



**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 » n°2
Secteur Balarin-Raphèle
20 juin 2023**

DÉROULEMENT DE LA SÉANCE

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, objectifs du groupe de travail, retour sur les précédentes rencontres avec les riverains, rappels sur procédures foncières, ...
- Présentation du projet (technique) sur le secteur Balarin-Raphèle : tracé / emprises, rétablissements, desserte de Raphèle, 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 spécifiques : ateliers thématiques
- Clôture et suites de la séance

HEURE DE DEBUT : 17h30

HEURE DE FIN : 20h30

OUVERTURE DE LA SÉANCE

Stéphane SAINT-PIERRE, du cabinet Nicaya conseil qui accompagne la DREAL dans le processus de concertation, présente les intervenants et partage les règles de travail pour favoriser le bon déroulement de ce groupe de travail.

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

1) Partage d'informations sur le projet

- État d'avancement du projet et objectifs du groupe de travail
- Retour sur le précédent groupe de travail sur le secteur Balarin-Raphèle
- Point d'information sur les acquisitions foncières

Voir support de présentation : diapositives 4 à 21

Julien MENOTTI, responsable d'opération au sein de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, en charge du projet de contournement autoroutier d'Arles, rappelle les objectifs du projet, présente sa consistance à date et précise le calendrier prévisionnel du projet jusqu'à la mise en service du contournement.

Il rappelle ensuite le dispositif de concertation mis en place par le maître d'ouvrage et revient sur les précédentes rencontres avec les riverains : 1^{er} groupe de travail « Cadre de vie » du 25/11/2021 sur le secteur Balarin-Raphèle et permanences individuelles avec les riverains (mars 2022).

Enfin, il renouvelle le point d'information sur les procédures foncières prévues dans le cadre du projet, déjà présenté lors du précédent groupe de travail : définition du besoin foncier pour le projet, cadre réglementaire des procédures, modalités d'information des propriétaires concernés.

Échanges avec les participants

- Un participant souhaite savoir si le projet peut ne pas obtenir la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).
 - Julien MENOTTI indique que la DUP peut ne pas être obtenue si par exemple le projet n'était pas finançable par un concessionnaire ou s'il était avéré que l'itinéraire autoroutier réalisé ne serait pas suffisamment emprunté par les usagers (son utilité économique et sociale ne serait pas avérée) ou si l'intérêt public du projet n'était pas avéré.
 - Il rappelle que le maître d'ouvrage est convaincu de l'intérêt général du projet de contournement et travaille pour obtenir une DUP. Il souligne que le projet peut être en contradiction avec certains intérêts particuliers : l'Enquête Publique (prévue en 2024) permettra au public de s'exprimer sur l'opportunité du projet et donnera lieu à un avis d'une Commission d'Enquête concernant l'intérêt général du projet.
 - Si la DUP n'était pas obtenue, le projet serait abandonné.

- Un participant interroge la DREAL sur les délais entre les acquisitions foncières et le début des travaux.
 - Julien MENOTTI indique qu'après la DUP et une fois le concessionnaire désigné, ce dernier réalisera une enquête parcellaire afin de définir les emprises foncières définitives nécessaires au projet. Les représentants du service des Domaines (service de l'État) rencontreront ensuite chaque propriétaire concerné par une acquisition pour estimer leur bien. Puis, les propriétaires rencontreront individuellement le concessionnaire afin d'entamer des négociations pour l'acquisition de leur bien (en règle générale, ils sont informés 2 mois avant cette rencontre).
 - Ces procédures durent en moyenne 6 mois et peuvent s'étendre jusqu'à 12 mois maximum en cas de désaccord avec le concessionnaire. Ces cas particuliers (la grande majorité des acquisitions sont réalisées à l'amiable) peuvent conduire à une procédure judiciaire, avec un passage devant le juge des expropriations.
- Un participant indique que ce projet est discuté depuis plus de 30 ans : il interroge la DREAL sur les raisons de son blocage pendant plusieurs années et sur les raisons de sa reprise récente.
 - Julien MENOTTI explique que le projet a été mis en pause entre 2013 et 2018 pour être adapté à la nouvelle réglementation du PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation). Le projet initial prévoyait la création de remblais sans ouvrages de décharge et de transparence hydraulique (trous dans les remblais permettant de laisser passer l'eau). Il n'était donc pas compatible avec la nouvelle réglementation, suite à l'évolution de cette dernière.
 - En 2018, une décision ministérielle a commandé à la DREAL la reprise des études en vue de l'Enquête Publique. Une hausse du coût du projet de 150 millions d'euros a été estimée afin de réaliser les ouvrages de transparence hydraulique nécessaires au bon écoulement des eaux : le projet n'a désormais plus d'effet barrière, y compris en cas de crue exceptionnelle du Rhône et de rupture simultanée de l'ensemble des digues.
- Un riverain demande des précisions sur le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) publié en février 2023.
 - Julien MENOTTI indique que tous les grands projets d'infrastructures (routiers, ferroviaires et fluviaux) en France sont ré-évalués périodiquement dans un rapport d'inspection du COI qui préconise au gouvernement des projets à réaliser prioritairement. Le dernier rapport du COI à la date de l'atelier est celui de février 2023, disponible via le lien suivant : <https://www.vie-publique.fr/rapport/288386-conseil-d-orientation-des-infrastructures-rapport-strategie-2023-2042>.
 - Le projet de contournement autoroutier d'Arles fait partie des projets prioritaires fléchés par le COI dans ce rapport.

