

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Groupe de travail - Cadre de vie
Réunion préparatoire

Date de 02/07/19

réunion :

Lieu : CCI Pays d'Arles – Rédacteur du DREAL PACA
Arles CR :

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Invités + Participants

Ministère
de la transition
écologique et
solidaire

Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

-
Provence-Alpes-
Côtes d'Azur

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

Julien Menotti, responsable d'opérations au sein de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, remercie les participants pour leur présence et propose de présenter la reprise du projet puis d'aborder le thème du jour « Cadre de vie » qui comprend englobe les sujets suivants :

- acoustique et vibrations,
- qualité de l'air/ santé,
- intégration paysagère.

L'ordre du jour est le suivant (*voir support de présentation projeté, transmis aux participants*) :

1. Présentation des participants
2. Règles et déroulé de l'atelier
3. Projet de contournement autoroutier d'Arles
4. Concertation continue et groupe de travail cadre de vie
5. Calendrier prévisionnel
6. Rappel du contexte « cadre de vie » du projet et méthodologie d'étude
7. Suites proposées

Stéphane Saint-Pierre, du cabinet de conseil Nicaya, présente le rôle du cabinet qui assiste la DREAL sur le processus de concertation dans le cadre de la reprise du projet. Il rappelle l'objectif de la séance préparatoire et annonce les règles de vie du groupe de travail. Il présente également le déroulé de la séance. La moitié des participants était présente au groupe de travail précédent, ce qui permet de refaire un point pour les autres personnes tout en gardant un temps plus important pour échanger sur la thématique principale. Il est précisé que les points de vue, bien que pouvant être divergents, sont tous légitimes. La démarche volontaire de la DREAL a pour objectif d'enrichir ses réflexions et de réaliser sa mission de la meilleure façon possible.

Axe 1: Rappels du projet et présentation de la concertation continue

Voir support de présentation, parties 1 et 2

Les participants partagent dans un premier temps leurs **attentes** relatives à la démarche :

- Réaliser le meilleur projet possible en regroupant différents thèmes.
- Essayer de ne rien oublier, profiter de la connaissance qu'ont les acteurs locaux de leur territoire.
- Partager les informations.
- Favoriser un débat contradictoire de façon sereine.
- Comprendre si la consultation consiste à travailler sur le projet de l'autoroute ou si celui-ci peut ne pas se faire.
- Permettre que les ateliers amènent à l'aboutissement du projet de façon positive.
- Ré-étudier le projet plus en amont.
- Avoir une définition précise du « Cadre de vie » : les transports en font-ils partie ?
- Prendre en compte un périmètre large : avec les impacts directs et indirects.
- Être dans un groupe de travail partageant des informations objectives et des expertises et non pas des échanges d'ordre polémique.
- Que Saint-Martin de Crau soit pris en considération dès le début, qu'il n'y ait pas d'oubli.
- Prendre en considération les problèmes de qualité de l'air.
- Savoir si d'autres flux comme le fret ferroviaire vont être étudiés et pris en considération.
- Commencer le débat sur un sujet précis.
- Savoir quelle sera la méthode pour que l'avancement de l'opération soit connu par les arlésiens.

Les participants partagent dans un second temps leurs **craintes** relatives à la démarche :

- Avoir un débat qui déborde de la thématique du jour et être frustré de ne pas débattre suffisamment de cette thématique.
- Ne pas avoir toutes les personnes nécessaires à un débat constructif (Ville d'Arles non présente).
- Qu'il n'y ait pas de ré-étude de l'origine du projet.
- Parler plus de la méthode que du contenu de l'intervention.

Présentation du projet

Voir supports de présentation, parties 3, 4 et 5.

Julien Menotti rappelle les grands objectifs du projet, qui demeurent les mêmes que

