

DREAL PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Fiche thématique : un projet de contournement soucieux de préserver la richesse naturelle du territoire



Le contournement autoroutier d'Arles vise à **détourner le trafic de transit** de la traversée d'Arles, **fluidifier les circulations** et **améliorer la desserte** d'Arles et Saint-Martin-de-Crau.

2 tronçons distincts sont identifiés :

- Le **réaménagement sur place** (emprises actuelles RN 113) sur 13 km : 2x3 voies sur 3 km ; 2x2 voies sur 10 km ;
 - Le **tracé neuf** sur 13 km : 2x2 voies.
- Le périmètre du projet est compris entre le Parc Naturel de Camargue et la plaine de la Crau, en traversant le Rhône. Il s'inscrit ainsi dans un territoire au patrimoine naturel exceptionnel mondialement reconnu.

Dans le cadre de l'enquête publique du projet de contournement autoroutier d'Arles en vue de la déclaration d'utilité publique, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur (maître d'ouvrage du projet) réalise plusieurs **fiches-thématiques** qui explicitent les **composantes du projet** et ses **apports pour le territoire** des communes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau sur les thématiques agricoles, hydraulique, biodiversité, cadre de vie, ...

Destinées au grand public, elles sont **disponibles sur le site internet** du projet : www.contournementarles.com

TABLE DES MATIERES

1. Un territoire à la biodiversité exceptionnelle.....	3
2. Le contournement autoroutier d'Arles : un projet conçu pour s'intégrer pleinement au sein de la biodiversité du territoire	4
2.1. Un projet conçu en étroite collaboration avec les gestionnaires des milieux naturels du territoire.....	4
2.2. Caractéristiques techniques du projet.....	6
2.2.1. La démarche Éviter, / Réduire, / Compenser, / Accompagner, / Suivre	6
2.2.2. Aménagement sur place : nette amélioration par rapport à la situation actuelle	6
2.2.3. Tracé neuf : évitement des milieux naturels et réduction des impacts.....	8
2.2.4. Démarche de préservation de la biodiversité dès la phase chantier	8
3. Des compensations environnementales pour renforcer la bonne insertion du projet sur le territoire	9

1. Un territoire à la biodiversité exceptionnelle

- Les communes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau sont dotées /au cœur jouxtent des **milieux naturels à forte valeur patrimoniale** : delta de la Camargue, marais et plaines de la Crau, ...
- Ainsi, une partie du territoire des communes est **protégée à l'échelle européenne, nationale, régionale et départementale** :
 - Le Parc Naturel Régional (PNR) de Camargue et le PNR des Alpilles ;
 - 3 Réserves Naturelles Nationales ;
 - 3 Réserves Naturelles Régionales ;
 - 7 Zones Spéciales de Conservation ;
 - 6 Zones de Protection Spéciales ;
 - 5 Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ;
 - Des espaces naturels sensibles et sites gérés par le Conservatoire du Littoral, le Conservatoire des Espaces Naturels et la Réserve de Biosphère ;
 - Des réservoirs et corridors de biodiversité identifiés par les documents d'urbanisme et les documents de planification des collectivités.



- Des **habitats d'espèces remarquables** composent le territoire, **liés à la présence de cultures et de milieux divers** :

- Prairies et rizières ;
- Boisements ;
- Prairies de fauche et prairies humides ;
- Cours d'eau, marais, ...

- Lors des inventaires conduits pour élaborer l'état initial du site, de nombreuses espèces ont été recensées par le maître d'ouvrage :

- Flore : plus de 440 espèces, en particulier au niveau des milieux humides et aquatiques (canaux, roubines, marais, ...)
- Faune : 21 espèces de mammifères, 21 espèces de chiroptères, 140 espèces d'oiseaux, 10 espèces d'amphibiens, 11 espèces de reptiles, de nombreuses espèces piscicoles, ...



- Les études ont permis d'identifier **9 zones humides** (env. 190 ha de superficie dont 60 ha dans l'aire d'études) :
 - o 2/3 de rizières et cultures ;
 - o 1/3 de ripisylves, boisements humides ou prairies.
- Malgré cette richesse, **la RN 113 et la voie ferrée fragmentent les milieux naturels** : pas de dispositifs permettant le passage de la faune, ouvrages hydrauliques de transparence non-adaptés pour la transparence écologique, ...



