



**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 de la réunion n°2 du groupe de travail Agriculture et hydraulique du 31 mai 2022

DEROULEMENT DE LA SEANCE

La réunion s'est déroulée selon les séquences suivantes :

- Présentation générale du projet de contournement d'Arles
 - Solutions techniques d'optimisation
 - Compléments du programme : échangeurs, aires
- Présentation des rétablissements agricoles à la suite du GT1
- Hydraulique et assainissement
 - Dimensionnement et pré-localisation des bassins
 - Rétablissements hydrauliques
- Compensations agricoles collectives : partage des principes et 1^{ères} mesures envisageables
- Ateliers
 - Hydraulique et assainissement
 - Compensations agricoles
- Suites et clôture de la séance

HEURE DE DEBUT : 14h00

HEURE DE FIN : 17h00

SYNTHESE DES ECHANGES

1) 1^{ère} séquence (45')

Présentation générale du projet de contournement d'Arles - Thèmes abordés

- **Solutions techniques d'optimisation**
- **Compléments du programme : échangeurs, aires**

Voir support de présentation, partie 1 (diapositives 5 à 27)

Julien MENOTTI, responsable de l'opération de contournement autoroutier d'Arles au sein de la DREAL, rappelle le dispositif de concertation engagé ainsi que les objectifs du GT Agriculture / Hydraulique d'ici l'EUP.

Nicolas VIGNON, bureau d'études Terres d'Agri en charge du volet agricole des études du projet, présente ensuite les solutions techniques d'optimisation envisagées sur les 7 secteurs du tracé.

Enfin, Julien MENOTTI partage les compléments du programme du projet : compléments du système d'échanges, aires de repos, aire de services.

Échanges avec les participants

Solutions techniques d'optimisation du tracé

- Un participant s'interroge sur le devenir de la station d'épuration de Raphèle
 - La DREAL indique que l'objectif est d'éviter tout impact du projet sur la station : le complément d'emprise nécessaire n'est aujourd'hui pas arrêté sur la section en élargissement à 2x3 voies de l'actuelle RN113 (environ 3km).
 - Des mesures d'accompagnement pourront être mises en place et intégrées au cahier des charges du concessionnaire du projet.
- Pierre RAVIOL, 3^e Adjoint de la Ville d'Arles et président du SYMADREM, rappelle que les écoulements de la voie rapide actuelle seront à revoir totalement, dans le cadre du projet.
- Manuela STOEFFEL, représentante de la FDSEA 13 et exploitante agricole, s'interroge sur l'augmentation globale du trafic sur la D570 causé par la création d'un échangeur en rive droite : les périodes de moisson et de récolte du riz engendrent un trafic agricole important en entrée/sortie de la rizerie, il est important d'y assurer un accès sécurisé.
- Pierre RAVIOL ajoute qu'environ 60 000 tonnes de riz et 40 000 tonnes de blé transitent annuellement dans ce silo, majoritairement transportées en tracteur : un aménagement permettrait d'éviter l'engorgement de l'accès à la rizerie (échangeur, giratoire, ...).

Compléments de programmes : aires, échangeurs, ...

- Jean-Marc BERTRAND, chef du service Aménagement du territoire à la Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône, souligne que la Chambre sera particulièrement vigilante concernant les impacts fonciers des aires de repos et aires de services sur les parcelles agricoles.
- Manuela STOEFFEL souhaite savoir si l'impact d'une liaison entre le projet de contournement autoroutier et l'aire des Cantarelles a été mesuré.
 - Le scénario présenté n'intègre pas de réutilisation, pour la nouvelle autoroute, de l'actuelle ½ aire des Cantarelles sur la RN113, compte tenu de d'un trop grand éloignement par rapport à la section courante. Par ailleurs, dans une volonté de rechercher à limiter les emprises liées au programme de services, les

implantations étudiées ont été privilégiées à proximité d'échangeurs existants, ce qui est le cas dans le scénario proposé. La question de la reconversion de l'actuelle aire des Cantarelles, après réalisation du contournement, pourra faire l'objet d'investigation dans le cadre notamment du projet de réaménagement de la RN 113 porté par la ville d'Arles (aire de covoiturage, parking-relais, ...).

