

Bilan de la concertation

contournement autoroutier d'Arles

Octobre 2011

Bilan - Rapport



SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| 1. Présentation générale du projet de contournement autoroutier d'Arles | 3 |
| 1.1. Historique du projet..... | 3 |
| 1.2. Fonctionnalités et caractéristiques de l'opération..... | 4 |
| 1.3. Maîtrise d'ouvrage et financement | 5 |
| 2. Contexte et modalités de la concertation publique..... | 7 |
| 2.1. Objet de la concertation | 7 |
| 2.2. Contexte réglementaire | 8 |
| 2.3. Le processus de réalisation de l'opération..... | 9 |
| 2.4. La concertation publique réglementaire..... | 9 |
| 2.4.1. Les réunions publiques..... | 9 |
| 2.4.2. Outils, supports et modalités de la concertation publique | 10 |
| 3. Bilan de la concertation publique..... | 14 |
| 3.1. Bilan quantitatif..... | 14 |
| 3.2. Bilan qualitatif des points de vue exprimés | 15 |
| 3.2.1. Expositions publiques et permanences..... | 15 |
| 3.2.1. Réunions publiques..... | 17 |
| 3.2.2. Forum internet..... | 18 |
| 3.2.3. Autres contributions transmises au maître d'ouvrage | 18 |
| 3.3. Synthèse générale | 19 |
| 3.4. En conclusion | 22 |
| 4. Liste des annexes | 23 |
| 4.1. Annexe 1 - Médias..... | 23 |
| 4.2. Annexe 2 – Supports de communication | 23 |
| 4.3. Annexe 3 – Registres (expositions) | 23 |
| 4.4. Annexe 4 – Forum | 24 |
| 4.5. Annexe 5 – Réunions Publiques | 24 |
| 4.6. Annexe 6 – Contributions transmises par courrier au maître d'ouvrage..... | 24 |

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

1.1. Historique du projet

Le projet de contournement autoroutier d'Arles voit le jour au milieu des années 1990 dans le cadre de réflexions conduites sur le Dossier de Voirie d'Agglomération de la ville d'Arles.

C'est à cette occasion, compte tenu du rôle central qu'occupe la route nationale au cœur de la ville et des perspectives d'accroissement du trafic liées au développement du Pays d'Arles, que les premières solutions sont envisagées pour optimiser **les conditions de circulation à la traversée d'Arles et améliorer la qualité de vie des riverains de la RN113**.

Sur ces bases, une démarche de réflexions, d'études et de concertation continue est engagée jusqu'en 2007 avec les différents acteurs et habitants du Pays d'Arles. Il s'agit également de **finaliser l'axe autoroutier méditerranéen** puisque la section qui se situe entre l'A54, l'A7 et l'A9 est le dernier tronçon non autoroutier entre l'Espagne et l'Italie.

Entre 1995 et 2007, plusieurs propositions de fuseaux sont étudiées notamment avec les groupes de travail associant différentes associations et présentées à différents comités de pilotage successifs.

En 2005, une fois les avis exprimés lors de la concertation, le fuseau Sud Vigueirat est retenu par décision ministérielle pour faire l'objet des études préalables.

En 2007, le Grenelle de l'Environnement se décline notamment par une vérification de l'opportunité du projet au regard des critères établis en matière d'environnement et de développement durable. Le projet de contournement autoroutier d'Arles, ainsi que d'autres grandes opérations d'infrastructures de transport en France ne faisant pas encore l'objet d'une déclaration d'utilité publique, sont réévalués sur la base de ces critères. Ce n'est qu'en janvier 2011, après 18 mois d'évaluation, qu'est rendu public l'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) consolidé, dans lequel le projet de contournement d'Arles est alors confirmé.

La concertation publique réglementaire, qui avait dû être reportée en 2007, peut donc être engagée pour permettre au public de prendre connaissance du projet et de faire part de son point de vue sur différentes variantes de tracés inscrites au sein du fuseau Sud Vigueirat.

1.2. Fonctionnalités et caractéristiques de l'opération

Le projet de contournement autoroutier d'Arles a vocation à répondre à trois objectifs principaux :

- Améliorer la sécurité routière entre A7, A54 et A9 en dissociant les trafics locaux et de transit
- Contribuer au développement économique local
- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains

L'opération consiste à réaliser une continuité autoroutière entre A7-A54-A9.

Les concertations préalables et les études réalisées ont conduit à prendre en considération différents enjeux :

- Le cadre et la qualité de vie des riverains, leurs usages et leurs pratiques,
- Les espaces agricoles (consommation, organisation, valorisation et hydraulique)
- Les patrimoines culturels, architecturaux et paysagers du Pays d'Arles
- L'intégrité des milieux naturels remarquables, leur fonctionnement et les activités humaines qui s'y exercent.

Ces enjeux ont été définis suite à un important travail de concertation et d'échanges conduit avec, les représentants des villes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau et les acteurs locaux concernés : associations locales, habitants, riverains de la RN113, techniciens, scientifiques, etc.

Les principales caractéristiques et fonctionnalités de l'opération ont ainsi pu être définies à partir de ces éléments :

- Remplacement de la liaison en voie express actuellement assurée par la RN113 et la RN572 en effectuant un contournement autoroutier d'Arles sur 26 km dont :
 - 13 km en tracé neuf à 2x2 voies entre la barrière de péage d'Eyminy et Balarin pour lesquels des variantes de tracé ont été proposées sur chaque secteur du fuseau d'étude à savoir :
 - une variante nord (TC_{NORD}) et une variante sud (TC_{SUD}) en Tête de Camargue
 - une variante nord (PB_{NORD}) et une variante sud (PB_{SUD}) sur le Plan du Bourg

- deux variantes nord (DR_{N1} et DR_{N2}) et deux variantes sud (DR_{S1} et DR_{S2}) dans la Draille Marseillaise.

A noter que les principales caractéristiques et fonctionnalités de l'opération sont commune à toutes ces variantes.