2. Le contournement autoroutier d'Arles : un projet conçu pour s'intégrer pleinement au sein de la biodiversité du territoire

2.1. Un projet conçu en étroite collaboration avec les gestionnaires des milieux naturels du territoire

- **Concertation continue 2018-2021** : en continuité avec les concertations antérieures à 2013, le maître d'ouvrage a mis en place un **groupe thématique « Milieux Naturels »** pour traiter spécifiquement ces enjeux :

- Acteurs mobilisés : PNR de Camargue, services de l'État, organismes locaux à portée scientifique (Tour du Valat, Amis du Vigueirat, Groupe chiroptère de Provence, SYMCRAU, Fédération des pêcheurs, Migrateurs Rhône-Méditerranée...), ...
- 4 séances de travail de 2018 à 2021

→ ces échanges ont contribué au choix d'**approfondir les études au sein du fuseau de tracé Sud Vigueirat** (moindre impact sur l'environnement, réutilisation maximale de l'infrastructure existante, ...), d'**échanger sur la démarche Éviter/Réduire/Compenser, d'améliorer l'insertion environnementale** du projet et de **caractériser ses effets** en lien avec les enjeux du changement climatique.

- **Concertation réglementaire 2020-2021** : citoyens, professionnels et associations ont exprimé de **fortes attentes en faveur de la préservation** de l'environnement naturel.

→ A l'issue de la concertation, le comité de pilotage du projet a retenu une **variante de tracé préférentielle avec une section en tracé neuf la plus courte possible**, répondant à l'ensemble des objectifs et présentant les impacts (milieux physique, naturels et humains) les plus réduits.

- **Concertation continue 2021-2024** : approfondissement de la variante de tracé préférentielle avec le groupe de travail « Milieux Naturels » (4 ateliers de travail)

→ Ces travaux ont contribué à **optimiser** le tracé retenu en **évitant des milieux naturels** sensibles (en particulier les laurons et certaines zones humides par exemple), de **poursuivre la démarche de co-construction** du projet avec les parties prenantes locales. Ils ont notamment permis d'élaborer de manière collaborative une méthodologie d'identification des laurons, et d'identifier des sites potentiels de compensation pertinents.

