



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

**Contournement autoroutier d'Arles – Concertation continue
Compte-rendu du groupe de travail « Cadre de vie »
Secteur Saint-Martin de Crau
28 septembre 2023**

DEROULEMENT DE LA SEANCE

La réunion s'est déroulée selon les séquences suivantes :

- Accueil, présentation des intervenants et de l'organisation de la réunion
- Partage d'informations sur le projet : état d'avancement du projet, retours sur le précédent groupe de travail
- Présentation du projet technique sur le secteur Saint-Martin de Crau : tracé / emprises, rétablissements, hydraulique routière, protections acoustiques, insertion paysagère / architecturale, vidéo de la maquette 3D
- Présentation des autres effets du projet sur le cadre de vie
- Temps d'échanges
- Suites et clôture de la séance

HEURE DE DEBUT : 17h30

HEURE DE FIN : 20h15

OUVERTURE DE LA SÉANCE

Blandine PÉRICHON, du cabinet Nicaya conseil qui accompagne la DREAL dans le processus de concertation, présente les intervenants et partage les règles de travail pour permettre le bon déroulement de cette réunion.

SYNTHESE DES ECHANGES

1) Partage d'informations sur le projet

- État d'avancement du projet et objectifs du groupe de travail
- Retour sur les précédentes rencontres

Voir support de présentation : diapositives 5 à 15

Lionel PATTE, directeur adjoint de la Direction Transport, Infrastructures et Mobilité de la DREAL PACA et Mathieu GICQUEL, chef du service Maitrise d'Ouvrage rappellent les objectifs du projet, présentent sa consistance à date ainsi que le calendrier prévisionnel jusqu'à la mise en service du contournement.

Enfin, ils rappellent les objectifs de ce groupe de travail ainsi que l'ordre du jour de la première réunion avec les riverains sur le secteur St-Martin de Crau, organisée le 20 janvier 2022.

Échanges avec les participants

Cette présentation n'a pas suscité de prise de parole en plénière des participants.

2) Le projet technique sur le secteur Saint-Martin de Crau

- Tracé / emprises
- Rétablissements routiers / agricoles / modes doux
- Hydraulique routière
- Protections acoustiques
- Principes d'insertion paysagères / architecturales
- Vidéo de la maquette 3D du projet

Voir support de présentation, diapositives 17 à 63

Boris METRAL, ingénieur d'études et Anne-Sophie ALLIBE, cheffe de projet Environnement du bureau d'étude EGIS, présentent le projet technique sur le secteur de Saint-Martin de Crau.

Ils détaillent les emprises du projet sur le secteur et les ajustements / optimisations apportées à la suite du précédent groupe de travail sur le secteur : ouvrages, bassins, aire de service, modification des échangeurs Centre & Est, ...

Ils présentent les rétablissements routiers, agricoles et des modes doux prévus dans le cadre du projet, leur usage et hauteur respective. Ils présentent également des éléments relatifs à l'hydraulique routière du projet.

Ils partagent ensuite les effets du projet sur l'ambiance sonore du secteur et les mesures de protections acoustiques prévues.

Enfin, ils détaillent les principes d'insertion paysagère et architecturale du projet, illustrés dans une vidéo de la maquette 3D du projet sur le secteur St-Martin de Crau.

Échanges avec les participants

Tracé / emprises du projet

- Un participant estime pertinent que les camions en provenance d'Arles aient un accès facilité à la zone logistique au Sud de l'actuelle voie rapide.
- Un participant interroge la DREAL sur l'installation d'un péage au niveau de Saint-Martin de Crau.
 - Lionel PATTE indique que les trajets sur le contournement entre l'échangeur de Balarin et Saint-Martin de Crau seront gratuits : c'est un engagement du maître d'ouvrage. Les véhicules (légers ou poids lourds) qui traverseront intégralement le contournement devront s'acquitter d'un péage : c'est grâce à ces redevances que l'autoroute pourra être en majorité financée.
 - Les péages du contournement n'auront plus de barrière physique mais des péages en free flow ou flux libre (portiques avec scan de plaque d'immatriculation, sans arrêt des véhicules).