- Un réaménagement avec mise aux normes autoroutières de la RN113 qui sera passée à 2x3 voies sur 3 km entre le secteur de Balarin et Saint-Hippolyte.
 - Un réaménagement avec mise aux normes autoroutières de la RN 113 à 2x2 voies sur 10 km entre Saint-Hippolyte et la barrière de péage de Saint Martin de Crau.
- La construction d'un ouvrage d'art remarquable pour le franchissement du Rhône : environ 1 600 m de long et 15 m de haut au-dessus du fleuve.
- Un système d'exploitation et d'échanges ouvert, afin de permettre un trafic local libre de péage.
- 7 échangeurs dont :
- 4 existants, qui conserveront des fonctions équivalentes mais pourront connaître certaines modifications : Saint-Hippolyte, Saint Martin de Crau Ouest, Centre et Est.
 - Un existant qui sera reconfiguré : Eyminy Arles Ouest.
 - 2 demi-échangeurs créés : Arles Sud Rive Gauche et Arles Est Balarin.

Seul l'échangeur assurant actuellement la desserte de Raphèle par la RN113 ne sera pas conservé tel quel, car son maintien sur un tronçon aménagé en autoroute n'est pas envisageable d'un point de vue fonctionnel et technique.

- 2 aires de services (une pour chaque sens de circulation ou une plus conséquente accessible pour les deux sens) dont la localisation définitive reste à étudier puis à soumettre à concertation après le choix du tracé définitif de l'autoroute.

1.3. Maîtrise d'ouvrage et financement

Le Maître d'ouvrage de l'opération « contournement autoroutier d'Arles » est l'Etat – Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable des Transports et du Logement, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Pour mener à bien sa mission, le Maître d'Ouvrage s'est entouré de différentes compétences techniques dont celles du CETE Méditerranée ainsi que de cabinets d'études et d'intervenants privés.

La conduite du projet a été menée et sera poursuivie en mobilisant des instances de concertation locales (groupes de travail) permettant d'enrichir le contenu de l'opération et l'expertise.

À ce stade de définition du projet, le coût total de l'opération est estimé à 560 M€ (valeur 2010) quelle que soit la variante de tracé qui sera retenue. Il pourra évoluer en fonction des différentes mesures de protection, de réduction ou de compensation d'impacts et d'indemnisation qui seront décidées et mises en œuvre in fine.

L'opération de contournement autoroutier d'Arles est prévue pour être concédée.

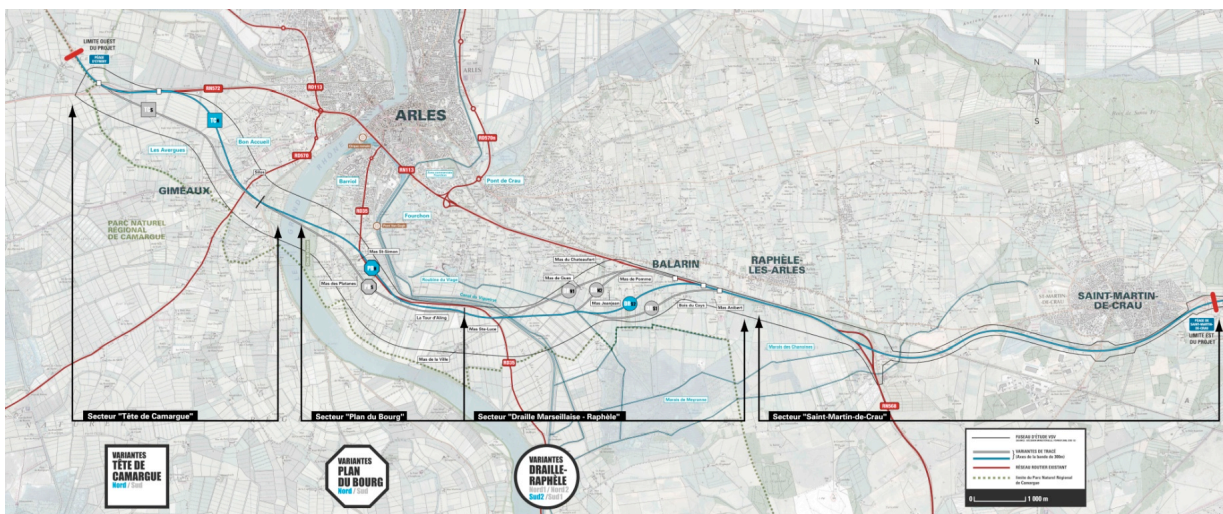
2. CONTEXTE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

2.1. Objet de la concertation

La présente concertation publique concerne le projet de contournement autoroutier d'Arles qui consiste à remplacer l'actuelle liaison en voie express assurée par la RN 113 et la RN 572 par la réalisation d'un contournement autoroutier de la ville d'Arles sur 26 km tel que décrit ci-dessus.

La concertation porte plus précisément sur différentes variantes de tracé étudiées au sein du fuseau dit « Sud-Vigueirat » de 1.000 m de large, au regard de critères techniques, économiques, environnementaux et patrimoniaux.

- une variante nord (TC_{NORD}) et une variante sud (TC_{SUD}) en Tête de Camargue
- une variante nord (PB_{NORD}) et une variante sud (PB_{SUD}) sur le Plan du Bourg
- deux variantes nord (DR_{N1} et DR_{N2}) et deux variantes sud (DR_{S1} et DR_{S2}) dans la Draille Marseillaise.



Chaque variante se distingue des autres par des incidences différentes sur les secteurs qu'elle traverse.

L'objectif de la concertation publique est de permettre d'arrêter un choix sur une bande de 300 m de large au sein de laquelle pourra être défini le tracé final de l'autoroute.

Suite à la détermination de ce tracé, une enquête publique est prévue en vue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). C'est un préalable indispensable pour pouvoir engager la phase de réalisation de l'opération, qui impliquera notamment des acquisitions foncières.

Le public est invité à exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur l'ensemble des composantes de l'opération présentées.

