



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Objet : Contournement autoroutier d'Arles – Concertation continue

Compte-rendu du groupe de travail Agriculture et hydraulique n°3 du 15 décembre 2022

DEROULEMENT DE LA SEANCE

La réunion s'est déroulée selon les séquences suivantes :

- Présentation du projet technique précisé en cours de stabilisation
 - Tracé, rétablissements, aires, bassins, ...
- Première évaluation des impacts agricoles
 - À l'échelle du territoire
 - À l'échelle individuelle des exploitations agricoles
- Mesures de compensation envisagées
- Autres démarches liées au projet
- Atelier hydraulique : focus sur les projets de rétablissement
- Suites et clôture de la séance

HEURE DE DEBUT : 14h00

HEURE DE FIN : 17h00

SYNTHESE DES ECHANGES

1) 1^{ère} séquence

Introduction

- **Calendrier prévisionnel du projet**
- **Dispositif de concertation engagé**

Voir support de présentation, partie 1 (diapositives 5 à 8)

Julien MENOTTI, responsable de l'opération de contournement autoroutier d'Arles au sein de la DREAL, rappelle le calendrier prévisionnel du projet et le dispositif de concertation engagé jusqu'à l'EUP.

Échanges avec les participants

Introduction : calendrier prévisionnel et dispositif de concertation

- Stéphane CHARMASSON, exploitant agricole du Mas Daussan, souhaite avoir des précisions sur l'Enquête d'Utilité Publique (EUP) et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) :
 - Julien MENOTTI rappelle que la DREAL, en tant que maître d'ouvrage du projet de contournement, pilote les démarches actuelles d'études techniques et de concertation continue avec le public.
 - L'Enquête d'Utilité Publique (EUP) prévue pour fin 2023 est une étape réglementaire permettant de déterminer l'Intérêt Public Majeur du projet de contournement autoroutier (coûts financiers et impacts du projet contrebalancés par les avantages qu'il génère pour le territoire). L'EUP est menée par une commission d'enquête indépendante qui récolte et analyse les contributions du public lors de permanences / réunions, via des registres, ... À l'issue de l'enquête, la commission rédige un avis consultatif concernant l'utilité publique du projet et propose d'éventuelles réserves et/ou recommandations d'ajustement. Le maître d'ouvrage doit répondre aux préconisations et réserves éventuelles soulevées par le Commissaire enquêteur.
 - La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est ensuite prise par arrêté ministériel après instruction par le Conseil d'État, ce qui explique le délai d'un an estimé après l'enquête. La DUP constitue la « décision de faire » et permettra d'engager pour le contournement l'appel d'offres pour le choix du concessionnaire et les financements associés.
- Stéphane CHARMASSON s'interroge sur une éventuelle évolution des prérogatives de l'État en matière de mobilités, à l'origine de la relance des études du projet de contournement à partir de 2018 :
 - La DREAL indique que des autorités indépendantes réalisent régulièrement des rapports sur les grands projets d'infrastructures du territoire afin d'accompagner les décisions de l'État en matière de mobilités et de sélection des projets d'infrastructures prioritaires.
 - Dans son dernier rapport de mars 2022, le Conseil d'Orientation des Infrastructures a rappelé l'importance du projet de contournement autoroutier d'Arles et l'a à nouveau retenu parmi les premières priorités. Un nouveau rapport est attendu début 2023, sur l'ensemble des grands projets routiers, ferroviaires et fluviaux en France.
 - L'État continue de porter le projet de contournement autoroutier d'Arles afin qu'il soit présenté en Enquête Publique, en vue d'obtenir la DUP.

2) 2^{ème} séquence

Projet technique précisé en cours de stabilisation

Voir support de présentation, partie 2 (diapositives 9 à 58)

Julien MENOTTI présente le tracé actuel du contournement autoroutier ainsi que les compléments de programme du projet (aires de repos et de services).

Nicolas VIGNON, du bureau d'études Terres d'Agri en charge du volet agricole des études du projet, présente ensuite les rétablissements agricoles ajustés à la suite du Groupe de travail n°2 du 31/05/2022.

Anne-Sophie ALLIBE-CHAUDAT et Flora SILNY, du bureau d'études Egis en charge des études techniques du projet, présentent les principes d'implantation des bassins et propositions de rétablissements hydrauliques.

