la concertation et notamment la prise en compte des avis exprimés.

## ANALYSE DES EXPRESSIONS SUR LES VARIANTES DE TRACÉ, TOUS MODES D'EXPRESSION CONFONDUS

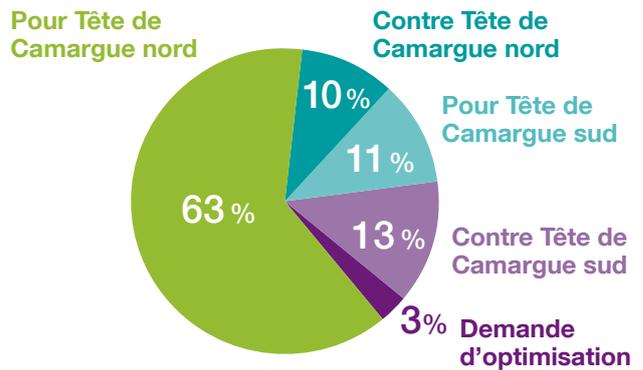
Des participants se sont exprimés sur les variantes de tracé proposées à la concertation. Un même participant a pu exprimer son avis plusieurs fois, en utilisant des modes d'expressions différents (contribution par écrit, en réunion publique et perma-

nence ou par téléphone). L'analyse suivante traduit les contributions reçues sur les variantes de tracé, tous modes d'expression confondus sur les trois secteurs concernés par le tracé neuf.



### TÊTE DE CAMARGUE

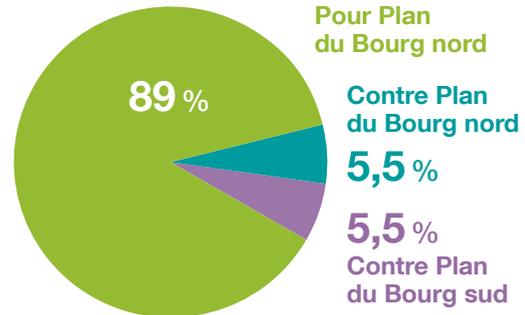
- Sur le secteur Tête de Camargue, 38 expressions ont été recensées dont 24 qui sont favorables au tracé Tête de Camargue Nord ;
- Pour les contributeurs sur ce secteur, les interrogations principales concernent l'impact sur le cadre de vie et sur les propriétés proches ou concernées par le tracé. La dévaluation du foncier et l'augmentation de nuisances sont notamment citées. Pour ces raisons, quelques participants ont exprimé leur opposition au tracé Sud ;
- Quelques oppositions au tracé Tête de Camargue Nord sont formulées en lien avec les craintes d'impacts sur les riverains qui, pour certains, ne souhaitent pas que l'agriculture soit un critère prioritaire sur le cadre de vie. L'association « Riverains du soleil » s'oppose au tracé Tête de Camargue Nord. Elle a formulé une demande d'optimiser le tracé Nord vers le sud. Une expression concerne les craintes d'un tronç commun et d'un mélange de trafic local/transit entre l'A54 et l'axe RN 113.



Position des participants concernant les variantes de Tête de Camargue

## PLAN DU BOURG

- Sur le secteur Plan du Bourg, 18 expressions ont été recensées dont 16 qui sont favorables au tracé Plan du Bourg Nord ;
- Ce secteur a principalement fait l'objet de demandes d'informations sur les impacts du tracé sans prise de positions ;
- Un participant a pris position contre la variante de tracé Plan du Bourg Nord et Sud et demande à ce qu'une solution alternative soit étudiée, craignant les effets sur les habitations actuelles du quartier Plan du Bourg.



Position des participants concernant les variantes de Plan du Bourg

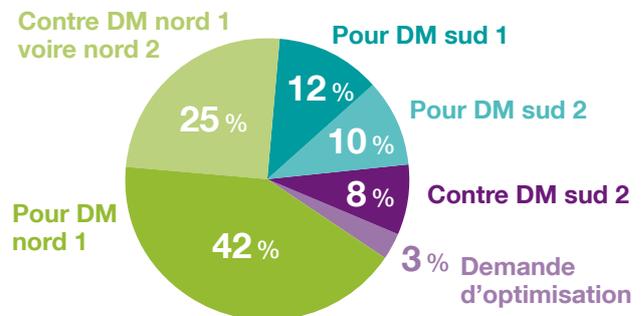
## DRAILLE MARSEILLAISE

Sur le secteur Draille Marseillaise, 5 variantes de tracé ont été proposées à la concertation. Ces variantes ont fait l'objet d'expressions contrastées, en faveur des deux variantes Nord ou bien des deux variantes sud, selon les critères de cadre de vie et de fonctions hydrauliques et agricoles :

- Sur 40 expressions recensées, 17 sont favorables au tracé Draille Marseillaise Nord 1.
- Quelques participants remarquent que les variantes sud, notamment la Draille Marseillaise Sud 2, sont impactantes pour l'agriculture, notamment celle du foin de Crau. Le système hydraulique, complexe sur ce territoire, serait impacté et les conditions d'exploitations seraient d'autant plus complexes pour le cheminement des divers engins. Les nuisances sonores et l'impact sur la qualité de vie sont également mis en avant.
- Près de 10 contributions, parfois de mêmes personnes, expriment une opposition à la variante Draille Marseillaise Nord 1 et, dans une moindre mesure, à la variante Draille Marseillaise Nord 2. Ces expressions soulignent la proximité de la variante avec des habitations et qui engendre des craintes quant à la détérioration du cadre de vie à court terme, lors de la phase de travaux, et à moyen et long termes avec les nuisances engendrées par le projet. Entre autres :
  - L'association de défense et protection Quartier Draille Marseillaise et Ville Vieille a exprimé son rejet d'un tracé qui enclaverait le quartier entre la RN 113 actuelle et le futur contournement ;
  - Des participants relèvent que par le passé, le choix d'un tracé plus au sud, accompagné de mesures de protection avait été réalisé ;