2.2. Contexte réglementaire

La concertation publique relative au contournement autoroutier d'Arles s'inscrit dans le cadre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme.

❑ La volonté du maître d'ouvrage

Pour assurer le meilleur déroulement de la concertation, le maître d'ouvrage de l'opération a souhaité que l'information à destination des habitants soit la plus large possible et que le point de vue du public puisse s'exprimer sous des modes différents et complémentaires (réunions publiques, forum internet, registres).

Afin d'alimenter cette concertation, différentes études techniques préalables ont été engagées, de façon à ce que les réflexions et propositions reposent sur des éléments aussi consistants et fiables que possible.

❑ Les obligations réglementaires

Conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, la DREAL PACA a formellement défini les modalités de la concertation et les a soumises par courrier daté du 28 mars 2011 à l'avis des deux communes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau. Ces dernières ont délibéré favorablement à ces dispositions respectivement les 27 avril pour la commune d'Arles et le 12 avril 2011 pour la commune de Saint-Martin-de-Crau¹.

La concertation a fait l'objet des mesures de publicité préalable suivantes :

- Une annonce légale a été publiée dans 3 journaux : *Le Régional, La Marseillaise et la Provence*
- Un communiqué de presse a été envoyé à la presse locale le 18 mai 2011
- Une annonce sur les sites internet de la DREAL PACA et des communes concernées
- Un affichage public
- La diffusion d'un flyer d'annonce et d'un dossier de synthèse (*P'Arles*) à tous les foyers des communes d'Arles et Saint-Martin de Crau.

¹ cf. délibérations en annexe 1 du présent rapport

2.3. Le processus de réalisation de l'opération

La réalisation de l'opération du contournement autoroutier d'Arles s'inscrit dans un processus long et complexe qui a suivi différentes étapes parmi lesquelles la phase d'études et de concertation avec les acteurs locaux a occupé jusqu'à ce jour la majeure partie du temps. Se sont ainsi succédées :

1. **Des études d'opportunité** afin d'évaluer la pertinence et l'opportunité du projet (2000-2003).
2. Une phase de **concertation préalable**, reconnue par la commission nationale du débat public (CNDP), qui a conduit cette dernière à ne pas préconiser l'organisation d'un débat public. La CNDP a recommandé au maître d'ouvrage de privilégier la poursuite de la démarche de concertation engagée en parallèle aux études préalables (2001-2003).
3. Des **études préalables** destinées à expliciter les caractéristiques générales de l'opération (2005-2006).
4. La **concertation publique réglementaire** (au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme) (juin 2011).

Suite au choix par le maître d'ouvrage de la bande de tracé de 300 m de large à l'issue de la concertation publique L300-2, les étapes suivantes sont prévues pour la suite de l'opération :

1. A l'issue de la concertation publique et à partir du présent bilan, les **études préalables** pourront être finalisées sur le tracé qui aura été choisi afin de préparer le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.
2. **Les études de conception détaillée** qui permettent d'affiner la définition de l'opération et d'appréhender les différentes possibilités de sa réalisation. Ces études sont également utiles pour l'établissement du dossier d'enquête publique.
3. **L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).**

2.4. La concertation publique réglementaire

Dans le cadre de la préparation spécifique de la concertation publique, un comité de suivi de la concertation, présidé par le sous préfet d'Arles, a été réuni dans la phase de préparation pour valider les principes et les modalités de la concertation.

2.4.1. Les réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées au cours de cette concertation publique. (cf. Annexe 5). Ces réunions se sont déroulées respectivement le 28 juin à 18h30 à Saint-Martin-de-Crau et le 30 juin à 18h30 à Arles.

- La réunion de Saint-Martin-de-Crau a rassemblé environ 55 personnes ; celle d'Arles a accueilli 160 personnes environ.
- Ces réunions ont donné lieu à :
 - Un support de présentation projeté et utilisé au cours des séances.
 - Une retranscription exhaustive des réunions qui ont été enregistrées (les participants ont été informés au préalable que les échanges étaient enregistrés).
 - Une synthèse présentant les différents échanges et contributions exprimés.

2.4.2. Outils, supports et modalités de la concertation publique

Des supports de communication ont été réalisés par la DREAL PACA, à la fois pour annoncer la concertation, ses modalités et pour expliciter le contenu des variantes de l'opération soumises à l'avis du public.

Une annonce légale de la DREAL précisant les modalités de la concertation a été publiée dans les journaux suivants : Le Régional, La Provence et La Marseillaise, rubrique « annonces légales ». La concertation a également été annoncée sur les sites internet et dans les revues des communes d'Arles, de Saint Martin de Crau et de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles.

Point presse

Un point presse a eu lieu le vendredi 10 juin 2011 à 15 h dans la salle d'exposition d'Arles (ancienne recette financière) – Boulevard des Lices, en présence des journalistes de Radio 3DFM, d'Arles Info, de La Provence et de La Marseillaise.

L'accueil a été assuré par Monsieur le Sous-Préfet, Pierre Castoldi, Monsieur le Maire d'Arles, Hervé Schiavetti, qui ont présenté les principaux objectifs et enjeux de l'opération. Puis le maître d'ouvrage, représenté par Monsieur Julien Langlet (responsable du Service Transport et Infrastructures), a détaillé les caractéristiques et fonctionnalités de l'opération, l'objet de la concertation ainsi que les variantes de tracés soumises à concertation et les modalités de la concertation publique réglementaire.

Un dossier de presse a ensuite été distribué contenant les éléments suivants :

- Plan du déroulé du point presse
- Flyer annonçant les modalités de la concertation
- Dossier de synthèse de la concertation
- Une reproduction des 11 panneaux de l'exposition (format A4 excepté le plan synoptique du tracé en format A3 horizontal)

Cette présentation de l'opération a été suivie d'échanges avec les journalistes, durant lesquels le maître d'ouvrage a pu répondre aux questions relatives à l'opération de contournement autoroutier d'Arles.