2) Le projet technique sur le secteur Balarin-Raphèle

- Tracé / emprises
- Rétablissements routiers / agricoles / modes doux
- Desserte de Raphèle
- Hydraulique routière
- Protections acoustiques
- Principes d'insertion paysagère / architecturale (ouvrages d'art, écrans)
- Vidéo de la maquette 3D du projet (vidéo)

Voir support de présentation, diapositives 22 à 82

Julien MENOTTI présente le tracé actualisé du contournement autoroutier sur ce secteur et détaille les emprises foncières du projet : ouvrages, bassins, ...

Il rappelle ensuite les impacts du projet sur les cheminements sur le secteur de Balarin-Raphèle et présente les rétablissements prévus dans le cadre du projet, leurs fonctionnalités et hauteurs respectives. Il présente également le projet de nouvelle desserte routière de Raphèle et les éléments relatifs à l'hydraulique routière en aménagement sur place.

Il partage ensuite les effets du projet sur l'ambiance sonore du secteur et les mesures de protections acoustiques prévues par la DREAL.

Enfin, il présente les principes d'insertion paysagère et architecturale du projet (ouvrages, viaduc, remblais), illustrés dans une vidéo de la maquette 3D du projet sur le secteur de Balarin-Raphèle.

Échanges avec les participants

Tracé / emprises

- Un participant souhaite savoir pourquoi le maître d'ouvrage n'a pas maintenu la vitesse à 110 km/h au droit de Raphèle.
 - Julien MENOTTI indique que le projet prévoit une continuité autoroutière à 130 km/h sur l'ensemble du linéaire. Il précise que la DREAL présentera à l'Enquête Publique une option de maintien de la vitesse à 110 km/h.
 - Il précise que de ce fait, les protections acoustiques du projet ont été dimensionnées en prenant en compte une vitesse de 130 km/h.
- Un participant interroge la DREAL sur l'altimétrie des voies par rapport au terrain naturel.
 - Julien MENOTTI indique que les voies resteront à hauteur de la voie rapide actuelle.
- Plusieurs participants interrogent la DREAL sur le réaménagement de l'actuelle RN113.
 - Julien MENOTTI indique que ce projet, porté par la Ville d'Arles, est encore en cours d'élaboration.
 - Marie-Amélie FERRAND-COCCIA, conseillère municipale d'Arles, indique que le contournement autoroutier et le réaménagement de la RN113 sont indissociables. La RN113 en traversée d'Arles sera réaménagée de manière ambitieuse afin de ne pas créer de nouveau de la congestion : plusieurs scénarios sont en cours d'élaboration.

L'ensemble du linéaire de la RN113 réaménagée ne sera pas assigné au même usage : le scénario retenu s'inscrit en cohérence avec les objectifs de la Ville d'Arles en matière de projet urbain, d'apaisement du centre-ville et de réorganisation des mobilités.