- L'aspect patrimonial et la proximité des variantes Nord avec les mas classés remarquables a été abordé lors de la concertation, certains participants craignant la dévalorisation du cadre de vie et de la valeur des mas ;

- Un participant a demandé d'optimiser le tracé vers le sud, afin d'éloigner le tracé des habitations, éviter l'impact visuel et préserver l'aspect patrimonial des mas remarquables, en particulier celui de Châteaufort ;
- Deux contributions indiquent que les tracés sud sont plus favorables à un rapprochement des zones économiques à l'est et permettent moins de construction d'ouvrages, favorisant la réduction de l'impact visuel et sur le fonctionnement du territoire.



Position des participants concernant les variantes de Draille Marseillaise

# ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

L'analyse des contributions exprimées par les participants à la concertation mise en œuvre par la DREAL du 2 décembre 2020 au 31 janvier 2021 fait ressortir les éléments principaux suivants :

- **Un consensus très large sur le besoin d'apporter des réponses aux nuisances générées par la RN113 en traversées d'Arles et de Saint-Martin de Crau**

- Le fort trafic actuel sur les RN113 (plus de 80 000 véh/jour dont 7 000 poids lourds) génère de très fortes nuisances pour les riverains et usagers : pollution de l'air, nuisances sonores, congestion routière très problématique sur la RN 113 et la voirie locale, insécurité routière en lien avec la présence d'un trafic de poids lourds très important ;
- La Ville d'Arles est « coupée en deux » par la RN113 ce qui génère :
  - Des problèmes urbains croissants (enclavement des quartiers de Barriol et Trinquette) ;
  - L'impossibilité de requalifier les entités urbaines situées à proximité de la RN113 ainsi que les patrimoines de la romanité classés par l'UNESCO au patrimoine mondial de l'Humanité (valorisation du cirque romain par exemple) ;
  - La difficulté, voire l'impossibilité pour la Ville d'Arles de mettre en œuvre de nouveaux projets tels que le port fluvial, ou le développement de mobilités alternatives à la voiture (transports en communs en site propre, modes actifs).

- **Un projet soutenu car il apporte des réponses aux nuisances rencontrées et permet d'améliorer le cadre de vie des habitants d'Arles et Saint-Martin, notamment riverains de la RN113**

- Le projet de contournement d'Arles tel que proposé à la concertation par la DREAL est soutenu par de nombreux participants, avec notamment environ 400 contributions écrites favorables au projet porté par le maître d'ouvrage, qui le perçoivent comme une solution raisonnable qui viendra résoudre les problèmes cités précédemment. Le projet est ainsi perçu comme une solution et également comme une opportunité puisqu'il permettrait d'apporter des bénéfices, à la fois sur les plans de santé publique, de réduction des nuisances et de requalification de la section de la RN 113 et, au-delà, de reconquête de la ville d'Arles ;
- La requalification de la RN113 est très attendue pour ses effets bénéfiques : renforcement de l'offre de transports en commun et modes actifs, d'écologie urbaine et d'amélioration de la qualité de vie des riverains, de désenclavement des quartiers et de couture urbaine, de mise en valeur du patrimoine de la ville d'Arles ;
- Les participants expriment avec force l'importance que le trafic résiduel sur la RN113 soit le moins élevé possible grâce à l'attractivité du contournement et à une optimisation du système d'échanges et de desserte locale ;
- Le projet de requalification a fait également l'objet d'interrogations concernant son contenu et son financement ;

- **Une opposition au projet, principalement dans sa partie en tracé neuf, compte tenu des enjeux humains, agricoles et naturels du territoire :**

- L'opposition exprimée lors de la concertation concerne principalement le tracé neuf du projet de contournement avec près de 270 expressions écrites en ce sens, en lien avec tout ou partie des éléments développés ci-après ;
- Pour les opposants au tracé neuf inscrit dans le fuseau Sud Vigueirat, les effets potentiels du projet en termes de biodiversité et d'agriculture apparaissent trop impactants ;
- Pour ces opposants, le projet ne serait en outre pas de nature à satisfaire aux politiques publiques nationales et locales en matière de biodiversité et de lutte contre le changement climatique ;
- Des solutions alternatives sont proposées par certains participants comme la variante sous-fluviale longue ou une déviation du trafic PL par l'A7/A9 via Orange ;
- Des points d'attention concernant la préservation du cadre de vie des habitants proches de la section en aménagement sur place et la protection de la biodiversité ;

- **De forts enjeux de préservation et d'amélioration du cadre de vie des riverains**

- Les expressions majoritaires portent sur l'amélioration du cadre de vie des riverains de la RN113 actuelle et des usagers de ce tronçon ;
- Le tracé neuf fait aussi l'objet d'interrogations de la part des riverains qui se situeraient près de l'infrastructure et notamment ceux situés entre la RN113 actuelle et le futur tracé neuf ;
- Pour la partie réalisée en aménagement sur place, des demandes sont formulées en matière d'amélioration du cadre de vie : protection sonores, desserte des quartiers... ;
- Différentes expressions portent sur des précisions relatives aux dispositifs qui seront mis en œuvre pour préserver ce cadre de vie : dispositifs acoustiques et insertion paysagère ;

