

Concertation publique réglementaire
2 décembre 2020 - 31 janvier 2021

Dossier support de concertation

contournement autoroutier d'Arles

Décembre 2020



Le projet de contournement autoroutier d'Arles vise à détourner le trafic de transit du centre-ville d'Arles pour contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants, à créer une continuité autoroutière A9 – A54 – A7 – A8 entre l'Espagne, la France et l'Italie, qui représente un important corridor de transit, à améliorer la sécurité routière et à contribuer au développement socio-économique local en prenant en considération les enjeux d'habitat, de biodiversité et agricoles.

Depuis son origine, le processus d'élaboration du projet de contournement autoroutier d'Arles est conduit par l'État en concertation continue avec les élus, les acteurs économiques et associatifs locaux.

En 2014, suite à l'évolution de la réglementation relative à la prévention des risques d'inondations liée aux crues du Rhône, le processus d'élaboration du projet a été suspendu afin que la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), maître d'ouvrage, Provence-Alpes-Côte d'Azur (maître d'ouvrage) puisse convenir, avec les services de l'État en charge de la prévention des risques, des conditions de mise en compatibilité du projet avec le nouveau cadre réglementaire.

En juillet 2018, conformément à la commande ministérielle définissant la nouvelle feuille de route du projet, la DREAL a relancé le processus d'élaboration concertée du projet via l'engagement de nouvelles études et d'un dispositif de concertation continue.

Le processus d'études techniques et de co-construction engagé avec les parties prenantes concernées en 2019 – 2020 a permis à la DREAL d'actualiser le projet, de l'inscrire dans les enjeux contemporains, d'identifier les synergies possibles avec son environnement territorial, d'envisager les innovations potentielles pour le rendre plus efficient et de définir en cohérence les variantes de tracé évitant les enjeux les plus importants.

Ces variantes de tracé sont aujourd'hui présentées à la concertation avec le public. La vocation du présent dossier support de la concertation est de vous permettre de prendre connaissance du contenu du projet actualisé.

La DREAL vous invite à exprimer votre point de vue et vos contributions sur le projet proposé et les différentes variantes de tracé présentées à la concertation.

À l'issue de la concertation, la DREAL établira un bilan des contributions exprimées par les participants, sur la base duquel sera retenue la variante de tracé à étudier de façon détaillée en vue de la future enquête d'utilité publique. Ce bilan permettra également d'ajuster ou compléter le contenu du projet en fonction des contributions recueillies.

Je souhaite que cette phase de concertation, par l'implication et la contribution du plus grand nombre, permette d'enrichir le projet de contournement autoroutier d'Arles au bénéfice de tous et améliorer ainsi la qualité de son intégration dans son environnement humain, physique, agricole et naturel, ainsi que sa contribution au développement du territoire du pays d'Arles.



Corinne TOURASSE

Directrice de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

SOMMAIRE

Préambule : la concertation avec le public 7

Cadre réglementaire.....	7
Objet de la concertation.....	7
Pour participer et contacter le maître d'ouvrage.....	7
Suites de la concertation.....	7

Le contexte territorial du projet 9

Caractéristiques du territoire.....	9
À l'échelle intercommunale.....	10
À l'échelle de la commune d'Arles.....	13
À l'échelle de la commune de Saint-Martin-de-Crau.....	14
Contexte socio-économique.....	15
Patrimoines naturels.....	16
Culture et patrimoine.....	17
Déplacements et mobilités.....	18
Infrastructures de transports existantes.....	18
Les problèmes de congestion et de sécurité routière sur la RN113.....	19
Les trafics actuels : un volume élevé et croissant, avec part très importante de poids lourds.....	22
Enjeux multimodaux et perspectives.....	24