- Pierre RAVIOL et Manuela STOEFFEL indiquent qu'il serait préférable de concentrer les impacts fonciers des aires sur un nombre réduit d'exploitations voire sur une même zone.

Aire de repos

- Gaëtan GUICHARD, président de l'ASCO Arrosants de la Crau, s'interroge sur le devenir des parcelles agricoles situées entre la future autoroute et la RD 35 dans le secteur des canaux. Il considère que les surfaces restantes, par exploitant, seront trop petites pour permettre de maintenir une activité agricole : à ce titre, il serait préférable d'y concentrer les impacts de l'aire de repos.
 - La DREAL indique qu'elle n'est pas encore en mesure de dire si ces surfaces seront considérées comme des délaissés agricoles collectifs. Dans le cas contraire (considérées comme exploitables), le maître d'ouvrage sera tenu d'en assurer l'accès et de mettre en place les mesures nécessaires au maintien des activités agricoles. Nicolas VIGNON, du bureau d'études Terres d'Agri, précise que la superficie de ces surfaces est estimée à une vingtaine d'hectares.
 - La DREAL ajoute que des investigations complémentaires seront menées afin de préciser les impacts bruts agricoles à l'échelle de l'exploitation et à l'échelle collective. Concernant l'aire de service, des compléments d'inventaires écologiques seront réalisés.
- Manuela STOEFFEL souhaite savoir quels usagers auront accès à l'aire de repos.
 - La DREAL indique que l'aire de repos sera accessible aux usagers de l'autoroute et connectée à l'itinéraire cyclable ViaRhôna.
- Plusieurs participants s'interrogent sur l'intérêt de relier l'aire de repos à la ViaRhôna : ils redoutent une utilisation abusive du parking de l'aire, entièrement sécurisé, afin d'accéder aux commerces d'Arles sans stationner en centre-ville.
 - La DREAL rappelle que ce n'est évidemment pas le rôle de l'aire de repos, encore moins sur une autoroute concédée à péages, par ailleurs relativement éloignée du centre-ville. Des mesures incitatives permettant de limiter le temps de stationnement sur l'aire de repos pourront être examinées : tarification, durée de stationnement limité, ...
 - La question des parkings-relais en entrée de ville d'Arles fait partie intégrante des réflexions menées dans le cadre du projet de réaménagement de l'actuelle RN en traversée d'Arles, à terme déviée par le contournement autoroutier. Les résultats de cette étude en cours, menée par la Ville et à laquelle la DREAL est associée, ainsi que les enseignements des concertations publiques conduites sur le projet communal, seront intégrés au dossier d'enquête publique du contournement.

Aire de service

- Manuela STOEFFEL s'interroge sur les impacts de l'aire de service sur les exploitations agricoles.
 - La DREAL indique que, selon les études actuelles, l'aire de service remet en cause une exploitation : sa responsable a été rencontrée par la DREAL et les résultats des études lui ont été présentés. Cette exploitante demande à être

tenue informée des approfondissements techniques jusqu'à l'enquête publique.