- **De forts enjeux de préservation de l'environnement naturel et agricole :**

- Les participants à la concertation soulignent l'importance de la préservation du territoire, principalement sur la section en tracé neuf, concernant les espaces agricoles, le fonctionnement hydraulique, la préservation de la biodiversité et du paysage à la fois pour les riverains, les professionnels et associations ;
- L'importance de la démarche Éviter-Réduire-Compenser a été soulignée à différentes reprises et différentes expressions formulent l'importance de réaliser un projet de moindre impact ;

- **Peu d'expressions sur les variantes de tracé portent sur l'optimisation sur chaque secteur des variantes proposées par le maître d'ouvrage :**

- Des participants ont exprimé leurs situations particulières et demandé des compléments d'information, sans forcément prendre position ;
- Certains participants se sont positionnés en faveur ou contre une variante, en lien avec leur situation personnelle ;
- Les contributions et échanges sur les variantes de tracé confirment les analyses du maître d'ouvrage et vont dans le sens des variantes préférentielles proposées par le maître d'ouvrage avec des points d'attention et des demandes d'optimisation du tracé, notamment sur la Draille Marseillaise.

## EN CONCLUSION : SUITES ENVISAGÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Suite aux enseignements de la concertation publique réglementaire, le maître d'ouvrage prévoit une **reprise du processus de concertation continue au 3<sup>e</sup> trimestre 2021**, en parallèle de la **poursuite des études** et en vue de finaliser l'élaboration des principales caractéristiques du projet et de préparer le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

### LES PRINCIPES DE LA POURSUITE DE L'ÉLABORATION DU PROJET

#### Poursuite de l'élaboration du projet dans le cadre de la gouvernance actuelle

L'élaboration du projet sera poursuivie dans le cadre de la gouvernance en place. Celle-ci est composée de deux instances :

- Le **comité des élus**, sous la présidence du préfet de région, est l'instance décisionnelle et d'arbitrage du projet. Pour rappel, le Comité des élus réunit les instances suivantes :
  - Préfet de région Provence-Alpes-Côte-D'Azur
  - Sous-préfecture d'Arles
  - Conseil régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur
  - Département des Bouches-du-Rhône
  - Communauté d'Agglomération ACCM
  - Commune d'Arles
  - Commune de Saint-Martin-de-Crau
  - Députée de la 16<sup>ème</sup> circonscription des Bouches-du-Rhône
  - DIR Méditerranée
  - DREAL Provence-Alpes-Côte-d'Azur
  - DDTM des Bouches-du-Rhône
- Le **comité technique** est l'instance de préparation des décisions soumises au comité des élus. Il réunit les services techniques des entités membres du comité des élus, ainsi que ceux de la Chambre d'Agriculture et de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

#### Poursuite des études sur la définition du projet et son insertion dans son environnement naturel, urbain, agricole et culturel

Le maître d'ouvrage prévoit de poursuivre les études de définition du projet en cohérence avec les enseignements de la concertation publique et avec les exigences réglementaires à satisfaire en vue de l'enquête publique préalable à sa déclaration d'utilité publique.

La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur prévoit ainsi, sur la base de la variante de tracé retenue suite à la concertation publique réglementaire de décembre 2020 – janvier 2021, de :

- **Poursuivre le processus d'études et de concertation continue** pour affiner la conception du projet et établir le contenu du dossier d'enquête publique qui comprendra le dossier d'étude d'impacts ;
- **Conduire les procédures d'information et de saisine des autorités compétentes** telles que l'Autorité environnementale (AE) et mener la Concertation Inter-Services (CIS) aux niveaux local et national sur la base du projet de dossier d'enquête publique établi à l'issue de la prochaine phase d'études ;
- **Informers la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)** du bilan de la concertation publique et des suites envisagées en matière de concertation continue.

#### Reprise de la concertation continue

La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur prévoit la reprise de la concertation continue afin de poursuivre l'élaboration collaborative du projet, notamment sur l'approfondissement de la variante de tracé retenue, son optimisation et son insertion environnementale.

Sur la base de la variante de tracé retenue, les objectifs spécifiques poursuivis par la concertation continue sont les suivants :

- **Poursuivre la réflexion pour la mise au point détaillée de la variante de tracé** ;
- **Poursuivre la démarche Éviter-Réduire-Compenser**, notamment dans le cadre d'une concertation avec les acteurs économiques, gestionnaires du territoire et experts locaux ;
- **Caractériser les attentes et solutions possibles pour répondre aux enjeux sur les différentes thématiques** (agriculture, milieux naturels, cadre de vie, etc) ;
- **Conduire une démarche d'intégration réciproque du projet de contournement autoroutier d'Arles avec les projets locaux** portés par les collectivités ;
- **Informers le grand public** de la poursuite de l'élaboration du projet en vue de l'enquête publique.

Le maître d'ouvrage prévoit notamment dans cette perspective de :

- **Poursuivre la mobilisation du Comité de suivi**, instance de partage d'informations, d'échanges et de suivi de l'ensemble des réflexions avec toutes les entités participant à la concertation continue ;
- **Mettre en place de nouveaux groupes de travail associant différentes parties prenantes localement** sur les thématiques de l'agriculture, de l'hydraulique, des milieux naturels, du cadre de vie et de la coordination avec les projets urbains et de mobilité portés par les collectivités locales ;
- **Poursuivre les échanges et rencontres bilatérales avec les acteurs locaux** en tant que de besoin.