Après le terme de la concertation, un communiqué de presse, annonçant la clôture de la concertation a été publié dans la presse le 4 août 2011. (cf. Annexe 1)

Flyer

Un flyer (dépliant) de quatre pages, format A5 recto verso, a été édité à 3.000 exemplaires et distribué dans les différents lieux publics d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau. Il a été également mis à disposition du public sur le site internet de la DREAL.

Ce document a permis d'annoncer la tenue de la concertation publique et ses modalités (dates, lieux, horaires, adresses internet) (cf. Annexe 2).

Affiche

Une affiche de présentation de la démarche et des modalités de la concertation a été éditée en 250 exemplaires au format 40x60 cm. Elle a été affichée dans les communes de Saint-Martin-de-Crau et d'Arles sur différents lieux d'affichage public et mise à disposition du public sur le site internet de la DREAL (cf. Annexe 2).

Dossier de Synthèse

Un dossier de synthèse (12 pages, format A3), consacré à la présentation de l'opération et aux modalités de la concertation, a été édité à 30.000 exemplaires, Il a été distribué dans les boîtes aux lettres des habitants de Saint-Martin-de-Crau et d'Arles et mis à disposition sur les lieux d'exposition ainsi qu'au cours des deux réunions publiques. Il a également été mise en ligne sur le site internet de la DREAL PACA pour être téléchargé. (cf. Annexe 2).

Ce dossier présente de manière synthétique les différentes variantes de l'opération soumises à la concertation publique :

- Les éléments de contexte
- La présentation de l'opération
- Les modalités pour éviter, réduire et compenser les impacts de l'opération
- Les variantes étudiées et comparées
- Les modalités de la concertation publique

Dossiers de concertation

Un dossier de concertation de 42 pages (au format A3 paysage) a été édité en 100 exemplaires. Il a été consultable sur les deux lieux d'exposition pendant toute la période de la concertation publique. Il a également été mis en ligne sur le site internet de la DREAL PACA pour être téléchargé. Ce dossier présente de manière détaillée l'opération en précisant notamment (cf. Annexe 2) :

- La concertation publique et ses modalités
- La raison d'être du projet de contournement autoroutier d'Arles
- La présentation de l'opération (objectifs, historique, fonctionnalités et projets connexes)
- Les impacts du projet et les mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser
- Les variantes étudiées et comparées
- Les conditions de réalisation de l'opération
- Un historique détaillé de l'opération (en annexe)

Site internet et forum dédié

Le site internet de la DREAL PACA, (www.paca.developpement-durable.gouv.fr) a annoncé la période de concertation publique dès le 10 juin 2011.

Un forum internet dédié à l'opération a été mis en place pendant la période de concertation publique du 14 juin au 13 juillet 2011 sur le site de la DREAL PACA (Cf. Annexe 4).

Expositions publiques

Deux **expositions publiques** ont été mises en place pendant toute la période de concertation entre le 14 juin au 13 juillet 2011. Une exposition a été tenue à Arles, dans les locaux de l'ancienne recette financière boulevard des Lices (mis à disposition par la municipalité), l'autre a été tenue sur la commune de Saint-Martin-de-Crau dans les locaux de la maison des Associations (mise à disposition par la municipalité). Ces deux expositions ont proposé les mêmes supports de présentation.

Les supports des 2 expositions étaient constitués pour chacune d'un ensemble de **11 panneaux** (format 85 X 200 cm verticaux dont un plan synoptique du tracé en format horizontal) réalisé afin d'exposer différentes thématiques :

- Panneau 1 : Présentation du contexte territorial
- Panneau 2 : Présentation générale de l'opération
- Panneau 3 : Carte des variantes de tracé

- Panneau 4 : Secteur Tête de Camargue
- Panneau 5 : Secteur Plan de Bourg
- Panneau 6 : Secteur Draille Marseillaise - Raphèle
- Panneau 7 : Agriculture et Foncier
- Panneau 8 : Environnement : patrimoine bâti – hydraulique
- Panneau 9 : Environnement : milieu naturel
- Panneau 10 : Environnement : acoustique – qualité de l'air
- Panneau 11 : Projets Connexes

Dans le cadre de ces expositions publiques, des **permanences** permettant des échanges individualisés ont été tenues par les responsables de l'opération de la DREAL PACA entourés d'experts spécialisés :

- Sur la commune d'Arles : 6 permanences relatives à différentes thématiques de l'opération :
 - « Présentation Générale » : le samedi 18 juin de 9h 30 à 12h30
 - « Environnement » : le mardi 21 juin de 12h 30 à 18h30
 - « Acoustique » : le mercredi 22 juin de 12h30 à 18h30
 - « Foncier » : le samedi 25 juin de 9h 30 à 12h30
 - « Agriculture » : le samedi 2 juillet de 9h 30 à 12h30
 - « Projets connexes » : le lundi 4 juillet de 12h 30 à 18h30

- Saint-Martin de Crau : 3 permanences relatives à différentes thématiques de l'opération :
 - « Présentation Générale » : le jeudi 23 juin de 12h à 18h30
 - « Acoustique » : le vendredi 24 juin de 9h à 13h30
 - « Foncier et agriculture » : le mercredi 6 juillet de 9h à 13h30

Un **dossier de concertation** de 42 pages (format A3) consultable sur place ainsi **qu'un dossier de synthèse** de 12 pages (à emporter) ont été mis à disposition des visiteurs de l'exposition, dans le but d'enrichir leur connaissance de l'opération.

Deux **registres** (un respectivement sur chaque lieu d'exposition) ont été tenus à disposition des visiteurs durant toute la durée des expositions. Les visiteurs étaient invités à y inscrire leurs avis, remarques ou contributions. (Cf. Annexe 2 ; Annexe 3 ; Annexe 5).

3. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

3.1. Bilan quantitatif

La concertation publique a permis une information et une participation significative du public.