dans les phases précédentes. Il réprécise les conditions dans lesquelles a eu lieu l'arrêt du projet après un tracé proposé en 2011. En 2013, la réglementation sur le risque d'inondation a évolué. Le contenu du nouveau, SDAGE mis en application à partir de 2016, nécessitait alors à une transparence hydraulique des projets d'infrastructures, d'urbanisme et de bâti. Le projet, à l'époque, n'avait pas pris en compte cet objectif de transparence hydraulique comme entrant, étant basé sur la réglementation alors en vigueur. Julien Menotti précise donc la nouvelle réglementation et les procédures engagées pour trouver des modalités d'adaptation au projet qui reste nécessaire face aux problèmes de traversée d'Arles. La commande ministérielle, qui fait suite aux recommandations du Conseil d'Orientation des Infrastructures, reprises dans la proposition de loi d'orientation, est de reprendre la base du fuseau VSV en prenant en compte une surcote maximale de 10cm sur la hauteur d'eau en dehors du lit endigué, d'actualiser les études antérieures pour chacun des enjeux et de mener une concertation réglementaire du public. La phase qui s'enclenche consiste donc en la recherche du meilleur tracé au sein du fuseau, avec la prise en compte de la nouvelle contrainte de transparence hydraulique. Après les groupes de travail, le dossier de comparaison des différentes variantes de tracé du projet sera soumis au public avant de reprendre une phase de concertation continue sur la variante de tracé préférentielle.

- Concernant le tracé, un participant souligne que le fuseau VSV avait été retenu par l'Etat malgré des alternatives d'options de passages proposées par des associations.

Une présentation des groupes de travail a lieu avec leurs modalités d'organisation. S'ensuit une présentation des acteurs qui ont été considérés comme concernés par la thématique. **Les participants sont invités à envoyer par courriel des compléments d'information et des noms de participants potentiels qui auraient pu être oubliés.**

Julien Menotti présente le calendrier prévisionnel en expliquant que l'envergure du projet implique de franchir de nombreuses procédures, en compléments des du processus d'élaboration via les études et la concertation. La phase d'enquête d'utilité publique est envisagée pour 2021/2022. Il précise qu'une durée d'un an est considérée entre l'enquête publique et la DUP (durée maximale suite instruction Conseil d'État : 18 mois). S'ensuit la phase d'appel d'offres, pilotée par le Ministère, les procédures d'autorisation et les travaux. Un horizon de mise en service doit être défini dès les études amont pour les études de trafic et d'évaluation socio-économiques du projet. C'est l'année 2028, cohérente avec la calendrier présenté jusqu'à la DUP et cohérente avec les recommandations du COI reprises dans la loi LOM, qui est pris en compte.

Questions générales sur le projet

- La thématique du trafic est ressortie à diverses reprises au cours de la séance. Une participante remarque qu'il n'y a pas de groupe de travail lié aux transports.
 - Julien Menotti indique que la question des trafics est une thématique transversale, hors thématiques des groupes de travail, qui peut être traitée dans la cadre du comité de suivi dont le périmètre des participants est élargi par rapport à chacun des groupes thématiques. Les études de trafic

sont un entrant essentiel des études de conception et d'évaluation des impacts Une séance spécifique est envisagée à la rentrée, hors groupes thématiques définis par ailleurs, sur le sujet.

- Une question est posée sur le choix du concessionnaire :
 - Julien Menotti indique que l'hypothèse prise en compte dans le calendrier est un appel d'offres après la DUP, et qu'en tout état de cause le futur concessionnaire n'est pas identifié à ce stade.
- Une question concerne le coût et le financement du projet :
 - Julien Menotti indique que le financement de tout ou partie de l'opération sera assurée par le futur concessionnaire, via les recettes de péage générées. Si le coût total dépasse la contribution du futur concessionnaire, une subvention d'équilibre doit être apportée par l'État et les collectivités publiques. L'enjeu de la maîtrise des coûts de l'opération est donc bien de maîtriser ce «reste à charge public » pour en assurer la faisabilité technico-financière.
- Une question est formulée sur la gratuité du tronçon d'autoroute. Si celui-ci est payant, en quoi le trafic sur la RN113 sera-t-il réduit ?
 - Julien Menotti indique que les études qui se relancent prennent en compte la même hypothèse de système de péage ouvert que précédemment, avec les barrières de péage actuelles de l'A54 côté Arles et Saint-Martin-de-Crau, ce qui engendre une gratuité des flux entre les deux barrières de péages déjà existantes. Quant à la RN 113, elle sera requalifiée en boulevard urbain grâce à la réalisation du contournement, et ne sera ainsi plus compétitive pour les transports de transit.
- Un participant interroge la DREAL sur la possible émergence d'une autre variante d'option de passage .
 - Julien MENOTTI rappelle le cadre de la reprise des études, en cohérence avec la commande ministérielle et les recommandations du COI..Les groupes thématiques s'inscrivent dans la démarche de rechercher, au sein du fuseau VSV, la meilleure solution technique pour le tracé. À soumettre à l'enquête publique.