## LES MODALITÉS DE LA POURSUITE DE L'ÉLABORATION DU PROJET

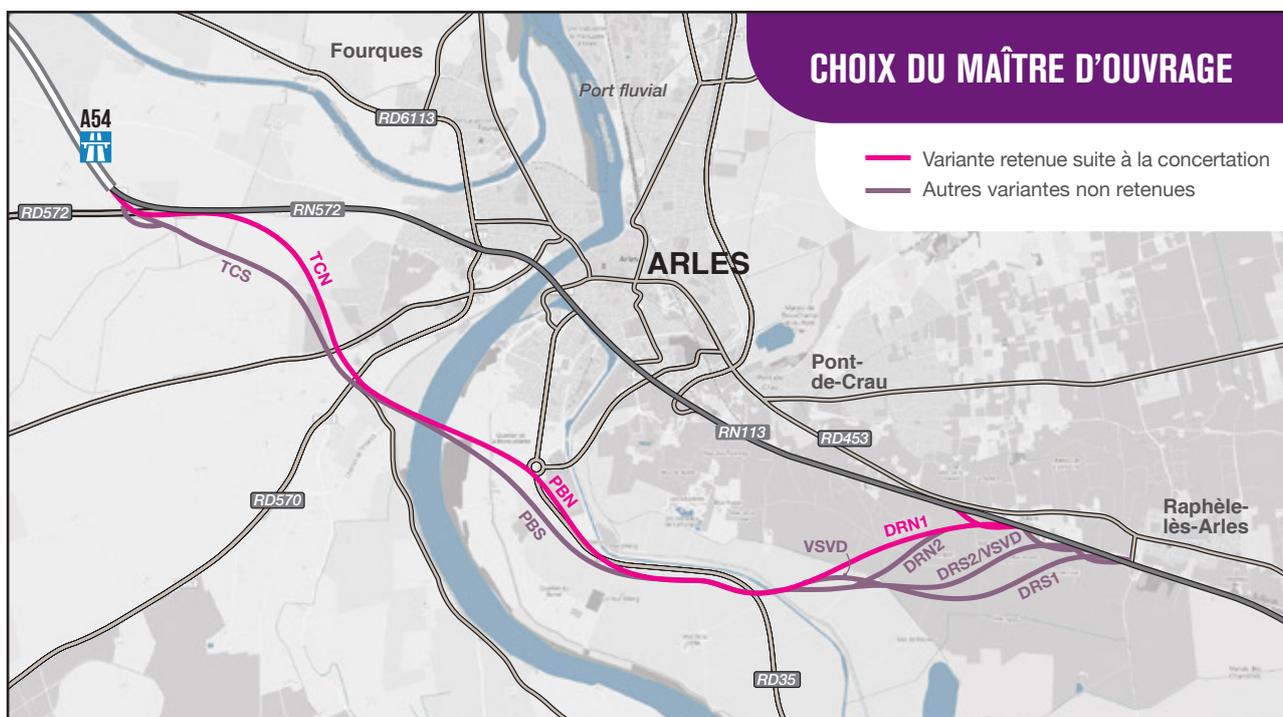
### CHOIX DE LA VARIANTE DE TRACÉ À APPROFONDIR EN VUE DE L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Au cours de la concertation, les participants ont pu s'exprimer sur chacune des variantes de tracé sur les secteurs concernés par le tracé neuf (Tête de Camargue, Plan du Bourg, Draille Marseillaise), ainsi que sur le secteur concerné par l'aménagement sur place qui ne fait donc pas l'objet d'un choix de variante. Au sein du dossier support de la concertation, la DREAL a mis à disposition du public des analyses multicritères pour chacun des secteurs (partie 6 : « Les variantes de tracés proposées à la concertation »).

Compte-tenu des expressions formulées par les participants lors de la concertation, détaillées dans la partie « Analyse des expressions sur les variantes de tracé, tous modes d'expression confondus » (p. 30) du présent bilan, et de ses analyses préalables, le maître d'ouvrage propose de retenir pour la poursuite des études en vue de l'enquête publique préalable à l'obtention de la déclaration d'utilité publique les variantes de tracé suivantes :

- **Secteur Tête de Camargue** : variante de tracé TC Nord (TCN), qui apparaît plus favorable sur les enjeux de milieux naturels, physiques et agricoles, grâce notamment à un tracé plus court réduisant les emprises foncières ;
- **Secteur Plan du Bourg** : variante de tracé PB Nord (PBN), qui apparaît plus favorable sur les enjeux de milieu naturel, physique, agricole et de cadre de vie, en limitant les effets de coupure sur les milieux et en s'éloignant des mas environnants ;
- **Secteur Draille Marseillaise** : variante de tracé DR Nord 1 (DRN1), qui présente notamment des effets moindres sur le milieu naturel et physique du fait de son plus grand éloignement des marais de Meyranne et des Chanoines, de sa plus faible interaction avec le fonctionnement hydraulique et d'une surface agricole prélevée moindre ;
- **Secteur Aménagement Sur Place (ASP)** : pas de variante.

Cette variante de tracé globale, constituée des sous variantes TCN-PBN-DRN1-ASP, est dénommée dans la suite du présent document « variante retenue ».



La DREAL a pris en compte les expressions portant principalement sur le cadre de vie des riverains à proximité du nouveau tracé, notamment sur le secteur de la Draille Marseillaise.