Sur le plan quantitatif, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants :

- ❑ **Réunions publiques** : environ 215 personnes ont assisté aux réunions publiques, avec autour de 55 participants sur Saint-Martin de Crau et 160 sur Arles.
- ❑ **Expositions publiques** :
 - Exposition d'Arles
 - 668 visiteurs
 - 81 contributions inscrites dans le registre ²
 - 6 permanences thématiques
 - Exposition de Saint-Martin-de-Crau
 - 48 visiteurs
 - 11 contributions inscrites sur le registre
 - 3 permanences thématiques
- ❑ **Site internet et forum dédié** :
 - **Visiteurs** : 1.088 visites sur la page internet concernant le contournement autoroutier d'Arles du site de la DREAL PACA ont été comptabilisées durant la période de concertation publique.
 - **Forum** : 158 contributions ont été postées sur le forum internet dédié au projet de contournement autoroutier d'Arles durant la période de concertation publique.
- ❑ **Courriers transmis au maître d'ouvrage**

Deux contributions ont été transmises par courrier papier au maître d'ouvrage

 - 1 contribution des comités d'intérêt de quartiers de la Roquette, Trinquetaille, Quartier Pont de Crau, Tête de Camargue et le Comité de Village Raphèle constitués en collectif des CIQ et CIV qui inclue une pétition qui a recueilli **236 signatures** ainsi qu'un DVD et un document reflétant une conférence de presse tenue le 22 octobre 2009.
 - 1 contribution de l'association Coconsommation Logement et Cadre de Vie (CLCV)

² dont une contribution apportée par la CCI du Pays d'Arles qui regroupe à elle seule 165 signatures

3.2. Bilan qualitatif des points de vue exprimés

Les réunions publiques ainsi que les expositions publiques se sont tenues dans des conditions qui ont permis une libre expression des points de vue et avis des participants.

Une synthèse qualitative des points de vue exprimés est proposée ci-après sur la base des différents échanges et contributions recueillis pendant la durée de la concertation publique.

3.2.1. Expositions publiques et permanences³

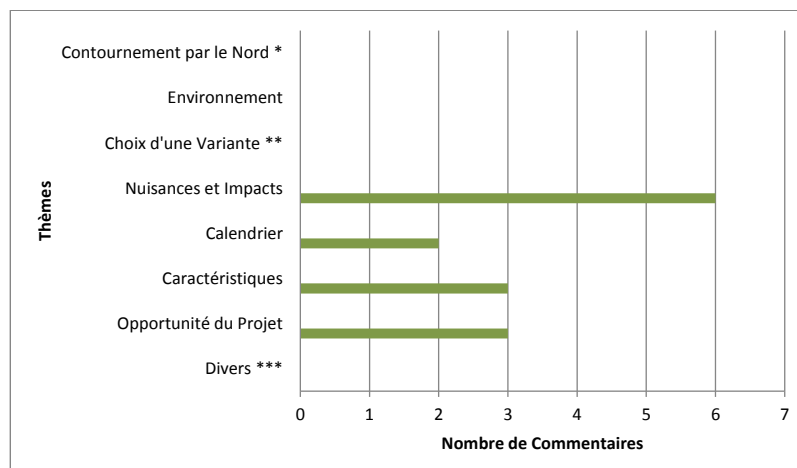
Pendant toute la période de concertation, les expositions publiques ont accueilli le public qui souhaitait prendre connaissance de l'opération ou disposer de plus d'informations.

Les permanences qui se sont tenues ont permis, dans le cadre d'échanges individuels avec des spécialistes, de répondre au cas par cas à des interrogations personnelles spécifiques.

Saint-Martin de Crau

L'ensemble des contributions inscrites au registre de l'exposition de Saint-Martin de Crau a porté sur des demandes de précisions relatives à la réalisation du projet soumis à concertation.

Aucune contribution consignée dans le registre de Saint-Martin-de-Crau ne remet en cause et ne se positionne contre la réalisation du contournement autoroutier.



* Via un fuseau au Nord d'Arles non soumis à concertation

** Choix d'une variante parmi celles soumises à concertation

*** Divers, incluant remarques sur la qualité de l'exposition.

³ Cf. §2.4.2, *expositions publiques* et Annexe 3.

La question des nuisances et impacts pour les riverains est le principal point évoqué avec majoritairement la problématique acoustique et dans une moindre mesure celle de la pollution atmosphérique.

Arles

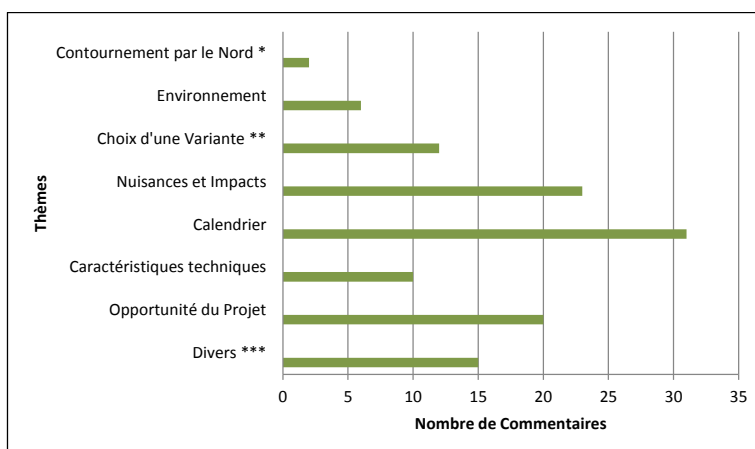
L'ensemble des contributions inscrites au registre de l'exposition d'Arles demande des précisions sur la réalisation du projet soumis à concertation. Il y a globalement peu de commentaires remettant en cause l'opportunité du contournement, même si les avis diffèrent sur les solutions proposées par le Maître d'Ouvrage.