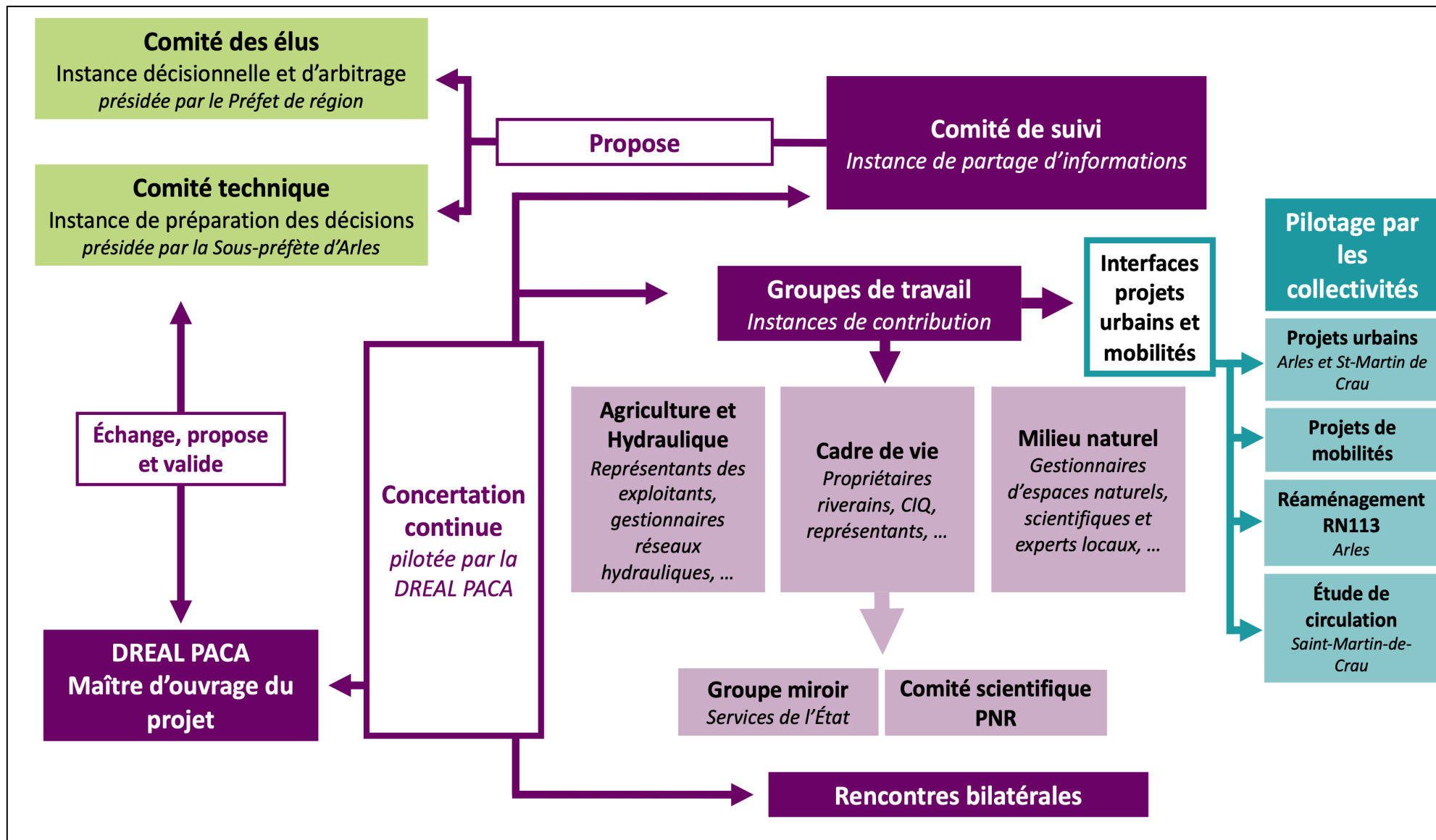


Schéma de gouvernance et de concertation du projet

2.2. Caractéristiques techniques du projet

2.2.1. La démarche Éviter, / Réduire, / Compenser, / Accompagner, / Suivre

- Tout au long de l'élaboration du projet, le maître d'ouvrage a suivi la **démarche nationale ERCAS** qui s'applique à l'ensemble des enjeux environnementaux et **guide la démarche** d'intégration de la protection de l'environnement :
 - S'attacher, en priorité et préalablement, à **ÉVITER les impacts** sur l'environnement, y compris lors des choix fondamentaux liés au projet (objectifs, tracé, ...);
 - **RÉDUIRE au maximum les impacts** environnementaux qui n'ont pas pu être évités;
 - Si besoin, **COMPENSER les impacts** résiduels;
 - Les mesures définies devront être **ACCOMPAGNÉES** et **SUIVIES** afin de s'assurer de leur efficacité.
- Cette conception du projet avec une haute exigence environnementale a permis son **intégration poussée dans le territoire** en tenant compte de ses spécificités (forte imbrication de l'hydraulique, de l'agriculture et de la biodiversité).

- Ainsi, le projet de contournement **évite les grands ensembles naturels** (Camargue, Alpilles et Coussouls de Crau) ainsi que les **milieux naturels les plus sensibles** (marais au Sud de la RD 113a, laurons, zones humides à forts enjeux). De plus, la **majorité** de la flore / faune protégée sera située **en-dehors des emprises** du projet.

- S'agissant des impacts ne pouvant être évités malgré les meilleurs efforts du maître d'ouvrage, les emprises du projet ont été **réduites au minimum nécessaire** pour concerner 53,3 ha de milieux naturels sur la totalité du linéaire (milieux aquatiques, humides, agricoles, boisées).



2.2.2. Aménagement sur place : nette amélioration par rapport à la situation actuelle

- la RN 113 actuelle fragmente les milieux naturels. Sa **reprise conformément aux derniers standards environnement** permettra d'améliorer considérablement son insertion dans le territoire :

- **Recréation de continuités** interrompues depuis la création de l'infrastructure : par ex. création de chiroportiques ;
- **Renforcement de continuités existantes** mais insuffisantes : nouveaux équipements de traversée pour la faune sur les passages supérieurs ou dans les ouvrages hydrauliques, renforcement du réseau de haies et de continuités boisées, ... ;
- **Protection de milieux d'intérêt patrimonial** : protection des laurons vis-à-vis des pollutions accidentelles et chroniques par un système d'assainissement, mise en protection du secteur des sources de la Chapelette à proximité de l'aire de services du Mas de Paul, ... ;



- La section en aménagement sur place se concentre sur l'infrastructure existante, avec des **emprises foncières nouvelles réduites au minimum** :

- **Marais de Chanoine préservé** dans sa quasi-totalité : quelques emprises très réduites sur les circulations extérieures ;
- Surface de l'aire de services de Saint-Martin-de-Crau **réduite de 11 ha** par rapport aux premières études techniques : espaces naturels maintenus, doublement des surfaces non-artificialisées, ... ;
- Système d'assainissement qui comprend des **bassins enterrés sous l'infrastructure** : plus coûteuses, ces mesures ont été retenues dans un souci d'éviter toute emprise supplémentaire du projet dans des secteurs sensibles.