- L'aire de service actuellement présentée est d'une surface totale estimée à 28 hectares d'acquisitions foncières (intégrant surfaces artificialisées et non artificialisées). Il s'agit d'une enveloppe maximale que le maître d'ouvrage s'attelle à optimiser en vue du projet qui sera porté à l'enquête publique, notamment par des mutualisations d'équipements, dans l'objectif de limiter l'impact final.
- Christophe LORENZATI, chef du service Eau et assainissement à l'ACCM, souhaite savoir si les études relatives à l'implantation de l'aire de service sur la commune de St-Martin de Crau ont été menées en lien avec la Ville.
 - La DREAL indique que l'implantation de l'aire fait notamment suite aux suggestions de la Ville de St-Martin, rencontrée dans des entretiens au démarrage de l'étude, soucieuse d'y ménager un accès pour les Saint-martinois et favorable à une telle aire ouverte sur le territoire, et pas seulement aux usagers de l'autoroute. Des échanges complémentaires sont prévus avec les élus de la commune afin d'en déterminer les modalités (voitures, modes doux...).
- Jean-Marc BERTRAND souligne que la Chambre d'agriculture restera vigilante sur les projets envisagés par la Ville de Saint-Martin de Crau vis-à-vis de cette aire de service (jardin public, ...) qui pourraient menacer des espaces agricoles.
- Christophe LORENZATI s'interroge sur les raccordements aux réseaux d'eaux prévus pour cette aire de service ainsi que sur leur dimensionnement compte tenu du réseau inexistant dans ce secteur. Il souligne que l'enjeu sera également d'intégrer le réseau de l'aire de service au réseau aval.
 - La DREAL indique que les modalités de raccordement hydrauliques du réseau de l'aire de service avec le réseau actuel ne sont, pour l'instant, pas connues. La prochaine étape consiste à stabiliser les surfaces après recherches d'optimisation et la localisation précise après approfondissements des études.
 - La rénovation des réseaux d'assainissement de la voie rapide actuelle, au droit de Saint-Martin, est prévue par le projet de contournement.
 - Les modalités de raccordement de l'aire de service au réseau existant ne seront pas détaillées lors de l'enquête publique du projet : ces questions seront néanmoins traitées avec le concessionnaire du projet, en accord avec le cahier des charges réalisé par le maître d'ouvrage.
- Manuela STOEFFEL souhaite savoir quels usagers auront accès à l'aire de service.
 - La DREAL précise que l'aire de service sera accessible aux usagers de l'autoroute (le tracé des bretelles de raccordement reste à définir) mais également depuis la voirie locale : voitures, vélos et éventuellement piétons, PL.
 - Les modalités d'accès seront étudiées et établies en lien avec la Ville de Saint-Martin de Crau.

2) 2^{ème} séquence

Thèmes abordés

- **Rétablissement agricoles retenus pour poursuite de la conception**

Voir support de présentation, diapositives 28 à 34

Nicolas VIGNON présente les rétablissements agricoles retenus sur les différents secteurs du tracé.

Échanges avec les participants

- Manuela STOEFFEL indique que les chargements des exploitants agricoles peuvent parfois atteindre 5m de hauteur : les rétablissements proposés à 4,40m ne seraient alors pas suffisants pour se déplacer d'une exploitation à l'autre dans certains cas.
- Pierre RAVIOL confirme que les moissonneuses montées sur porte-charge ne peuvent pas passer sous des ouvrages de 4,40m.
 - La DREAL indique qu'un compromis est à trouver entre, d'une part, les demandes de maximiser les hauteurs de rétablissements pour des chargements particuliers et, d'autre part, les conséquences induites en matière d'altimétrie globale du projet et de coût. Néanmoins, la demande étant réaffirmée par les représentants du monde agricole, qui connaissent bien les spécificités locales, le maître d'ouvrage demandera de compléter les études afin de déterminer les ajustements possibles sur la hauteur de chacun des ouvrages de rétablissement soulevés en séance
- Manuela STOEFFEL indique que le projet de contournement peut être l'occasion de réhabiliter la passerelle de Balarin.
- Gaëtan GUICHARD précise qu'il serait pertinent de lui permettre de supporter des charges allant jusqu'à 40 tonnes.
- Manuela STOEFFEL souhaite savoir si l'hypothèse d'un franchissement aérien du contournement, dans le secteur de Plan du Bourg, a été envisagée.
 - La DREAL indique qu'un rétablissement agricole au-dessus de l'autoroute, déjà réhaussée pour les ouvrages de transparence hydraulique, conduirait à des impacts cumulés bien plus importants qu'avec des rétablissements de chemin agricoles sous l'autoroute. Cette hypothèse n'a donc pas été retenue.
- Manuela STOEFFEL précise que le creusement d'un franchissement souterrain peut s'avérer risqué au regard du niveau de la nappe phréatique dans ce secteur.
 - La DREAL confirme l'enjeu pris en compte des eaux souterraines, sur l'ensemble du linéaire du projet. Les situations seront étudiées au cas par cas afin d'étudier les niveaux de la nappe et les risques.