Sur l'ensemble des avis exprimés sur les registres, soit 81 contributions, 16 contributions ont explicitées directement le choix des variantes :

- 4 contributions ont été faites en faveur de la variante préférentielle du maître d'ouvrage dans son ensemble dont une contribution de la CCI du Pays d'Arles qui regroupe en fait à elle seule 165 signatures.
- 2 contributions ont été faites en faveur du tracé PB Nord
- 2 contributions ont été faites en faveur du tracé PB Sud
- 5 contributions ont été faites en faveur du tracé DR Sud 2
- 1 contribution a été faite en faveur d'un aménagement sur place
- 1 contribution a été faite contre au tracé PB Nord
- 1 contribution a été faite contre au tracé TC Nord

2 personnes ont remis en cause la bande d'étude Sud Vigueirat et auraient préféré que le fuseau d'étude soit situé au Nord d'Arles.

La majorité des contributions a porté sur des questions de calendrier, de nuisances et d'impacts et également sur la nécessité de réaliser un contournement.



* Via un fuseau au Nord d'Arles non soumis à concertation

** Choix d'une variante parmi celles soumises à concertation

*** Divers, incluant remarques sur la qualité de l'exposition

3.2.1. Réunions publiques

Nota : Une synthèse des réunions publiques ainsi qu'un verbatim sont joints au présent bilan de la concertation publique. (cf. Annexe 5)

Saint-Martin de Crau

Sur la commune de Saint-Martin-de-Crau, l'opération consiste principalement en un aménagement sur place et n'est pas directement concernée par un choix de variante.

Les principales interventions ont porté sur les thématiques de sécurité routière et de nuisances (pollution et acoustique) et de préservation de l'agriculture. Toutefois, un intervenant a proposé de faire un ajustement du tracé DR_{Sud2} (situé sur la commune d'Arles) d'une centaine de mètres au Sud.

Arles

Les principales interventions ont porté sur les points suivants :

- La qualité de vie (nuisance, pollution, sécurité) pour les riverains actuels de la RN113 mais aussi pour les futurs riverains de l'autoroute de contournement d'Arles.
- L'agriculture et son devenir au droit des secteurs traversés (et aussi les principes d'indemnisation prévus par le maître d'ouvrage).
- Différents aspects techniques de l'opération ou qui y sont liés (Pont sur le Rhône, hydraulique de la plaine, hydraulique fluviale, ...).
- Les aires de services et leur positionnement
- Les échangeurs et leurs fonctionnalités

Différents riverains de la RN113 se sont prononcés en faveur de la réalisation du contournement autoroutier d'Arles, dans les meilleurs délais, compte tenu des nuisances occasionnées (bruit, pollution) et des problématiques de sécurité routière. Les perspectives de requalification de la RN 113, une fois le contournement réalisé, ont également été évoquées.

La préférence pour l'une ou l'autre des variantes sur un secteur donné n'a été pas significativement exprimée. Cependant plusieurs participants se sont exprimés en faveur d'autres fuseaux de tracé de 1.000 m de large (Variante Sous-Fluviale, Fuseau au Nord) même si la concertation ne portait pas sur ce point, le fuseau Sud Vigueirat ayant fait l'objet d'une décision ministérielle depuis 2005.

Une proposition a été formulée par un participant d'un tracé plus inscrit dans les marais afin de préserver des habitations et des terres agricoles sur le secteur Draille Marseillaise – Raphèle.

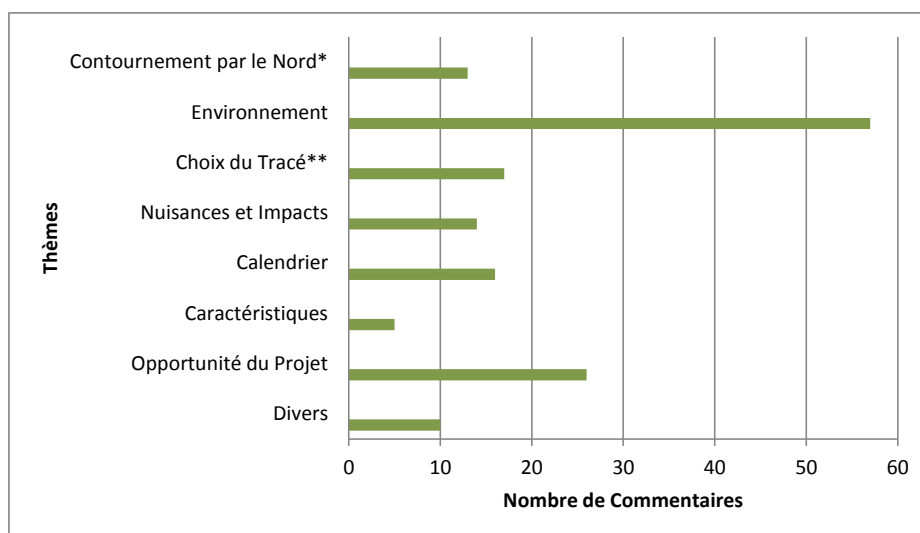
3.2.2. Forum internet

La majorité des avis exprimés sur le forum a porté sur les thématiques liées à l'environnement et à l'opportunité du projet compte tenu des nuisances sonores et atmosphériques engendrées par la situation actuelle. Un consensus se dégage sur l'importance de trouver une solution aux problèmes rencontrés pour l'actuelle traversée d'Arles. Cependant certains avis expriment des craintes que le projet soumis à la concertation (variantes) ne réponde pas pleinement à la situation (au niveau environnemental notamment). Le choix du tracé est la troisième thématique qui ressort des avis exprimés sur le forum.

Bien que la concertation ne portait pas sur le choix du fuseau, 24 personnes se sont exprimées en faveur d'un fuseau Nord qu'elles jugent plus approprié.

2 personnes ont soutenu la variante préférentielle du maître d'ouvrage dans son intégralité.

Au total sur le forum internet, 41 personnes ont témoigné en faveur de l'opération soumise à la concertation, 100 en sa défaveur et 17 ne se positionnent pas.



* Via un fuseau au Nord d'Arles non soumis à concertation

** Choix d'une variante parmi celles soumises à concertation

3.2.3. Autres contributions transmises au maître d'ouvrage

Deux contributions ont été transmises au maître d'ouvrage par courrier pendant la période de la concertation publique :

- ❑ **La pétition du collectif des CIQ et CIV** qui a recueilli 236 signatures. Elle s'exprime en faveur d'une réalisation urgente du projet avec un tracé sud (sur sa partie Ouest) jugé le plus pertinent.