Échanges avec les participants

Tracé

- Clément LAJOUX, élu des Jeunes Agriculteurs des Bouches-du-Rhône et exploitant agricole, s'interroge sur la réhabilitation de la passerelle de Balarin et sa compatibilité avec les franchissements d'engins agricoles.
 - Nicolas VIGNON indique que, à la suite des contributions du précédent GT, la réhabilitation de la passerelle de Balarin (sans limite de tonnage) a été inscrite dans le projet de contournement autoroutier.
- Clément LAJOUX souhaite connaître les modalités d'accès à l'autoroute depuis Raphèle, par rapport à la situation actuelle.
 - La DREAL indique que l'échangeur actuel de Raphèle, sera supprimé : le raccordement de Raphèle à l'autoroute sera possible par la création d'un barreau routier reliant la RD453 et la RN113 dans le secteur de l'actuelle aire des Cantarelles. Le projet technique sera précisé en prenant en compte les études menées actuellement par la Ville d'Arles dans le cadre du projet de réaménagement de la RN113 en boulevard urbain, à la mise en service du contournement, dont le périmètre s'étend de l'échangeur de Balarin (est) jusqu'à l'échangeur d'Eyminy (ouest).
- Clément LAJOUX indique que de nombreux PL grand gabarit ($\geq 50t$) et convois exceptionnels circulent depuis et vers Raphèle. La RD453 étant inadaptée à cette circulation (non-capacitaire et bordée de platanes), la création du nouveau barreau routier nécessitera la réalisation d'aménagements conséquents sur la RD453 pour assurer ces circulations.
 - La DREAL rappelle que, en tout état de cause, elle devra fournir aux gestionnaires des réseaux routiers locaux les perspectives liées à la réalisation du projet autoroutier et cherche à maîtriser d'éventuels effets de report.
 - Des mesures d'accompagnement peuvent être inscrites dans les engagements de l'État afin de réhabiliter / réaménager des axes routiers secondaires dans le but d'assurer une fluidité des trafics. Dans cette perspective, la mise en capacité de la RD453 pour la circulation des PL et convois exceptionnels peut être étudiée.
- Jean-Claude TROUCHAUD, de l'ASA Petit Plan du Bourg, s'interroge sur la hauteur des remblais dans le secteur de Plan du Bourg. Il rappelle que ce secteur constitue une cuvette entre le Rhône et le talus du canal d'Arles à Bouc et s'interroge sur les risques de submersion en cas d'inondation, le remblai de l'autoroute faisant « tampon » au Nord.
 - La DREAL indique que les remblais de l'autoroute, en entrée du viaduc, seraient situés entre 5 et 6m de hauteur, puis entre 3 et 4m au niveau de l'ouvrage de

transparence hydraulique.

- La réalisation d'ouvrages de transparence hydraulique a pour effet d'assurer le bon écoulement des eaux dans ce secteur, y compris en cas de crue exceptionnelle du Rhône couplée à des ruptures des digues (scénario « catastrophe » du PPRI).
 - Lors de la prochaine réunion du Groupe de Travail, le maître d'ouvrage présentera une maquette 3D détaillée du projet afin de rendre compte de son insertion dans le territoire.
- Gaëtan GUICHARD, de l'ASCO Arrosants de la Crau, souhaite connaître l'origine des remblais qui seront utilisés.
Il précise que la création de zones d'emprunts de matériaux à proximité d'ouvrages de transparence hydrauliques pourrait permettre de réaliser du stockage.
 - La DREAL indique qu'environ 1,8 million de m³ de remblais seront nécessaires.
 - Plusieurs scénarios d'acheminement et d'utilisation des matériaux seront présentés par le maître d'ouvrage lors de l'Enquête Publique : des études sont menées afin de minimiser le coût et l'impact environnemental liés à l'acheminement.
 - C'est notamment à partir de ces scénarios que sera calculé le bilan Gaz à effet de serre du projet de contournement autoroutier : la DREAL invite les participants à formuler leurs propositions et pistes d'amélioration afin d'alimenter ces scénarios présentés à l'EUP.