Axe 2 : Echanges sur l'acoustique et les vibrations

Voir support de présentation, partie 6

Anne-Sophie Chaudat, d'Egis, présente la thématique de l'acoustique et des vibrations. Elle précise que toutes les études vont être actualisées Julien Menotti ajoute qu'en tout état de cause, les résultats des études de trafics seront différents de ceux pris en compte en 2010, ce qui a une conséquence directe sur la thématique acoustique le trafic a évolué depuis 2010.

- Une participante demande s'il est possible sans attendre la réalisation du Contournement de rajouter des écrans acoustiques à la RN113 pour éviter les nuisances présentes actuellement.
 - Julien Menotti précise que cela relève du traitement des points noirs bruit et non du projet autoroutier. Il précise qu'en région PACA, environ 180

points noir bruit sont identifiés et priorisés selon un croisement trafics/population impactée, et que les financements annuels mis à disposition pour leur traitement sont très limités (actuellement, traitement d'un PNB par an). Les PNB qui seraient non traités à l'horizon de mise en service du projet le seront dans le cadre de sa réalisation, selon méthodologie et réglementation présentées en séance.

- Une question porte sur les tracés
 - Julien Menotti précise que différentes variantes étaient proposées en 2011, sans représenter l'ensemble des champs du possible sur la largeur du fuseau de 100m. La nouvelle contrainte sur la transparence hydraulique pourrait amener à identifier une nouvelle variante contrastée, qui n'avait pas émergé dans le cadre des précédentes études jusqu'à la concertation du public en 2011.
- Une question porte sur la prise en compte dans les études de trafic de l'évolution du port d'Arles.
 - Julien Menotti précise que c'est la CCI qui a la gestion du port et qu'à ce titre elle a été interrogée sur les perspectives de développement comme tous les porteurs de projet dans la zone d'influence du Contournement. Ce sujet pourra être traité lors d'une séance spécifique sur les études de trafic à la rentrée : hypothèses et premiers résultats..
- Une question porte sur la prise en compte de St Martin de Crau dans les mesures de bruit.
 - Anne-Sophie Chaudat répond qu'effectivement, les mesures seront faites sur la globalité du projet, comprenant la partie en aménagement sur place, avec l'établissement des situations avant / après projet.
- Une question concerne la date des campagnes de mesures engagées au printemps 2019, et la raison pour laquelle elles n'ont pas lieu en période d'été, caractérisée par de nombreux bouchons.
 - Anne-Sophie Chaudat précise que les mesures en acoustique doivent définir l'état initial et être représentatives d'une situation normale et non particulière. Par ailleurs, si les mesures sont effectuées en période plus dégradée qu'à la normale, la différence entre l'état projeté avec projet et l'état de référence sans projet serait alors minimisée, et les protections également. La DREAL indique qu'il est habituellement fait le reproche inverse aux projets, à savoir prendre en compte une situation de référence dégradée, ce qui en effet conduit à minimiser l'impact du projet en termes de nuisances sonores.
- Un participant demande si le vent peut accentuer les effets de propagation du bruit et si cela est pris en compte.
 - Anne-Sophie Chaudat répond que les conditions météorologiques sont prises en compte dans la modélisation. Elle précise que des seuils permettent de définir la protection la plus adaptée possible.
- Un participant pose une question quant aux protections effectives des populations
 - Anne-Sophie Chaudat répond que des mesures de suivi seront réalisées.

Après la mise en service, des évaluations sont envisagées pour déterminer si les mesures sont conformes à ce qui avait été prévu. Cela fait partie d'un bilan d'exploitation qui permet de vérifier l'adéquation de la situation constatée avec l'état projeté lors des études, et d'en tirer des conséquences.

- Un participant remarque qu'il y a des données qualitatives qui ne sont pas nécessairement chiffrées. Le bruit, par sa récurrence, peut avoir des impacts négatifs sur une personne et être pour autant en dessous du seuil autorisé. Il se demande donc si ces notions qualitatives sont prises en compte.
 - Un participant ajoute que l'OMS a fait des études sur le bruit de proximité pour montrer les impacts.
 - Anne-Sophie Chaudat précise que dans les études d'impact, les effets du projet sont développés dont la santé et les effets du bruit sur celle-ci. Il semble que l'OMS ait fait des études qui servent à la définition des seuils réglementaires. Il reste toutefois difficile de prendre en compte de façon individuelle les résistances au bruit .
 - Stéphane Saint-Pierre propose d'envisager des séances qui permettent un partage d'informations et de données comme celles-ci.