Le projet de contournement autoroutier d'Arles 27

La genèse du projet.....	27
Objectifs du projet.....	27
Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains.....	28
Améliorer la sécurité routière et garantir la continuité autoroutière.....	28
Contribuer au développement socio-économique local.....	28
Enjeux du projet.....	28
Prendre en considération la relation entre le territoire et les activités humaines.....	28
Répondre aux enjeux de transition écologique et énergétique.....	29
La démarche d'élaboration du projet de contournement autoroutier d'Arles.....	29
L'historique du projet, des années 1990 à 2020.....	29
Décision ministérielle de reprise du projet en 2018.....	30

Relance des études techniques et de la concertation continue.....	30
La poursuite de l'élaboration du projet au sein du fuseau Sud-Vigueirat (dit VSV).....	37
Les caractéristiques du projet.....	38
Principales composantes du projet.....	38
Conditions d'exploitations.....	38
Les échangeurs autoroutiers.....	38
Aires de services.....	40
La requalification de la RN113.....	41
Coût et modalités de financement du projet de contournement autoroutier d'Arles.....	41
Cohérence avec les politiques publiques nationales, régionales, locales.....	42
La mise en œuvre des objectifs réglementaires : neutralité carbone, adaptation au changement climatique.....	42
Innovation pour la conception du projet.....	45

L'environnement territorial du projet 47

Contexte sanitaire et environnemental.....	47
Qualité de l'air.....	47
Qualité de l'eau.....	48
Pollutions sonores.....	49
Risques naturels.....	50
Risques technologiques.....	51
Activités agricoles.....	51
Contexte hydraulique.....	53
Milieu naturel.....	54
La flore.....	54
La faune.....	54

Les effets du projet de contournement autoroutier d'Arles 59

Effets en matière de trafics.....	59
Méthode et hypothèses des projections de trafic.....	59
Résultats des projections de trafic.....	61
Effets en matière de sécurité routière.....	63
Effets sur la qualité de l'air.....	64
Effets sur la pollution sonore.....	67
Effets sur la gestion qualitative et quantitative de l'eau.....	69

Effets sur le fonctionnement hydraulique.....	69
Effets sur l'économie locale.....	69
Les opportunités au sein du territoire liées à la réalisation du projet.....	70
Intermodalités et développement des modes actifs.....	70
Un projet de requalification urbaine.....	70
L'intégration du projet pour le renouvellement du tissu urbain d'Arles.....	70
Les effets d'une non-réalisation du projet.....	71

Les variantes de tracés proposées à la concertation 73

Démarche mise en œuvre pour l'élaboration des variantes de tracé : éviter, réduire ou compenser les incidences du projet et accompagner les acteurs.....	73
La méthode employée pour comparer les variantes de tracé proposées à la concertation.....	74
Les différentes variantes de tracé proposées à la concertation.....	75
Secteur Tête de Camargue.....	76
Secteur Plan du Bourg.....	78
Secteur Draille Marseillaise.....	80
Secteur Saint-Martin-de-Crau.....	82
Proposition d'une variante de tracé préférentielle.....	84

Prochaines étapes 87

Les suites de la concertation réglementaire.....	87
Poursuite de la mise en œuvre du principe ERCA.....	87
Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.....	87
Mise en concession.....	87
Poursuite de la concertation continue.....	88
Transparence écologique et hydraulique.....	88
Accompagnement individualisé.....	88
Acquisitions foncières.....	88
Aménagement foncier agricole et forestier (AFAF).....	88
Compensation globale agricole.....	89

Glossaire 89

PRÉAMBULE : LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation publique s'inscrit dans le cadre réglementaire des dispositions de l'article L103-2 du code de l'urbanisme relatives à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement.

Elle a pour objectif d'associer, « pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées » afin de permettre à chacun d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler ses observations et propositions sur le projet proposé.

Les modalités de déroulement d'une concertation publique relèvent des responsables du projet à qui il appartient de les concevoir et les mettre en œuvre en poursuivant les objectifs suivants :

- Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, avec une présentation de l'ensemble de ses caractéristiques et des réponses aux questionnements qu'il peut susciter ;
- Permettre au public de participer à la démarche en lui laissant la possibilité de formuler ses contributions, observations et/ou propositions.