Compléments : aire de repos, aire de service

- Clément LAJOUX indique que le Mas de Paul bénéficie d'un écosystème souterrain important (sources, marais, traversée de la Chapelette, ...) dont le fonctionnement n'est pas toujours connu des acteurs locaux : l'implantation d'une aire de services aurait un impact majeur sur ce fonctionnement souterrain.
Il estime par ailleurs que la Ville d'Arles gagnerait à récupérer les parcelles du Mas Capelle afin d'implanter l'aire de services sur son territoire et ainsi de bénéficier de ses retombées économiques.
 - La DREAL rappelle que l'implantation d'une aire de services ouverte sur la ville de St-Martin de Crau est envisagée à l'est du secteur du Mas de Paul en raison de sa proximité avec le centre-ville : l'implantation au niveau du Mas Capelle est moins pertinente en raison de la distance importante avec les centres-villes de St-Martin et d'Arles.
 - Le projet de contournement a pour objectif de limiter au maximum son impact sur le fonctionnement hydraulique du territoire : des mesures de compensations pourront être envisagées afin de recréer des zones humides sur le territoire (y compris sur les emprises non-artificialisées de l'aire de services).
 - L'implantation définitive de l'aire de services, son organisation et ses accès seront précisés lors de la poursuite des études : la DREAL et ses bureaux d'étude restent preneurs de toute information des participants au regard de leurs connaissances du fonctionnement hydraulique du territoire, en complément des données déjà disponibles (inventaires, rencontres exploitants agricoles, partage données SYMCRAU, modélisations hydrauliques, ...).
- Jean-Claude DIJOL, de l'ASA du Mas de Vert, indique que le canal d'assainissement de la Chapelette traverse le secteur envisagé pour l'aire de services : son écoulement pourrait être affecté par l'imperméabilisation et avoir des impacts en amont, dans St-Martin de Crau. Il s'interroge donc sur les aménagements de bacs tampons envisagés.
 - Anne-Sophie ALLIBE, du bureau d'études EGIS, indique que les eaux pluviales issues de zones imperméabilisées (aire de services et actuelle RN113) seront collectées et bénéficieront d'un traitement à la fois qualitatif (contenir la pollution)

et quantitatif (contrôler les débits de rejets).

Bassins, assainissement et rétablissements hydrauliques

- Gaëtan GUICHARD indique que le projet de contournement aura des impacts sur les droits d'eau et les équilibres de desserte en eau de l'ensemble des irrigants. Il s'interroge sur la manière de quantifier ces impacts, sur les aménagements prévus pour maintenir ces équilibres et sur les mesures de compensations envisagées.
 - Anne-Sophie ALLIBE, du bureau d'études EGIS, indique qu'il sera nécessaire d'élaborer un projet quantifiant de manière détaillée les types d'impacts sur les droits d'eau.
 - L'appui et l'expertise des associations de gestion des espaces hydrauliques sera essentiel à l'élaboration d'un projet pertinent et cohérent avec les besoins du territoire.
- Gaëtan GUICHARD souligne qu'il s'agit d'un travail considérable pour les associations et agriculteurs, qui ne pourrait être réalisé sans rémunération.
 - Julien MENOTTI indique que ce travail pourra être réalisé après l'Enquête Publique et piloté par le concessionnaire autoroutier, en lien avec les associations et agriculteurs, sur la base du projet définitif soumis à autorisation de travaux. Cela pourra être intégré au dossier des engagements de l'État annexé à la DUP et qui seront repris dans le cahier des charges du concessionnaire.

3) 3^{ème} séquence

Première évaluation des impacts agricoles

- **À l'échelle du territoire**
- **À l'échelle des exploitations agricoles**

Voir support de présentation, partie 3 (diapositives 59 à 73)

Nicolas VIGNON présente les impacts agricoles du projet par types de production agricoles ainsi que la méthode d'analyse des impacts et les premiers résultats des impacts du projet à l'échelle individuelle.

4) 4^{ème} séquence

Mesures de compensations agricoles envisagées

Voir support de présentation, partie 4 (diapositives 74 à 81)

Jean-Marc BERTRAND, de la chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône, partage les premières mesures de compensations agricoles collectives envisageables.

Échanges avec les participants

- Stephan CHARMASSON, exploitant agricole au Mas Daussan, indique que les filets de protection contre le carpocapse représentent un coût de 50 000€ l'hectare, pour une durée de vie limitée (5 ans). Il ajoute que l'exposition au carpocapse pourra se diffuser progressivement au-delà des abords de l'autoroute vers l'ensemble des espaces arboricoles.
 - Anne-Sophie ALLIBE, rappelle que ce sont les phares des véhicules circulant sur l'autoroute qui favoriseront le développement du carpocapse, dans une mesure moindre que les lumières fixes d'entrepôts logistiques. Il sera nécessaire de qualifier les impacts générés par les phares sur le développement du

carpocapse et ses conséquences pour les exploitations arboricoles.