3) 3^{ème} séquence

Thème abordé

- **Hydraulique**

Voir support de présentation, diapositives 35 à 56

Amandine REGA, ingénieure hydraulique et assainissement du bureau d'études EGIS, présente les enjeux hydrauliques du projet :

- Principes d'assainissement : fonctionnement, sens d'écoulement, implantation des bassins, ouvrages.
- Rétablissements hydrauliques

Échanges avec les participants

- Gaëtan GUICHARD rappelle que lorsqu'une parcelle change de propriétaire, il existe une obligation légale de remise en état du canal qui la traverse si le nouveau propriétaire souhaite l'utiliser. De même, la division d'une parcelle oblige son propriétaire à assurer l'approvisionnement en eau de chaque nouvelle parcelle.
- Il ajoute qu'une parcelle ne peut être retirée du périmètre de son ASA qu'en justifiant une « *perte définitive d'intérêt* » à ce rattachement, ce qui est rare et nécessite une enquête soumise à l'approbation de l'ASA et des services de l'État.

4) 4^{ème} séquence

Thème abordé

- **Compensations agricoles collectives**

Voir support de présentation, diapositives 57 à 72

Jean-Marc BERTRAND partage les principes et premières mesures de compensations agricoles collectives envisageables.

Échanges avec les participants

- Un participant s'interroge sur la surface pouvant être réhabilitée en Foin de Crau, selon les mesures proposées.
 - Jean-Marc BERTRAND indique qu'environ une centaine d'hectares pourrait être réhabilitée. La surface exacte disponible pour une réhabilitation sera à affiner et préciser, une fois les impacts surfaciques totaux du projet autoroutier arrêtés pour l'enquête publique.

5) 5^{ème} séquence

Travail en ateliers

Voir support de présentation, diapositives 73 à 78

Julien MENOTTI invite les participants à apporter leurs contributions sur deux ateliers :

- Atelier hydraulique
 - Pré-localisation des bassins
 - Points et débits de rejet proposés
 - Pré-localisation des ouvrages de transparence hydraulique
- Atelier sur les mesures de compensation agricole collectives
 - Principe de répartition entre réseaux hydrauliques et filières impactées
 - Première liste de mesures proposée
 - Autres projets opportuns à proposer

Chaque participant a pu, à partir des éléments présentés sur les cartes des secteurs concernés, amender ou compléter ces éléments et relever les points d'attention pour le maître d'ouvrage.

Cf. l'annexe jointe des contributions (écrites ou sur plans) des participants

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
Julien	MENOTTI	Responsable d'opération - DREAL PACA
Amandine	REGA	Ingénieure hydraulique et assainissement - Egis
Jean-Marc	BERTRAND	Responsable Pôle aménagement du territoire - Chambre d'agriculture 13
Nicolas	VIGNON	Responsable études agricoles - Terres d'Agri
Blandine	PERICHON	Consultante - Nicaya conseil
Samuel	MAZZER	Consultant - Nicaya conseil

Participants

Nom	Prénom	Structure
CHASSAGNE	Yoann	Conseiller foncier SAFER
DAST	Charlie	Chargé de mission SYMADREM
DOURGUIN	Jean-Pierre	ASCO Dessèchement des Marais d'Arles
GUICHARD	Gaëtan	Président ASCO Arrosants de la Crau
FEJOZ	Jean-Pierre	ASL Fossé des Chanoines
LORENZATI	Christophe	Service eaux et assainissement ACCM
MOREL	Lauriane	Chargée de mission chambre d'Agriculture 13
RAVIOL	Pierre	Adjoint Ville d'Arles Président du SYMADREM Syndicat des riziculteurs ASCO Marais d'Arles
STOEFFEL	Manuel	Agricultrice, représentante FDSEA 13
LLAS	Cynthia	Animatrice Natura 2000 SYMCRAU