Axe 3 : Echanges sur les thématiques qualité de l'air et santé

Hélène Piet, d'EGIS, présente les enjeux de qualité d'air et de santé. Une actualisation des données précédentes va être réalisée par des campagnes de mesures : celles-ci vont faire ressortir l'hétérogénéité des pollutions selon les saisons et les zones géographiques. Une nouvelle méthodologie est appliquée suite à la sortie d'un nouveau guide en février 2019 avec la prise en compte de nouveaux polluants. Pour connaître l'état initial en 2019/2020, au minimum 8 semaines de mesures vont être nécessaires, avec une campagne hivernale et une estivale.

L'indice pollution population (IPP), commun à l'évaluation des effets de tous les grands projets permet de recenser le nombre de personnes exposées à une concentration de dioxyde d'azote. Une nouvelle campagne en 2020 est prévue et complétera la campagne du printemps 2019, réalisée dans le cadre de l'ancienne procédure.

- Une question concerne la participation d'ATMOSUD à ce processus.
 - Hélène Piet précise que l'utilisation de leurs données permettra de croiser celles d'EGIS mais l'objectif est d'affiner les résultats au niveau local.

Pour évaluer l'impact du projet, le nouveau guide prend en compte l'état initial et l'état projeté avec et sans la réalisation du projet et ce, sur différents horizons. Les études de trafic sont un des entrants principaux : connaître le pourcentage de véhicules légers, de poids lourds, la vitesse moyenne, etc. Un scénario +20ans avec et sans le projet permet de visualiser l'impact. L'évolution du parc automobile est prise en compte.

- Une question d'un participant concerne la prise en compte ou non du fret et/ou des bus.
 - Ceci concerne également les études de trafic ; renvoi est fait à une séance spécifique, hors groupes thématiques déjà constitués, à la rentrée.

Du point de vue méthodologique, Hélène Piet précise que les véhicules n'ont pas les mêmes émissions et c'est pourquoi il est important de se baser sur des pourcentages

(de voitures, de poids lourds, etc). Par la suite, il convient de passer de l'émission au point récepteur et estimer la concentration en moyenne journalière ou annuelle de la teneur d'un polluant. Une évaluation quantitative des risques sanitaires sera réalisée. Des valeurs toxicologiques de référence permettent de calculer de façon très réglementée le risque sanitaire. Il y a également une comparaison avec et sans projet. Une monétarisation des coûts collectifs permet de traduire la pollution en coût sanitaire.

Pour les campagnes de mesure, les municipalités seront contactées pour la pose de matériel ainsi qu'ATMOSUD pour croiser les données d'Egis avec les leurs.

- Un participant souhaite savoir si une réunion sera possible à la fin des campagnes pour parler des résultats.
 - Julien Menotti répond que les résultats seront bien sûr partagés lors de prochaines réunions du groupe de travail « cadre de vie », lorsqu'ils seront disponibles.
- Un participant fait part de l'enclavement de trois quartiers : Barriol, Plan du Bourg et Sud Semestres. Ces quartiers comportent deux écoles, un terrain de sport et un centre pour personnes handicapées. Cela soulève le risque que les enfants soient touchés en premier par les particules fines venant de l'autoroute et qui s'étendent au loin. Cette zone lui paraît donc à surveiller de très près à cause des risques sanitaires.
 - Hélène Piet précise que la zone d'étude air-santé va dépasser le cadre du fuseau de 1000 m afin d'identifier l'ensemble des impacts . Un recensement des établissements sensibles sera effectué. Ces établissements feront l'objet de campagne de mesures (ce sont des points d'échantillonnage pour la campagne de mesures).
- Un participant demande si la situation des personnes riveraines de la RN 113 sera réévaluée,
 - Hélène Piet indique que oui, voir plan d'échantillonnage proposé intégrant mesures autour des infrastructures actuelles et dans le fuseau VSV dans lequel s'inscrira la nouvelle autoroute
- Un participant fait remarquer qu'il y a aussi un problème avec le soufre puisque *a priori* des transporteurs européens utiliseraient du gasoil qui n'a pas été « désouffré ».
- Un autre participant demande si le possible arrêt des moteurs thermiques et si l'évolution du parc automobile sont bien pris en compte.
 - Hélène Piet répond que la mission d'Egis consiste bien à prendre en compte des hypothèses dès lors que celles-ci sont plausibles.
 - Julien Menotti précise que les hypothèses prises en compte pour l'évolution du parc automobile sont celles d'une instruction nationale, qui s'applique ainsi de la même façon pour tous les projets de l'État sur le territoire. Si certaines hypothèses générales du cadrage national peuvent être ajustées en fonction du contexte local du projet, tel n'est pas le cas en ce qui concerne l'évolution du parc automobile.