2.2.3. Tracé neuf : évitement des milieux naturels et réduction des impacts

- La section en tracé neuf du projet prévoit plusieurs mesures afin de **réduire les impacts de l'infrastructure sur les habitats naturels** :
 - **Conservation des principaux corridors** écologiques, notamment en bordure des canaux de Camargue et du Rhône ;
 - **Préservation des continuités écologiques** avec la création de 7 passages à faune, 3 portiques à chiroptères et la mise en place de haies ;
 - **Gestion écologique des habitats** dans l'emprise de l'infrastructure : fauchage / faucardage, mise en place de clôtures, ...
 - **Création d'un passage inférieur** dans le secteur de la Tour d'Aling : maintien d'un corridor majeur pour la faune aérienne, maintien des axes hydrauliques et des corridors végétaux ;
- Le viaduc sur le Rhône et le viaduc sur les canaux d'Arles à Bouc et du/ Vigueirat sont conçus pour intégrer une **transparence écologique renforcée** : écrans de protection de la faune, gîtes artificiels pour certaines espèces, maintien des ripisylves, ...

2.2.4. Démarche de préservation de la biodiversité dès la phase chantier

- Le maître d'ouvrage étudie des mesures permettant d'assurer des **impacts limités du chantier** du projet sur les milieux naturels. Ces réflexions seront **approfondies et consolidées durant la phase d'autorisation environnementale** du projet par :
 - Une réduction des emprises chantier au minimum, sans atteinte aux zones sensibles ;
 - La mise en défens (clôtures et dispositif anti-intrusion) pour empêcher tout accès et tout impact aux ripisylves du Rhône ;
 - Une adaptation du calendrier des travaux afin de limiter les perturbations sur la faune et la/ flore ;
 - Une réduction de l'éclairage et du bruit ;
 - Des précautions spécifiques lors de l'abattage des arbres (respect du calendrier des espèces, vérification des gîtes et nids, ...) ;
 - Des opérations de sauvetage d'espèces et création de zones d'habitat de report.
- Ces mesures de réduction en phase travaux et durant l'exploitation de l'infrastructure ont pour objectif de **ne pas altérer significativement les milieux et fonctionnalités écologiques** du secteur (impact limité pour la plupart des espèces et habitats naturels).



3. Des compensations environnementales pour renforcer la bonne insertion du projet sur le territoire

- Le projet prévoit des **mesures de compensations** pour les impacts n'ayant pu être évités ni suffisamment réduits.
- Le maître d'ouvrage a ainsi **identifié, en lien avec les participants aux groupes de travail milieux naturels, 13 sites de compensation**, soit une surface totale d'environ. **255 ha** (5x plus que la superficie de milieux naturels impactés par le projet).
 - Tous les groupes d'espèces concernés par des impacts résiduels du projet bénéficieront de ces compensations ;
 - Des sites et mesures de compensation complémentaires sont en cours de définition afin de renforcer les actions.
- Les modalités précises de sécurisation des sites de compensation seront **précisées lors des phases d'étude ultérieures** du projet.
- Ces premières études permettent de confirmer que le territoire est en capacité d'accueillir l'ensemble des mesures seront qui seront **nécessaires pour compenser l'ensemble des impacts**.
- Une fois le programme de compensation définitif établi, le contournement d'Arles sera **compatible avec l'objectif de zéro perte nette de biodiversité** :
 - Tracé neuf : bilan a minima neutre ;
 - Aménagement sur place : gain écologique net.





Pour plus d'informations générales sur le projet (objectifs, enjeux, caractéristiques, ...), nous vous invitons à consulter les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :

- Notice explicative (**pièce C**) ;
- Résumé non-technique de l'étude d'impact (**pièce E1**)

Pour plus d'informations techniques détaillées sur les enjeux environnementaux, nous vous invitons à consulter les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :

- Étude d'impact détaillée et annexes de l'étude d'impact (**pièces E2 à E6**)