OBJET DE LA CONCERTATION

Le projet de contournement s'inscrit dans un fuseau – ou option de passage – de 1 000 m de large dans sa partie en tracé neuf, dit « sud-Vigueirat », qui a été retenu par décision ministérielle du 7 février 2005.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles consiste à réaliser :

- Une section de 13 km en tracé neuf, entre la gare de péage d'Eymy et Balarin
- Une section de 13 km en aménagement sur place de la RN 113, entre Balarin et la gare de péage de Saint-Martin-de-Crau.

L'aménagement sur place de la RN 113 intègre une mise aux normes autoroutières sur l'ensemble de la section, avec un élar-

gissement à 2x3 voies sur environ 3 km entre Balarin et Saint-Hippolyte, et un maintien à 2x2 voies entre Saint-Hippolyte et la barrière de péage de Saint-Martin-de-Crau.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles a vocation à permettre une requalification de la RN 113 dans sa partie urbaine au droit de la traversée d'Arles, dont l'étude de définition est portée par la Ville d'Arles et la Communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette. La requalification urbaine de la RN113 constitue donc un projet distinct, bien que complémentaire, de celui du contournement. Ses modalités ne font donc pas l'objet de la présente concertation.

Une précédente concertation publique dans le cadre du code de l'urbanisme s'était tenue à l'été 2011. Compte tenu du délai observé depuis cette précédente concertation et des évolutions réglementaires de la décennie écoulée, notamment en matière de prise en compte du risque inondation, l'État a décidé de mener à nouveau une concertation réglementaire afin de porter à la connaissance du public une information juste et transparente sur l'évolution du projet, au regard des connaissances et études actualisées sur le territoire.

La présente concertation porte sur les variantes de tracé neuf du projet de contournement d'Arles, issues du processus d'études et de concertation conduit par la DREAL depuis 2005 sur chacun des 3 secteurs suivants :

- Tête de Camargue
- Plan du Bourg
- Draille Marseillaise-Raphèle

Le secteur de Saint-Martin de Crau fait l'objet d'un aménagement sur place de la RN113 avec mise au norme autoroutière, sans variante de tracé spécifique.

En cohérence avec la dernière décision ministérielle du 12 juillet 2018, les différentes variantes proposées à la concertation ont été analysées au regard de critères techniques, économiques, agricoles, environnementaux et patrimoniaux afin de pouvoir identifier sur chaque secteur, la variante la plus adaptée au terri-

toire traversé, évitant au maximum les impacts négatifs.

À ce stade d'avancement du processus de définition du projet, les conditions fines d'aménagement ne sont pas encore arrêtées. Elles seront approfondies, sur la base de la variante de tracé retenue à l'issue de la présente concertation avec le public.

POUR PARTICIPER ET CONTACTER LE MAÎTRE D'OUVRAGE

- Différentes modalités sont proposées lors de cette concertation et sont détaillées sur le site internet du projet : www.contournementarles.com.
- Le détail des rencontres (dates, horaires, expositions etc.) est également précisé sur ce site internet.
- Le public peut également adresser ses contributions
 - Par courriel à l'adresse contournementarles@nicaya.com
 - Par courrier à l'adresse DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur – Service Transports Infrastructures et Mobilité / Unité Maîtrise d'Ouvrage - 16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 MARSEILLE Cedex 3

SUITES DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation avec le public, la DREAL établira un bilan de la concertation et le rendra public sur son site internet et sur celui du contournement autoroutier d'Arles.