Protections acoustiques

- Un participant souhaite savoir si les mesures de l'ambiance sonore du secteur ont été réalisées sur plusieurs points.
 - Anne-Sophie ALLIBE indique que, pour la réalisation de l'étude acoustique, plusieurs points de mesure ont été retenus sur l'ensemble du tracé.
- Un participant indique qu'il existe aujourd'hui une butte naturelle ayant déjà un effet de réduction des nuisances sonores de la voie rapide. Cette butte ayant tendance à s'affaisser avec le temps, il s'inquiète de voir ses effets disparaître à horizon de réalisation du projet et interroge la DREAL sur la possibilité de prolonger vers l'Est l'écran acoustique proposé.
- Un participant souhaite savoir si les effets des vents sud et sud-est ont été pris en compte dans l'étude acoustique. Il estime que le domaine du lac constitue une caisse de résonance qui semble ne pas apparaître sur les cartes acoustiques présentées.
 - Lionel PATTE rappelle que les études acoustiques permettent de mettre en évidence les incidences éventuelles du projet de contournement autoroutier d'Arles par rapport à l'ambiance sonore actuelle : en cas de hausse du niveau sonore supérieure à 2 dB(A) avec la mise en service du projet, la loi oblige le maître d'ouvrage à installer des protections acoustiques. Il précise que, malgré l'absence d'impact du projet sur l'ambiance sonore dans le secteur de St-Martin de Crau, la DREAL propose d'aménager un écran acoustique afin d'améliorer le cadre de vie des riverains.
 - Il indique que l'opportunité de prolonger cet écran acoustique sera étudiée afin de vérifier si son efficacité pour l'amélioration du cadre de vie des riverains est avérée et si la hausse du coût induite est justifiée.
 - *Commentaire post-réunion : l'écran acoustique proposé s'étend au droit du domaine du Lac jusqu'à la traversée de la RN113 par la Chapelette.*

- *Commentaire post-réunion : l'efficacité et le coût du prolongement de l'écran acoustique sera étudié début 2024. Deux compléments seront regardés : jusqu'au chemin de Saint-Chamas puis jusqu'à l'échangeur de SMC Est.*
- Anne-Sophie ALLIBE indique que les mesures acoustiques sont combinées à des modélisations prenant en compte la topographie des lieux, les trafics sur l'ensemble de l'année, la météo, ... afin de rendre compte le plus fidèlement possible de l'ambiance sonore tout au long de l'année.
- Lionel PATTE indique que des vérifications seront menées afin de s'assurer que les modélisations acoustiques sur le secteur de St-Martin de Crau ont pris en compte de manière fine les particularités topographiques (en l'occurrence, la caisse de résonance du domaine du lac).
- *Commentaire post-réunion : un point de mesure acoustique de 24h a été réalisé en 2019 à l'ouest du domaine du Lac. Il a servi à caler le modèle acoustique et tient compte des paramètres tels que la topographie, le vent... Ainsi, l'effet plan et réfléchissant du lac est bien pris en compte dans les différentes cartes acoustiques du diaporama présenté lors de la réunion.*
- Une participante interroge la DREAL sur le choix de la hauteur de l'écran de protection.
 - Anne-Sophie ALLIBE indique que les hauteurs d'écrans sont étudiées selon la topographie des lieux et des biens à protéger : des tests d'efficacité sont menés avec différentes hauteurs d'écrans.
 - Il ajoute que, d'une manière générale, on considère qu'un écran de protection réduit le bruit de manière significative jusqu'à 1m50 de hauteur. Au-delà, les apports en termes acoustiques ne sont pas toujours significatifs.
- Un participant interroge la DREAL sur les différences en termes de bruits et de pollution pour des véhicules circulant à 90 km/h et à 130 km/h.
- Plusieurs participants soulignent que la vitesse maximale autorisée sur le contournement est un sujet très important pour les riverains. Ils interrogent la DREAL sur la possibilité de réduire la vitesse sur l'autoroute au droit d'Arles et Saint-Martin de Crau, à l'instar des traversées de Montpellier et Salon-de-Provence (tronçons respectivement limités à 110 et 90 km/h). Ils rappellent également leur souhait que le maître d'ouvrage approfondisse l'étude acoustique, en lien avec la demande de rallonger l'écran acoustique.
- Rémy JACQUOT, Adjoint au Maire de St-Martin de Crau, indique que la Ville a sollicité la DREAL pour limiter la vitesse sur le contournement à 90 km/h au droit de la commune. Il souhaite que le maître d'ouvrage mette en place toutes les mesures nécessaires pour réduire la pollution et les nuisances sonores.
 - Boris METRAL indique qu'un véhicule circulant à 130 km/h a effectivement une incidence sonore et sur la pollution plus importantes qu'un véhicule circulant à 90 km/h.
 - Lionel PATTE indique que la décision de passer la vitesse à 130 km/h sur l'ensemble du linéaire du contournement (tracé neuf + aménagement sur place) répond à un objectif de cohérence autoroutière entre le contournement et l'A54. Il rappelle que les études acoustiques ont mis en évidence que le projet de contournement (avec une vitesse de circulation à 130 km/h) n'a pas d'impact significatif sur l'ambiance sonore dans le secteur de St-Martin de Crau. Il souligne que la DREAL propose malgré tout d'aménager un écran acoustique afin d'améliorer le cadre de vie des riverains.