Julien Menotti rappelle la proposition d'organiser une ou des séances spécifiques sur les questions de trafic après la rentrée.

Axe 4 : Echanges sur l'intégration paysagère :

En ce qui concerne l'intégration paysagère, Anne-Sophie Chaudat précise que cela dépend de la façon dont l'infrastructure sera traitée. Courant 2019, l'actualisation de l'état initial sera effectuée.

En 2020, un travail plus approfondi sur les mesures d'intégration paysagère pourra être réalisé : les points sensibles pourront être identifiés et un partage d'informations sera nécessaire pour trouver des mesures d'intégration. Mais pour cela, il faut que le tracé soit fixé.

- Des échanges ont lieu avec un participant qui souhaite savoir si un architecte a été mandaté ou si un concours d'architecte sera organisé pour avoir une portion d'autoroute qui soit bien intégrée dans son environnement et dans l'air du temps. Il souhaite savoir s'il serait envisageable d'avoir des énergies renouvelables intégrées au projet, ce qui permettrait un co-financement du projet.
 - Anne-Sophie Chaudat et Julien Menotti précisent qu'un architecte spécialiste des ouvrages d'art est bien prévu sur le projet. Julien Menotti rappelle que dans ce projet, l'insertion paysagère est un enjeu important et qu'il sera traité à part entière. Il n'y a cependant pas de réponse pré-établie tant que les études n'ont pas été réalisées. Anne-Sophie Chaudat précise que des mesures d'accompagnement pourront être étudiées pour améliorer le projet, et pourront donc être discutées dans le cadre de ce groupe thématique.

A la fin de cette séance, les prochaines réunions préparatoires sont évoquées :

- Milieu Naturel : 8 juillet
- Hydraulique : 11 juillet

Le comité de pilotage, avec les élus des collectivités concernées, se rassemblera a priori le 26 juillet., et validera le dispositif global mis en œuvre pour la concertation du projet

Sur cette base, les premières réunions des différents ateliers se tiendront pour aborder plus en détail le contenu des différentes thématiques. Deux premières réunions du groupe « Cadre de vie » sont envisagées entre septembre et novembre 2019, dans le cadre de la première phase « 2019 » d'actualisation de l'état initial et de comparaison des différentes variantes de tracé.

Annexe : Liste des participants

<u>Organismes</u>	<u>NOM Prénom</u>
PETR Collège citoyen	MATHIS Steve
DDTM 13	BONNIER Loic
Conseil Régional PACA	DORNE Rémi
ACCM	BERNIS Florent
Ville de Saint-Martin-de-Crau	GALY Laurent NIEDEROESI Henri
CIQ de Pont de Crau	ROCCHI Robert ROUZIES Rémy
CIV de Raphèle	QUAIX Gérard MATTEOLI Christian
CIQ Centre Ville	MROZOWSKI Victoria
Association Cité du Relogement	PASTOR Roland
Association Sud Semestre Plan du Bourg	LAUGIER Albert
Association des habitants du Plan du Bourg / Association Pays d'Arles en Transition	BONFILS Elisabeth
ACEN Arles Camargue Environnement Nature	BOUSQUET Marie-Hélène MOUREAU Jean-Bernard
Agir pour la Crau / FNE	MOYA Jean-Luc
Association pour le contournement autoroutier d'Arles maintenant	CROMBE Odile
Conseil de développement du Pôle Equilibre Territorial et Rural du Pays d'Arles	BON Marion
EGIS	CHAUDAT Anne-Sophie PIET Hélène
DREAL PACA	MENOTTI Julien TOMASIEWICZ Luc
Nicaya Conseil	SAINT-PIERRE Stéphane RIBARDIÈRE Elise