Pour apporter des réponses à ces attentes en matière de préservation du cadre de vie, la DREAL a notamment prévu :

- **D'examiner l'optimisation possible du tracé sur le secteur de la Draille Marseillaise**, à proximité du Mas Châteaufort, afin de limiter l'impact visuel et préserver les enjeux patrimoniaux qui y sont liés, sans augmenter les impacts prévisionnels sur les autres thématiques (notamment sur les milieux naturels et physiques, l'agriculture et le milieu humain) ;
- **De partager**, dans le cadre de la concertation continue, **les approfondissements sur les possibilités d'optimisation du tracé**, en particulier sur la zone nord-ouest du secteur de la Draille Marseillaise ;

- **De porter une attention particulière à la situation des riverains concernés par la variante de tracé retenue**, notamment pour ceux situés entre la future RN 113 requalifiée et le contournement autoroutier, pour ceux situés dans la zone de jonction entre l'aménagement sur place de la RN113 et pour les riverains à proximité du tracé neuf :

- Par la mise en œuvre de protections acoustiques ;
- Par un travail approfondi sur l'insertion paysagère du contournement ;
- Par un approfondissement des cheminements (promenade, routiers, hydrauliques...).

## LES ÉTUDES À VENIR

Le maître d'ouvrage prévoit de **poursuivre les études de conception et d'évaluation des impacts du projet jusqu'à l'enquête publique** prévue fin 2022, selon les principes identifiés ci-après qui seront déclinés et précisés en concertation continue.

### L'information sur le choix de la variante de tracé retenue

- **Publication** sur le site internet du projet (<https://www.contournementarles.com>) **du bilan de la concertation et du plan de la variante de tracé retenue** (environ 60m de large) avant optimisation le cas échéant ;
- **Associer à cette variante de tracé une bande d'études** (environ 300 mètres de large, éventuellement plus réduite dans les secteurs en aménagement sur place et élargie au niveau des points singuliers comme les échangeurs), **au sein de laquelle les optimisations et l'insertion des équipements connexes** (bassins d'assainissement, aires de repos et service) **pourront être examinées**, et qui préfigure la future « bande d'enquête publique » associée au projet qui sera soumis à enquête (la DUP portant sur la « bande de DUP » et non sur le tracé fin auquel est associée cette bande) ;
- **Demande d'un arrêté préfectoral de prise en considération des études sur la base de cette bande d'études.** Cet arrêté, qui pourra se traduire par une actualisation du périmètre d'étude du contournement autoroutier figurant à ce jour au PLU d'Arles, permet le cas échéant au porteur de projet concerné (ici l'État) de décider d'un sursis à statuer sur une demande d'autorisation d'urbanisme dans le périmètre concerné (décision qui doit être motivée et qui ne peut être opposée que dans le cas où l'autorisation d'urbanisme demandée compromet ou rend plus onéreuse la réalisation du projet). La durée du sursis à statuer ne peut excéder 2 ans. À l'expiration du délai de validité du sursis à statuer, une décision doit, sur simple confirmation par l'intéressé de sa demande, être prise par l'autorité compétente chargée de la délivrance de l'autorisation (la Ville pour une demande de permis de construire).
- S'agissant des **solutions alternatives au projet porté par l'État** (options sous-fluviales, itinéraire alternatif poids lourds via Orange), une **synthèse des rapports d'analyse est d'ores-et-déjà mise à disposition du public** sur le site internet du projet (<https://www.contournementarles.com>). **Le dossier d'enquête publique présentera le processus de définition du projet** ayant conduit à retenir dans un premier temps le fuseau d'études VSV, puis la variante de tracé évaluée et soumise à enquête publique.

Le plan indicatif représentant la variante de tracé à l'issue de la concertation publique réglementaire, ainsi que la bande d'étude associée, sera joint au présent compte-rendu publié sur le site Internet du projet [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com)

### La poursuite de la démarche Éviter-Réduire-Compenser engagée sur le projet

Le niveau d'études envisagé par la DREAL pour l'application de la démarche Éviter-Réduction-Compensation (mais également Accompagnement et Suivi) des impacts du projet, et le niveau d'exigence sur la qualité de l'étude d'impact constitutive du dossier d'enquête publique, sont élevés, à la hauteur des enjeux liés à l'insertion du projet autoroutier dans le territoire, dans la continuité et l'amplification des études antérieures réalisées lors des précédentes phases du projet.

La concertation publique a permis de confirmer le bien-fondé de cette approche, qui sera poursuivie à toutes les étapes de la démarche Éviter-Réduction-Compensation : sur l'appréciation

des impacts bruts du projet (directs et indirects), sur l'analyse de la manière de les éviter encore lors de la phase d'optimisation du tracé, sur l'identification de l'ensemble des mesures pouvant être mises en œuvre pour réduire ces impacts, ou enfin sur les mesures de compensation des éventuels impacts résiduels.