- Les études techniques permettront également de travailler sur l'équilibre lumineux de l'autoroute, afin notamment d'assurer des « trames noires » en lien avec les écrans acoustiques (secteurs sur lesquels la lumière des phares ne sort pas des emprises de l'autoroute).
- Stephan CHARMASSON rappelle que le carpocapse n'est pas le seul dont la prolifération présente un risque pour les cultures arboricoles. Pratiquer l'arboriculture à proximité immédiate d'une autoroute est très contraignant et peut engendrer de fortes pertes de production. Il ajoute que la construction de l'autoroute remet en cause de nombreuses cultures le long du tracé. Il estime que les risques pour la pérennité des activités des exploitations agricoles ont été minimisés dans les études du projet.
 - Jean-Marc BERTRAND, pour la chambre d'agriculture, estime qu'une étude territorialisée sur les effets du projet sur les cultures devra être réalisée, en s'appuyant sur les études déjà existantes et sur les connaissances des exploitants agricoles du territoire : celle-ci permettra de quantifier précisément les impacts du projet afin d'envisager les mesures de compensation les plus pertinentes.
- Clément LAJOUX indique que plusieurs secteurs en déprise ne figurent pas sur la carte présentée (diapositive 80) et dit se tenir à la disposition du maître d'ouvrage et de la chambre d'agriculture, cette dernière étant aux manettes pour les propositions de compensations collectives agricoles, afin de compléter ces éléments.
- Gaëtan GUICHARD souhaite savoir si les montants des mesures de compensation seront en euros constants ou courants, afin de prendre en compte l'inflation éventuelle à horizon 2025-2026.
 - La DREAL pense que le fonds de compensations collectives agricoles, qui sera entériné à l'issue de l'examen en CDPENAF, sera en euros constants (à confirmer), ce qui permettrait de neutraliser les effets de l'inflation d'ici 2026.

5) 5^{ème} séquence

Autres démarches proposées

Voir support de présentation, partie 5 (diapositives 82 à 87)

Nicolas VIGNON présente les autres démarches pouvant être proposées aux exploitants agricoles : permanences d'information à destination des exploitants impactés, démarche d'animation foncière, étude préalable à un aménagement foncier.

Échanges avec les participants

- Jean-Marc BERTRAND souhaite que les parcelles servant de bases chantier pour les travaux de l'autoroute soient sélectionnées avec soin afin de limiter les impacts sur les cultures : notamment les parcelles de Foin de Crau à écarter.
 - La DREAL indique que, s'il n'est pas possible à ce stade d'imposer aux futurs candidats leur organisation de chantier, l'interdiction d'implanter les bases chantier sur des parcelles de Foin de Crau peut être inscrite dans le dossier des engagements de l'État.
 - Le concessionnaire aura l'obligation, à l'issue de la phase de travaux, de remettre en état les parcelles agricoles utilisées.

6) 6^{ème} séquence

Travail en atelier

Voir support de présentation, partie 6 (diapositives 88 et 89)

Julien MENOTTI invite les participants à contribuer sur :

- Les propositions d'emplacements de bassin
- Les priorités des rétablissements hydrauliques

Le maître d'ouvrage indique que ces cartographies seront partagées avec l'ensemble des membres du groupe de travail, dans les semaines à venir, afin de poursuivre leurs contributions sur ces propositions.

Fin de la réunion

L'ordre du jour ayant été abordé et en l'absence de questions complémentaires des participants, Julien MENOTTI remercie les participants et clôture la réunion.

LISTE DES PARTICIPANTS

Intervenants

Nom	Prénom	Structure
MENOTTI	Julien	Responsable d'opération - DREAL PACA
ALLIBE	Anne-Sophie	Cheffe de projet environnement - Egis
SILNY	Flora	Chargée d'études en environnement - EGIS
BERTRAND	Jean-Marc	Responsable Pôle aménagement du territoire - Chambre d'agriculture 13
VIGNON	Nicolas	Responsable études agricoles - Terres d'Agri
PÉRICHON	Blandine	Consultante - Nicaya conseil
MAZZER	Samuel	Consultant - Nicaya conseil

Participants

Nom	Prénom	Structure
AUGUSTE	Christian	-
BONNAUD	Claire	SMGAS
CHARMASSON	Stéphane	Mas Daussan
DAST	Charlie	Chargé de mission SYMADREM
DOURGUIN	Jean-Pierre	ASCO Dessèchement des Marais d'Arles
DIJOL	Jean-Claude	ASA Mas de Vert
GUICHARD	Gaëtan	Président ASCO Arrosants de la Crau
HORNY	Nicolas	Syndicat Intercommunal du Vigueirat et de la Vallée des Baux
LAJOUX	Clément	Jeunes agriculteurs des Bouches-du- Rhône
MOREL	Lauriane	Chargée de mission chambre d'Agricul- ture 13
RIOLS	Cédric	ASA La Chapelette
TORRES	Philippe	ASA La Chapelette
TROUCHAUD	Jean-Claude	ASA Petit Plan du Bourg