- Il précise que lors l'Enquête Publique du projet prévue en 2024, le maître d'ouvrage présentera également les effets d'une vitesse à 110 km/h sur l'autoroute : temps de parcours, effets sur l'ambiance sonore et la pollution, ... Le public aura, à cette occasion, la possibilité de donner son avis sur la vitesse maximale autorisée sur l'autoroute. Il ajoute qu'en cas de modification du projet (réduction de la vitesse) à l'issue de l'Enquête Publique, le dimensionnement des protections acoustiques devra être réévalué car les propositions actuelles sont dimensionnées pour une vitesse sur autoroute à 130 km/h.

Aire de service

- Un participant interroge la DREAL sur les services qui seront offerts par l'aire.
 - Boris METRAL indique que l'aire proposera les services dits « classiques » d'une aire autoroutière : commerce, sanitaires, station carburant et bornes de recharges électriques, ... Il ajoute que l'aire sera dotée d'un espace dédié aux camping-cars.
 - Lionel PATTE précise que cette aire est conçue comme un éco-projet : sobriété dans la consommation de ressources, autonomie via photovoltaïque, mise en valeur paysagère / patrimoniale, innovations dans les services proposés, 50% d'espaces végétalisés... Elle sera intégrée et ouverte sur la ville de St-Martin grâce aux accès (routiers et modes actifs) intégrés, en complément des accès pour les usagers depuis l'autoroute : un itinéraire cyclable nord-sud, parking covoiturage, nouvel accès à la déchetterie permettant d'éviter l'itinéraire actuelle par le centre-ville.
- Une participante interroge la DREAL sur la pertinence d'implanter une aire de service au niveau de St-Martin de Crau.
 - Boris METRAL indique que la création d'aire à intervalles réguliers est réglementairement nécessaire sur le linéaire d'une autoroute afin d'assurer la sécurité des usagers (notamment, limiter les risques liés à l'endormissement). À cela s'ajoutent des contraintes supplémentaires liées à la présence de nombreux transports logistiques sur ce linéaire : des contraintes différentes s'appliquent pour les chauffeurs de poids lourds.
 - Lionel PATTE précise que les aménagements spécifiques prévus sur cette aire de service offriront un potentiel de développement de la commune de St-Martin de Crau auquel les élus de la commune se sont montrés favorables.
- Un participant indique que la zone logistique au Sud de la voie rapide a été aménagée récemment : la création de l'aire de service aurait pu être envisagée de manière concomitante.
 - Lionel PATTE indique que l'avancement du projet de contournement autoroutier d'Arles au moment de la création de la zone logistique de St-Martin de Crau ne permettait pas de définir l'emplacement et les modalités d'aménagement de l'aire de service.
- Un participant indique être propriétaire d'un bien situé à moins de 100m de l'actuelle RN113 : il fait part de son mécontentement de n'avoir pas reçu de courrier d'invitation au groupe de travail du jour. Il ajoute qu'il ne souhaite pas que la passerelle modes doux reliant l'aire au centre-ville soit aménagée devant sa parcelle : il estime que les piétons empruntant cette passerelle auront une visibilité entière sur sa parcelle, ce qui ne lui convient pas. Il précise que, pour des raisons de sécurité, il ne souhaite pas que personnes (chauffeurs poids lourds, touristes, ...) stationnées sur l'aire de service puisse traverser l'autoroute pour arriver juste devant chez lui (il précise que sa parcelle n'est pas clôturée).