Suite au choix de variante de tracé pour la poursuite de l'élaboration du projet, le maître d'ouvrage prévoit notamment de :

- **Travailler à l'optimisation des emprises du projet**, sur le secteur en aménagement sur place comme sur le secteur en tracé neuf, afin d'éviter autant que possible les effets notamment sur le milieu naturel, le paysage et l'agriculture ;
- **Conduire les études sur les dispositions d'insertion « technique »** du projet en vue de l'établissement du dossier d'enquête publique (dispositifs acoustiques, maquette de représentation 3D, rétablissement des cheminements, localisation de l'aire de services, informations sur la vitesse de circulation retenue, etc.) ;
- **Travailler en cohérence avec les collectivités** sur l'usage des sols et la maîtrise des effets du projet ;
- **Mener un processus d'analyses**, en anticipation des procédures ultérieures à la Déclaration d'Utilité Publique, **sur les mesures de compensations environnementales** envisageables et possibles, et sur la base des premiers résultats de l'étude d'impact ;
- Lancer en complément une **étude-action visant une territorialisation de la démarche ERC à l'échelle élargie de la Crau et la Camargue**, portant sur l'ensemble des projets en cours sur le territoire dont les grands projets portés par l'État, et visant notamment à disposer d'une vision à moyen et long termes des besoins prévisionnels et des possibilités offertes en particulier en matière de compensation environnementale.
- Poursuivre le **processus de réduction et de compensation des impacts sur les enjeux agricoles, à l'échelle individuelle (exploitant) et collective (filière)**, en lien avec les exploitants concernés, la Chambre d'Agriculture et les représentants du monde agricole, et mener l'étude préalable agricole dans le cadre des études préalables à l'enquête publique ;
- Poursuivre le **processus de réduction des impacts sur les réseaux hydrauliques et définir les principes de rétablissement** des réseaux hydrauliques par le projet, en lien avec les différentes Associations Syndicales Autorisées du territoire en charge de l'irrigation ;
- **Piloter des études techniques approfondies de la variante retenue** intégrant les effets sur le bilan carbone et la déclinaison des engagements de l'État en matière de protection de l'environnement et de lutte contre le changement climatique.

### L'optimisation du système global d'exploitation

Le système d'exploitation général (péages, échangeurs existants et nouveaux) présenté à la concertation publique, et les projections de trafics actualisées qui en résultent, est le système étudié dans les précédentes phases d'études du projet. La DREAL conduira les analyses visant à l'optimisation de ce système global, avec l'identification et l'évaluation de différents scénarios permettant de répondre aux attentes et points de vigilance exprimés lors de la concertation publique sur la base des premières projections de trafic actualisées, sur le contournement comme sur le réseau local. Ces évaluations pourront être conduites à l'aune des critères suivants :

- **Coût estimé pour la puissance publique** (première estimation de la subvention d'équilibre supportée par la puissance publique, selon niveau d'autofinancement estimé dans le cadre de la concession) ;

- **Attractivité du contournement en lien avec la minimisation du trafic résiduel sur la RN113 requalifiée** en traversée d'Arles ;
- **Traitement des phénomènes d'évitement des péages** (notamment les « fuites », reports parfois significatifs vers les routes départementales pouvant constituer un itinéraire alternatif pour les trajets est-ouest et engendrer des niveaux de trafic non adaptés aux caractéristiques de ce réseau) ;
- **Intérêts des compléments d'échanges entre le contournement et le réseau local**, du point de vue de la demande de trafic et au regard des effets complémentaires estimés, techniques, socio-économiques et environnementaux ;
- Robustesse juridique du futur contrat de concession au regard du système retenu et des principes sur le droit du péage.

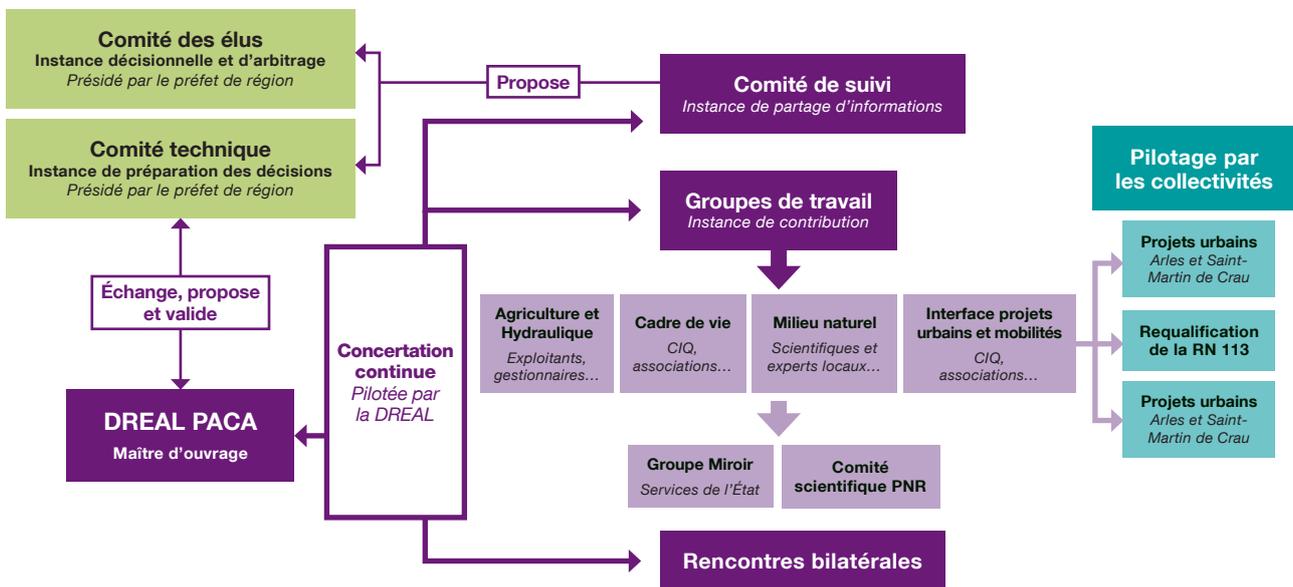
Les résultats de ces analyses seront partagés avec les collectivités en vue de définir le système d'exploitation global optimisé, sur la base duquel seront actualisées les projections de trafic. Le système ainsi que les nouvelles projections de trafic associées seront présentés aux participants de la concertation continue lors d'une séance spécifiquement dédiée.