Par ailleurs, le collectif des CIQ et CIV se positionne fermement contre la possibilité d'un réaménagement sur place de la RN113. Afin d'appuyer son argument, le collectif a également joint à sa contribution un DVD et le document d'une conférence de presse.

- ❑ La contribution de l'Association Consommation, Logement, et Cadre de Vie des Bouches-du-Rhône (CLCV) juge quant à elle que la partie ouest du tracé PB sud serait le parti le moins défavorable à l'habitat dense au sud d'Arles.

3.3. Synthèse générale

L'analyse des contributions recueillies lors des réunions publiques, dans les registres mis à disposition du public sur les lieux d'exposition sur le forum internet dédié à l'opération et des contributions transmises par courrier papier, fait ressortir les principales thématiques suivantes.

❑ Opportunité du projet

- Si dans l'ensemble l'opportunité d'un projet de contournement n'est pas remise en cause, les avis exprimés sont partagés. Pour certains participants à la concertation, la nécessité même de l'opération n'est plus à démontrer compte tenu de l'urgence à réaliser ce contournement. Pour d'autres participants, la pertinence de ce tracé n'est pas avérée compte tenu des incidences de l'opération sur certaines exploitations agricoles ou habitations ainsi que sur les espaces naturels qui seront traversés.
- Sur le forum et les registres, 89 commentaires favorables ont été consignés, auquel il faut ajouter les 165 signatures nominatives recueillies par la CCIT du Pays d'Arles⁴ et portées sur le registre de l'exposition publique d'Arles, contre 109 commentaires défavorables au projet.
- Par ailleurs, les CIQ de la Roquette, Trinquetaille, Pont de Crau, Tête de Camargue, et Village de Raphèle ont transmis par courrier papier une contribution directement à l'attention du Maître d'ouvrage durant la période de concertation publique qui a recueilli 236 signatures nominatives en faveur de l'opération. Les riverains de la RN113, qui se sont exprimés, sont particulièrement attachés à la réalisation de l'opération dans les meilleurs délais. (cf. Annexe 6).

L'opportunité même d'un projet de contournement d'Arles est reçue favorablement par la majorité des personnes qui se sont exprimées. La quasi totalité des avis exprimés valide les objectifs visés par l'opération (assurer la continuité autoroutière, participer au développement socio-économique du Pays d'Arles, améliorer la qualité de vie des riverains). Toutefois, les points de vue diffèrent en ce qui concerne le fuseau retenu pour y inscrire la bande de tracé.

⁴ La pétition de la CCI d'Arles « Je soutiens le contournement autoroutier d'Arles » <http://www.arles.cci.fr/a54/>

❑ Caractéristiques de l'opération

- La question des échangeurs ressort comme l'une des préoccupations importantes pour de nombreux habitants du pays d'Arles, notamment concernant les conditions de desserte du hameau de Raphèle et, plus à l'Est, de la zone d'activités de Saint-Martin-de-Crau (à vocation logistique). Il est attendu que le niveau de service actuel soit conservé voire amélioré.
- L'ouvrage d'art au franchissement du Rhône soulève quelques interrogations à titre d'information (dimensions de l'ouvrage, rendu architectural, ...) et de précautions (transparence hydraulique, intégration paysagère,...).
- Des demandes ont été formulées concernant la réaffirmation du principe de gratuité et de mise en concession.
- Concernant la requalification de la RN 113, un intérêt fort a été manifesté par différents participants, qui ont exprimé leurs souhaits de développement d'une nouvelle organisation des modes de circulation en ville (parkings, mode de circulation doux, multimodalité des transports urbains).

❑ Choix du tracé

- Des ajustements de la variante préférentielle ont été proposés, notamment par certains agriculteurs de la Draille Marseillaise (passage plus à l'intérieur du marais).
- Globalement il a été exprimé un souhait de voir le tracé final s'éloigner le plus possible des habitations.
- Différentes demandes ont été formulées visant à prendre en considération au mieux les intérêts de chacun, et notamment de tenir compte des enjeux agricoles avec le souhait que les différentes parties prenantes (agriculteurs locaux et propriétaires fonciers) puissent être associées aux réflexions à venir avec les instances représentatives (chambre d'agriculture, SAFER,...).
- Des réserves ont été formulées par certains participants en ce qui concerne le fuseau Sud Vigueirat de craintes qu'il n'altère définitivement le territoire traversé.
- Contournement par le Nord
 - Différentes propositions ont été formulées exprimant une préférence pour un passage par le Nord d'Arles.
 - Pour certains participants, le fuseau au Nord est perçu comme plus proche des zones d'activités et donc plus favorable au développement économique du territoire.

Ce fuseau avait été écarté en 2005 en raison des nombreuses contraintes et incidences problématiques qu'il induisait. Il ne faisait pas l'objet de la présente concertation publique.

❑ **Nuisances et réduction des impacts du projet**

- Pour les riverains de l'actuelle RN113 qui se sont exprimés, les nuisances actuellement subies (pollution, risques liés au transport de matière dangereuses, nuisances sonores, accidents) sont insoutenables et doivent être réduites au plus vite.
- Suite à la réalisation de l'opération, il est souhaité qu'un travail de requalification de la RN113 soit engagé.
- Des craintes ont été exprimées quant aux impacts possibles de l'opération sur l'activité agricole mais aussi sur les habitations situées à proximité du tracé et la qualité de vie de leurs habitants (proximité avec plusieurs mas, nuisances sonores, pollution).
- Une attention particulière est demandée pour la prise en compte des nuisances déjà existantes et des nuisances qui seront engendrées par l'insertion d'une nouvelle infrastructure.
- Les participants (agriculteurs, association, CIQ, habitants du Pays d'Arles) souhaitent être associés aux réflexions à venir relatives à l'ajustement du tracé, l'hydraulique, l'agriculture, le foncier et la définition de mesures de préservation de l'environnement et/ou de compensation des nuisances générées (pour les habitants et pour les milieux naturels).
- Sur le plan des nuisances pour les habitants, des mesures des niveaux sonores et de pollution sur de plus longues périodes sont demandées par les habitants des quartiers riverains (notamment sur Saint-Martin de Crau, mais aussi sur Arles).