- Lionel PATTE confirme qu'il aurait dû recevoir une invitation, en tant que propriétaire d'un bien situé à 100m de la voie rapide actuelle : il présente ses excuses pour cette erreur et invite le participant à renseigner ses coordonnées et son adresse en fin de réunion afin de mettre à jour la base de données des propriétaires.
- Boris METRAL indique que l'emplacement de la passerelle modes doux était soumis à plusieurs contraintes sur le secteur, notamment liées à la présence du canal de la Chapelette. Elle propose de revenir vers lui en fin de réunion pour aborder son cas précis, et l'encourage vivement à participer à l'enquête publique règlementaire.
- Lionel PATTE précise que cette passerelle doit notamment permettre aux saint-martinois d'accéder, via les modes doux, à l'aire de service pour ses commerces, son parking de covoiturage, ses bus régionaux, ses promenades, ... Il invite le propriétaire à participer à l'Enquête Publique prévue en 2024 afin de partager son avis concernant l'emplacement de la passerelle.

3) Autres effets du projet sur le cadre de vie

- Effets sur la sécurité routière et la congestion
- Impacts chantier
- Impacts sur l'air / santé

Voir support de présentation, diapositives 66 à 77

Lionel PATTE complète la présentation du projet technique sur le secteur St-Martin de Crau par un partage des effets du projet de contournement autoroutier sur la sécurité routière et la congestion sur le territoire du Pays d'Arles. Il partage également les impacts attendus du projet lors de sa phase chantier et sur l'air / santé.

Échanges avec les participants

- Un participant interroge la DREAL sur la durée des travaux.
 - Lionel PATTE indique que le calendrier du projet prévoit un démarrage des travaux en 2026 pour une mise en service du contournement en 2029. Il précise que le maître d'ouvrage présentera un premier planning des travaux lors de l'Enquête Publique de 2024. Il rappelle que le calendrier détaillé et définitif des travaux sera établi par le concessionnaire du projet, selon l'avancement des études techniques détaillées et des négociations d'acquisition foncières avec les propriétaires concernés : il ne sera pas nécessaire d'attendre la fin de l'ensemble des négociations pour que les travaux débutent.
- Plusieurs participant font part de leur inquiétude concernant les éventuelles nuisances sonores engendrées par des travaux de nuit.
 - Lionel PATTE indique que l'objectif est que la majorité des travaux du projet soient réalisés de jour, sans couper la circulation sur la voie rapide actuelle. Les éventuels travaux de nuit seraient strictement limités à des opérations spécifiques (par exemple, sur des échangeurs ou des passerelles) qui ne peuvent être réalisées de jour en raison du trafic routier.

- Il invite les propriétaires à participer à l'Enquête Publique afin de faire part de leurs inquiétudes : ces contributions permettront de définir un cahier des charges performant des travaux et pourront aider au choix du concessionnaire du projet.

4) Temps d'échanges en ateliers

Voir support de présentation, diapositives 78 à 80

Lionel PATTE invite les participants à se rendre sur différents espaces thématiques afin de prendre connaissance, de manière individuelle, des éléments présentés en plénière. Sont notamment abordées les thématiques suivantes :

- Tracé / emprises ;
- Rétablissements routiers, agricoles et modes doux ;
- Protections acoustiques ;
- Insertion paysagère / architecturale ;
- Vidéo de la maquette 3D ;

Les participants sont invités à qualifier les composantes du projet actualisé présenté par le maître d'ouvrage : points positifs / négatifs, remarques, questions.

Fin de la réunion

L'ordre du jour ayant été abordé et en l'absence de questions complémentaires des participants, Lionel PATTE présente les prochaines étapes du processus d'élaboration du projet de contournement autoroutier jusqu'à l'Enquête Publique prévue en 2024.

Il remercie ensuite les participants et clôture la réunion.

ÉLUS PRÉSENTS

Nom	Prénom	Fonction
ORIOU	Anne-Claire	3 ^{ème} Adjointe au maire
JACQUOT	Rémy	4 ^{ème} Adjoint au maire

LISTE DES PARTICIPANTS

Nom	Prénom
CARRENO	Jonathan
DEBICKI	François
GALLIAND	Rémi
GONZALEZ	Jaysun
IAMONTE	David
MARTIN	Rodolphe
METTEY	Jean-Paul
PASTRELLO	Norbert
PESSIONE	Johan
WARZÉE	Bernard
TURCH	Bernard
RAMON	Vincent
RAMON	Maryse