**La poursuite de recherche de synergies entre le projet et les dynamiques et projets territoriaux :**

- **Étude des interfaces entre le projet de contournement autoroutier d'Arles et le réseau local**, dans le cadre d'une vision globale des mobilités à l'échelle du territoire ;
- **Approfondissement des études de trafic du projet de contournement** en cohérence avec l'avancement des réflexions sur le projet de requalification de la RN 113 porté par la Ville d'Arles, et en réponse aux attentes des participants en matière de desserte locale, d'intermodalité et d'optimisation du système d'exploitation global (échanges et péage) ;
- **Études sur les réseaux hydrauliques pour contribuer à résoudre les dysfonctionnements signalés** en termes d'écoulement des eaux au-delà des obligations du porteur de projet de rétablir le fonctionnement préexistant, sur la partie du projet en aménagement sur place de la RN113 actuelle située à proximité immédiate de la voie ferrée.

## POURSUITE DE LA CONCERTATION CONTINUE EN 2021

La DREAL mettra à nouveau en œuvre un processus de concertation continue sur la période 2021 - 2022, selon le schéma actualisé suivant :



### Comité de suivi

Cette instance a vocation à être le **lieu de partage et d'informations des réflexions des groupes de travail thématiques**. Les acteurs locaux seront invités à participer, en fonction de leurs volontés d'implication. Les organismes invités à participer au comité de suivi en 2019-2020 le seront pour la prochaine phase de concertation continue. Tout acteur local, sous forme d'organisme ou d'association, pourra faire la demande auprès du maître d'ouvrage afin d'intégrer l'instance du Comité de suivi. Pour rappel, la liste du comité de suivi réuni en 2020 est détaillée dans la partie « L'historique du projet », p. 4 du présent document.

### Groupes de travail thématiques

Dans le cadre de la reprise de la concertation continue et en vue d'alimenter et d'enrichir les études de définition du projet et d'appréhension de ses impacts et la façon de les réduire et les compenser, le maître d'ouvrage prévoit de **concerter** les acteurs économiques, gestionnaires du territoire et experts locaux sur les thématiques de **l'agriculture**, de **l'hydraulique**, des **milieux naturels**, du **cadre de vie** et des **interfaces entre la nouvelle autoroute et les projets locaux** (urbains et mobilités). Ces groupes de travail viseront notamment :

- La poursuite d'une démarche de **coopération avec les acteurs institutionnels et représentatifs** pour rechercher des

réponses partagées aux problématiques relevant de leur responsabilité : élus du territoire, Services de l'État, Parc Naturel régional de Camargue, Chambres consulaires, etc

- La **définition avec les gestionnaires de réseaux hydrauliques** des attentes en matière d'élaboration des **solutions détaillées de rétablissement et d'amélioration du système hydraulique** sur le territoire ;
- La **poursuite d'un travail individuel avec les exploitants agricoles concernés par le tracé retenu** et le cas échéant, l'approfondissement de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation à l'échelle individuelle ;
- La **conduite de l'étude préalable agricole**, qui identifiera les impacts du projet sur l'économie agricole du territoire à l'échelle des filières, et pourra conduire selon l'évaluation de ces impacts à des propositions de mesures de compensation dites collectives ;
- La **poursuite de l'évaluation des effets directs et indirects du projet sur les milieux naturels** et l'élaboration des mesures d'évitement, de réduction puis de compensation environnementale envisagées en conséquence.

La DREAL mobilisera les groupes de travail pour l'évaluation des impacts sur le patrimoine environnemental et humain, sur le milieu urbain et dans la définition des mesures de réduction d'impacts et de compensation en lien avec les caractéristiques de la variante de tracé retenue. L'objectif de la DREAL est de définir et réaliser un projet cohérent avec la préservation des patrimoines environnementaux et humains du territoire.

Ces groupes de travail pourront notamment s'appuyer sur :

- Les méthodologies recommandées par le Ministère de la Transition Écologique ;
- L'état initial réalisé par les bureaux techniques ;
- L'état des lieux et inventaires de toute source technique ou scientifique et toute autre donnée pertinente portée à connaissance du maître d'ouvrage ;
- Les connaissances et compétences des participants et leurs expertises dans les domaines concernés.

## 1 Agriculture et Hydraulique

Le groupe de travail « Agriculture et Hydraulique » a pour objectifs **d'approfondir la prise en compte des enjeux de préservation de l'activité agricole**, des labels, et de travailler à l'évaluation partagée des impacts bruts et des mesures d'évitement et de réduction, à la définition des compensations au niveau individuel, à l'échelle des exploitations et, sur la base de l'étude préalable agricole, à l'évaluation de l'intérêt de mesures de compensation possibles au niveau collectif, à l'échelle des filières, et, le cas échéant, à leur définition. Le groupe pourra aborder des enjeux transversaux comme l'accompagnement de la profession agricole et traitera également du rétablissement des communications hydrauliques et agricoles et des systèmes de gestion avec les associations et syndicats.

La DREAL prévoit de mobiliser pour ce groupe de travail la **Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône** (par ailleurs associée à la démarche d'ensemble de l'étude sur le volet agricole), la **SAFER**, les **représentants d'organismes professionnels** représentatifs des cultures, des cahiers des charges (bio...) et les **gestionnaires de réseaux d'irrigation**.