❑ **Environnement et milieu naturel**

- La proximité du Parc Naturel Régional de Camargue est une préoccupation qui revient régulièrement dans les observations bien que le tracé n'empiète pas dans les limites du parc. L'intégrité du périmètre du Parc est préservée.
- Des précautions sont attendues afin que les secteurs traversés soient préservés au mieux (gestion des eaux, préservation de la biodiversité, gestion des paysages traversés, gestion des risques inondation/incendie).
- Une attention particulière est demandée pour la préservation des espèces protégées (avifaune, chiroptères, ...) et leurs habitats.

❑ **Calendrier et coût de l'opération**

- Le contournement autoroutier d'Arles est attendu depuis longtemps par de nombreux habitants et acteurs socio-économiques du Pays d'Arles et plus particulièrement par les riverains de la RN113.
- Des demandes de réalisation de l'opération dans des délais rapides ont été formulées, de même qu'une information plus régulière et plus précise sur l'avancement de l'opération.
- Des craintes ont été exprimées quant à l'éloignement du terme de la réalisation de l'opération en 2020 (horizon prévisionnel de mise en service), qui apparaît très lointain pour de nombreux riverains de la RN113.
- Dans l'ensemble, la question du coût n'est pas apparue comme une problématique significative.

- Pour les opposants à l'opération, le coût reste trop élevé compte tenu des nuisances identifiées.

3.4. En conclusion

- ❑ Le projet de contournement autoroutier d'Arles s'inscrit dans un territoire sensible (patrimoine naturel, PNR de Camargue, activités humaines, patrimoine bâti) soumis à un fort trafic de transit en augmentation constante.
- ❑ Le principe de résolution des problèmes rencontrés en matière de nuisances pour les riverains de la RN113 et de sécurité routière au droit d'Arles est partagé. En revanche, les avis diffèrent quant aux solutions à mettre en œuvre pour apporter des réponses adaptées à ces problèmes.
- ❑ Une préoccupation environnementale importante a été exprimée compte tenu de la volonté de respecter et d'améliorer la qualité de vie des habitants et la qualité naturelle du territoire. Une vigilance et des précautions particulières sont notamment attendues en matière de :
 - Mesures de protection acoustique à mettre en place pour protéger les riverains.
 - Mesures de préservation et de rétablissement des réseaux hydrauliques.
 - Disposition de préservation de l'activité agricole des territoires traversés et mesures compensatoires.
 - Développement durable du pays d'Arles et de protection/préservation de la biodiversité.
- ❑ Les participants ont exprimé leurs souhaits de continuer à être associés significativement aux réflexions à venir et notamment à la définition du tracé final. Différentes thématiques ont été identifiées pour lesquelles une concertation est attendue de la part du maître d'ouvrage :
 - Hydraulique
 - Agriculture
 - Foncier
 - Nuisances sonores
 - Aires de services
 - Echangeurs

Le calendrier de l'opération paraît très long à celles et ceux qui attendent le contournement et le souhait de voir l'opération se réaliser dans les meilleurs délais a été fortement exprimé.

4. LISTE DES ANNEXES

Les annexes du bilan de la concertation publique renvoient à l'ensemble des documents publiés dans le cadre de cette concertation publique et de l'élaboration de son bilan. (cf. le document Annexes du présent bilan de la concertation publique).

4.1. Annexe 1 - Médias

- Annexe 1-1- Proposition par le Maître d'Ouvrage des modalités de la concertation
- Annexe 1- 2- Délibération des communes
- Annexe 1-3- Décision du Maître d'Ouvrage sur les modalités de la concertation
- Annexe 1-4- Annonces légales
- Annexe 1-5- Communiqués de Presse, point presse

4.2. Annexe 2 – Supports de communication

L'ensemble de ces documents est téléchargeable sur le site internet de la DREAL PACA (A54 : contournement autoroutier d'Arles)

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/a54-contournement-autoroutier-d-r969.html>

- Annexe 2-1- Dépliant
- Annexe 2-2 - Affiche
- Annexe 2-3- Panneaux d'Exposition (11 panneaux)
- Annexe 2-4 - Dossier de Synthèse (12 pages)
- Annexe 2-5 - Dossier de concertation (42 pages)

4.3. Annexe 3 – Registres (expositions)

- Annexe 3-1- Retranscription du registre d'exposition d'Arles
- Annexe 3-2 – Retranscription du registre d'exposition de Saint-Martin-de-Crau

4.4. Annexe 4 – Forum

- Fréquentation du site internet
- Retranscription exhaustive des avis
- Statistiques

4.5. Annexe 5 – Réunions Publiques

- Annexe 5-1 Arles
 - Annexe 5-1-1 - Arles retranscription exhaustive
 - Annexe 5-1-2- Arles synthèse de la réunion publique
 - Annexe 5-1-3 - Diaporama de la réunion
 - Annexe 5-1-4 - Arles fichier audio
- Annexe 5-2 Saint-Martin-de-Crau
 - Annexe 5-2-1- Saint-Martin-de-Crau retranscription exhaustive
 - Annexe 5-2-2- Saint-Martin-de-Crau synthèse de la réunion publique
 - Annexe 5-2-3- Diaporama de la réunion
 - Annexe 5-2-4 - Saint-Martin-de-Crau fichier audio

4.6. Annexe 6 – Contributions transmises par courrier au maître d'ouvrage

- Annexe 6-1- Comités d'intérêt de quartiers (La Roquette, Trinquetaille, Pont de Crau, Tête de Camargue) et Comité de Village de Raphèle
- Annexe 6-2- Association CLCV