Rétablissement

- Un participant souhaite savoir pourquoi le maître d'ouvrage n'a pas conservé l'échangeur actuel de Raphèle.
 - Julien MENOTTI explique qu'il n'a pas été maintenu car il aurait été trop proche du futur échangeur de Balarin. Il était impossible de conserver les deux, ses bretelles d'accès n'auraient pas été aux normes autoroutières et donc trop dangereuses.
- Un participant interroge la DREAL sur les modalités d'accès à Raphèle quand un automobiliste viendra de Nîmes.
 - À l'aide des cartes présentées en diapositives 39 & 40, Julien MENOTTI rappelle que les automobilistes venant de Nîmes empruntent aujourd'hui la RN113 et sortent à l'échangeur de Raphèle.
 - Avec la mise en service du contournement (et la suppression de l'échangeur de Raphèle), deux options seront offertes aux automobilistes :
 - Quitter l'autoroute à l'échangeur *Arles sud rive gauche*, emprunter la nouvelle déviation RD35, puis la RN113 réaménagée jusqu'au nouveau raccordement RD453-RN113 et ensuite la RD453 jusqu'à Raphèle.
 - Sortir à l'échangeur de St-Hippolyte puis emprunter la D573 et ensuite la D453 jusqu'à Raphèle.
- Un participant interroge la DREAL sur les modalités d'accès à Salon-de-Provence depuis Arles.
 - À l'aide des cartes présentées en diapositives 39 & 40, Julien MENOTTI indique que les automobilistes souhaitant emprunter le contournement pourront se rendre jusqu'à la barrière de péage actuelle de St-Martin-de-Crau ou choisir de quitter l'autoroute à l'échangeur St-Martin Est pour se rendre à Salon via la RD113.
 - Les automobilistes pourront également utiliser le réseau local, via Raphèle et St-Martin de Crau.
- Un participant demande si la traversée de l'autoroute sera toujours possible au niveau de Raphèle.
 - Julien MENOTTI confirme que la traversée Nord / Sud sera maintenue au niveau de Raphèle.
- Un participant souhaite savoir si le pont de Saint-Hippolyte sera refait.
 - Julien MENOTTI indique que le pont actuel sera maintenu.
- Un participant souhaite avoir la confirmation que la passerelle de Balarin sera refaite.
 - Julien MENOTTI confirme que la passerelle de Balarin sera refaite et élargie.
- Un participant demande si le pont de la RD573 au-dessus de la voie ferrée sera refait compte-tenu de sa dangerosité.
 - Julien MENOTTI explique que le réaménagement du pont n'est pas prévu dans le projet autoroutier car cet ouvrage dépend du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône.

- Si le rétablissement de la desserte de Raphèle proposé par la DREAL entraînerait des évolutions des trafics sur les axes secondaires (y compris la RD573), des mesures compensatoires pourront être envisagées, en lien avec le Département.
- Un participant interroge la DREAL sur les éventuels péages dont devraient s'acquitter les habitants de Raphèle.
 - Julien MENOTTI 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* (portiques avec scan de plaque d'immatriculation, sans arrêt des véhicules).

Hydraulique routière

- Un participant interroge la DREAL sur les modalités d'évacuation des eaux en cas de trop-plein des bassins.
 - Julien MENOTTI indique que l'évacuation des eaux issues de l'autoroute seront réalisées dans les fossés existants. Le volume de stockage des bassins prévus dans le projet permettra un effet tampon pour à la fois traiter les pollutions avant rejet et contenir le débit de rejet dans les fossés.
 - Le groupe de travail Agriculture / Hydraulique, mobilisé par la DREAL et réunissant les représentants du monde agricole et les associations de gestion des réseaux hydrauliques, travaille particulièrement sur ces enjeux, importants pour le projet.
- Un participant interroge la DREAL sur la reprise des ouvrages sous la voie ferrée.
 - Julien MENOTTI rappelle que ces passages ne sont pas sous-dimensionnés mais insuffisamment entretenus par SNCF Réseau.
 - Les ouvrages sous la voie rapide actuelle sont sous-dimensionnés et seront repris dans le cadre du projet.

Protections acoustiques

- Une participante demande si le concessionnaire aura obligation de mettre en place les écrans acoustiques proposés par la DREAL.
 - Julien MENOTTI explique que le dossier des engagements de l'État inclura les mesures acoustiques prévues par la DREAL. Ce dossier, indexé à la DUP, entraîne une obligation de respect pour le concessionnaire.
- Un participant interroge la DREAL sur les risques de réflexion du bruit au Nord de l'autoroute en cas d'installation d'écrans acoustiques au Sud.
 - Julien MENOTTI indique que ces phénomènes sont susceptibles de se produire, à des niveaux trop faibles pour entraîner une hausse significative de l'ambiance sonore au Nord de la RN113.
- Un participant interroge la DREAL sur les hypothèses retenues pour le dimensionnement des écrans.
 - Julien MENOTTI explique que les hauteurs d'écrans sont étudiées selon la topographie des lieux : des tests sont menés avec différentes hauteurs d'écrans.