## 2 Cadre de vie

Le groupe de travail « Cadre de vie » a pour objectifs de **poursuivre la caractérisation des attentes et spécificités locales** et les solutions pour y répondre (dispositifs acoustiques, insertion paysagère, cheminements...). Il portera également sur les optimisations possibles de la variante de tracé, en lien notamment avec les enjeux patrimoniaux.

La DREAL prévoit de mobiliser pour ce groupe de travail les **collectivités territoriales**, ainsi que les **CIQ** et les différentes **associations représentantes de collectifs de riverains**, concernés par l'aménagement sur place de la RN113 actuelle ou par les secteurs en tracé neuf.

## 3 Milieux naturels

Le groupe de travail « Milieux naturels » a pour vocation de **rassembler les organismes locaux à portée scientifique** (experts locaux, gestionnaires des sites...), avec pour objectif de :

- **Traiter des enjeux sur les milieux naturels et physiques** concernés par le projet de contournement autoroutier d'Arles ;
- En particulier, **échanger sur l'avancement de la démarche ERC** pour les mesures d'évitement, les mesures de réduction des impacts, et sur l'anticipation dès la phase d'études préalables à l'enquête publique des principes de compensation des impacts résiduels ;
- Contribuer à **améliorer l'insertion environnementale** du projet qui sera proposé à l'enquête d'utilité publique ;
- **Caractériser les effets du projet** en lien avec la problématique du changement climatique et traiter les effets négatifs.

Le groupe de travail pourra en tant que de besoin solliciter l'expertise ou intégrer le résultat des réflexions développées au sein de deux nouveaux sous-groupes associés à l'élaboration du projet :

- le « groupe miroir », réunissant autour du maître d'ouvrage les services locaux de l'État futurs instructeurs de l'étude d'impact du projet dans le cadre de la consultation inter-services (CIS) préalable au lancement de l'enquête d'utilité publique
- le Conseil scientifique et d'éthique du Parc naturel régional de Camargue, instance consultative du Parc existante et reconnue pour son expertise sur les enjeux environnementaux du territoire

Il sera également un lieu d'échange et de restitution des travaux menés dans le cadre de partenariats bilatéraux à poursuivre avec les organismes locaux à portée scientifique concernés par un ou plusieurs thématiques constitutives des études du projet.

## 4 Interface projets urbains et mobilités

Le maître d'ouvrage prévoit de mener une **démarche d'intégration réciproque du projet de contournement autoroutier d'Arles avec les projets locaux** portés par les collectivités territoriales, tant en matière d'urbanisme que de développement des nouvelles mobilités.

Cette démarche vise à présenter à l'enquête d'utilité publique un projet intégrateur des besoins d'intermodalité et des projets de développement des collectivités.

Pour répondre à cette démarche, la DREAL prévoit la mise en place d'un groupe de travail « Interface projets urbains et mobilités » en lien avec les travaux menés par les collectivités :

- **Projets de mobilité** : pôles d'échanges autour de la gare d'Arles, réflexion sur le développement des mobilités collectives et actives, etc ;

- **Projet de requalification de la RN 113** en traversée d'Arles et de liaisons inter-quartiers ;
- **Projets urbains** sur la Ville de Saint-Martin-de-Crau.

Pour ce groupe de travail, la DREAL mobilisera les **collectivités porteuses de projets urbains et de mobilités**, ainsi que leurs **partenaires locaux ou territoriaux** (CIQ, associations de mobilité, services de l'État, Conseil Départemental, Conseil Régional, Chambre de Commerce et d'Industrie, etc).

Le groupe de travail pourra s'appuyer et nourrir les réflexions (études et/ou concertation) des projets portés par collectivités partenaires, notamment celles en lien avec la requalification de la RN 113, pilotée par la Ville d'Arles

### Rencontres bilatérales

La DREAL PACA prévoit de **poursuivre les rencontres individuelles en fonction des besoins**, notamment avec les **exploitants agricoles ou propriétaires concernés** par la variante de tracé retenue, afin d'identifier les besoins, attentes et diffuser de l'information quant à l'élaboration du projet et les diverses procédures menées.

L'ensemble du dispositif ajusté pour la prochaine phase de concertation continue du projet sera présenté au Comité de suivi du contournement autoroutier d'Arles, préalablement à la réinstallation des différents groupes de travail pour la période 2021-2022.

### Le calendrier prévisionnel jusqu'à l'enquête d'utilité publique

*Périodes indicatives et phases d'études globales à venir jusqu'à l'enquête publique*

#### Juin – novembre 2021

- Études détaillées préalables à l'enquête publique permettant de stabiliser le programme de l'opération à présenter à enquête publique (tracé optimisé, système d'échange, aires de services, etc)

#### Novembre 2021– mars 2022

- Constitution du dossier d'étude d'impact
- Constitution du dossier d'enquête pour consultations

#### 2<sup>e</sup> trimestre 2022

- Lancement des procédures préalables à l'enquête publique : Consultation inter-services locale et nationale sur le projet de dossier d'enquête, concertation des collectivités au titre de l'article L.122-1 du code de l'environnement, avis de l'Autorité environnementale, si nécessaire, contre-expertise du dossier socio-économique par le Secrétariat Général pour l'Investissement...

#### Fin 2022 - début 2023

- Enquête d'Utilité Publique





**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement**

Réalisation : Nicaya / Studio Magellan - Crédits photo : DREAL PACA, Shutterstock, iStockphoto, DR

La DREAL PACA est un service régional déconcentré du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 - Marseille cedex 3 / Tél. accueil : 04 88 22 61 00

[www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)