- Il précise que ces tests visent à répondre à un double objectif : efficacité pour l'amélioration du cadre de vie des riverains ; coût raisonnable pour le projet.
- Un participant interroge la DREAL sur l'existence de précédents d'installation d'écran acoustique sur les emprises de SNCF Réseau.
 - Julien MENOTTI rappelle que la voie ferrée est préexistante aux habitations des alentours : SNCF Réseau n'a donc pas d'obligation légale d'installer des protections acoustiques. Les seules exceptions concernent les projets ferroviaires nouveaux (qui obéissent à la réglementation actuelle en matière de protection acoustique) ainsi que les secteurs définis comme points noirs du bruit.
 - Il n'y a donc pas de précédent d'installation d'écran acoustique sur une ligne ferroviaire préexistante car cela entraînerait une jurisprudence qui pourrait s'appliquer pour l'ensemble du réseau ferré de France.
 - Julien MENOTTI indique que dans le cadre du projet de contournement, c'est la DREAL qui sollicite SNCF Réseau afin d'installer un écran acoustique : des discussions vont donc s'engager afin de déterminer la faisabilité et le coût d'une telle opération.
 - Il est important de participer à l'Enquête Publique pour appuyer les engagements de l'État en matière extraréglementaire.
- Un participant interroge la DREAL sur le contrôle des études menées par le concessionnaire (notamment concernant le respect des protections acoustiques prévues par le maître d'ouvrage).
 - Julien MENOTTI indique que les études réalisées par le concessionnaire sont contrôlées par les services de l'État, de la même manière que sont contrôlées les études réalisées par la DREAL PACA pour la constitution du dossier d'Enquête Publique.
 - Les protections acoustiques prescrites par le maître d'ouvrage feront partie du dossier des engagements de l'État, et seront indexés à la DUP si elle est obtenue. Le concessionnaire ne pourra donc pas déroger à ces travaux.
- Un participant interroge la DREAL sur la mise en place d'une protection acoustique au niveau de l'échangeur de Saint-Hippolyte.
 - Julien MENOTTI indique que ces éléments seront présentés lors du groupe de travail Cadre de vie du secteur Saint-Martin de Crau (le diaporama et la synthèse de cette rencontre seront également mis en ligne sur le site internet du projet).
- Des participants indiquent au maître d'ouvrage qu'un lotissement, situé au nord-est de l'échangeur de Raphèle et en bordure d'autoroute n'apparaît pas dans les cartes acoustiques présentées.
 - Julien MENOTTI remercie les participants pour cette information et indique que les cartes présentées à l'Enquête Publique seront corrigées en conséquence et que les analyses acoustiques seront complétées avec la présence de ce lotissement.

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 83 à 93

Julien MENOTTI complète la présentation du projet technique sur le secteur Balarin-Raphèle 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 la phase chantier ainsi que sur la qualité de l'air / santé.

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

Échanges avec les participants

Cette présentation n'a pas suscité d'intervention de la part des participants.

4) Temps d'échanges en ateliers

Voir support de présentation, diapositives 94 à 96

Julien MENOTTI invite les participants à se rendre sur différents espaces thématiques afin de prendre connaissance, de manière individuelle, des éléments présentés en plénière :

1. Tracé / emprises ; rétablissements ; protections acoustiques
2. Insertion paysagère / architecturale ; re-visionnage de la vidéo maquette 3D
3. Rappels sur les procédures d'acquisition foncière

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, Julien MENOTTI 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.

Liste des élus d'Arles présents

QUAIX	Gérard	Adjoint de quartier Raphèle
FERRAND-COCCIA	Marie-Amélie	Conseillère municipale

Liste des participants

Nom	Prénom
CHIESA	Monique
CHRISTOPHLE	Thierry
CLAVIER	Rémy
CROMBÉ	Christian
DEBICKI	François
DELOR	Véronique
DURUY	Marc
FEUGIER	Aicha
FEUGIER	Jacky
GIBERT	Philippe
MOSCHINI	Christine
NICOD	Huguette
PINAS	Justo
PRUD'HOMME	Alain
RICHERT	Coralie
RICHERT	Maxime
TUECH	Bernard
BOVETTO	Roger
RAVEL	Daniel
RIVAS	Isabelle
ONDE	Georget