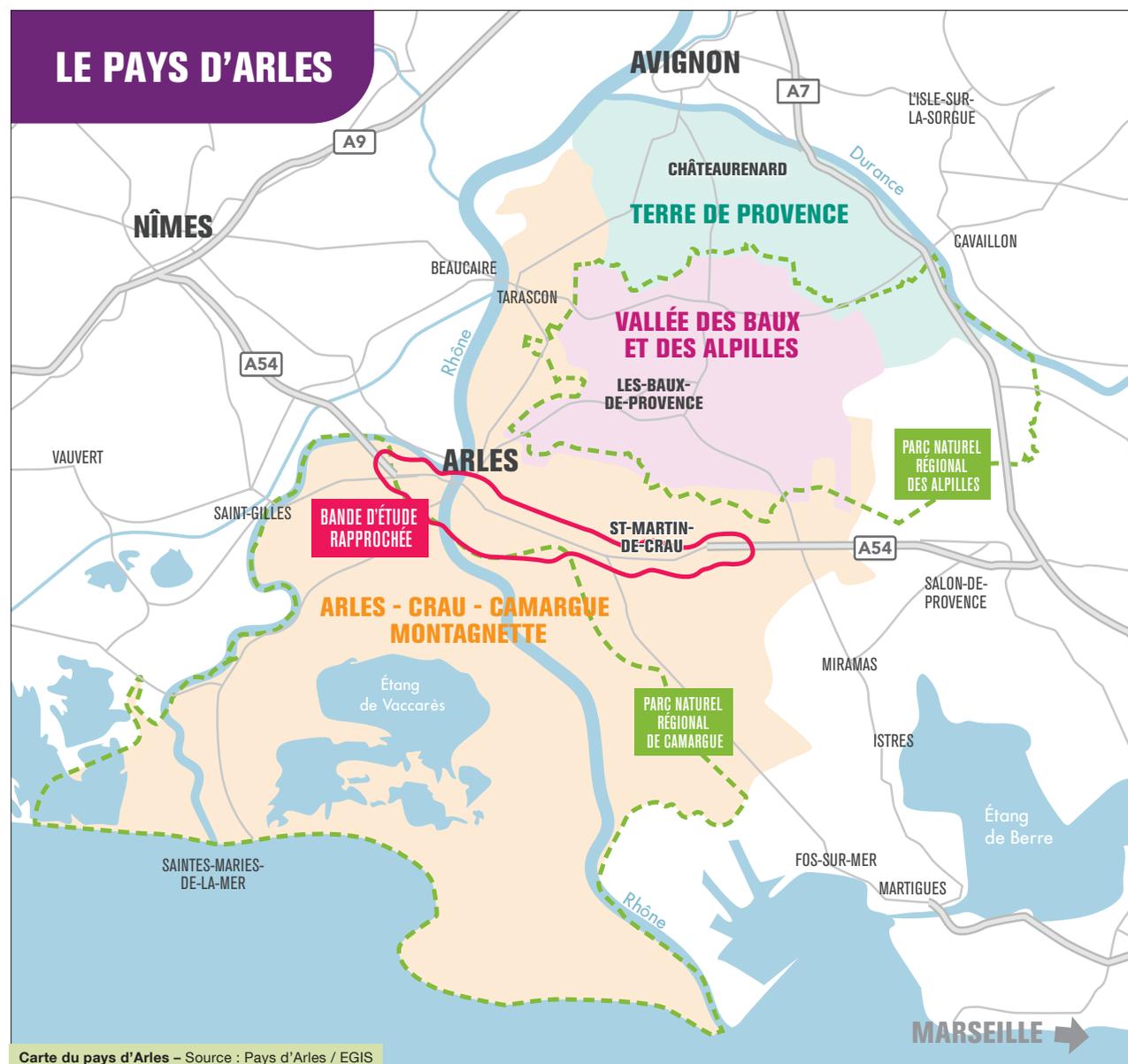
Ce bilan permettra à la DREAL d'analyser les contributions des participants à la concertation concernant le projet et les variantes proposées.

Sur la base de ce bilan, l'État retiendra une variante de tracé qui sera approfondie dans la perspective d'être travaillée en concertation continue avec les différentes parties prenantes (réduction d'impacts, mesures destinées à éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les impacts du projet sur l'environnement, synergies avec des projets de développement local), puis présentée au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

La DREAL identifiera dans ce bilan les préconisations ou recommandations à prendre en compte pour améliorer l'insertion du projet dans son environnement.

LE CONTEXTE TERRITORIAL DU PROJET

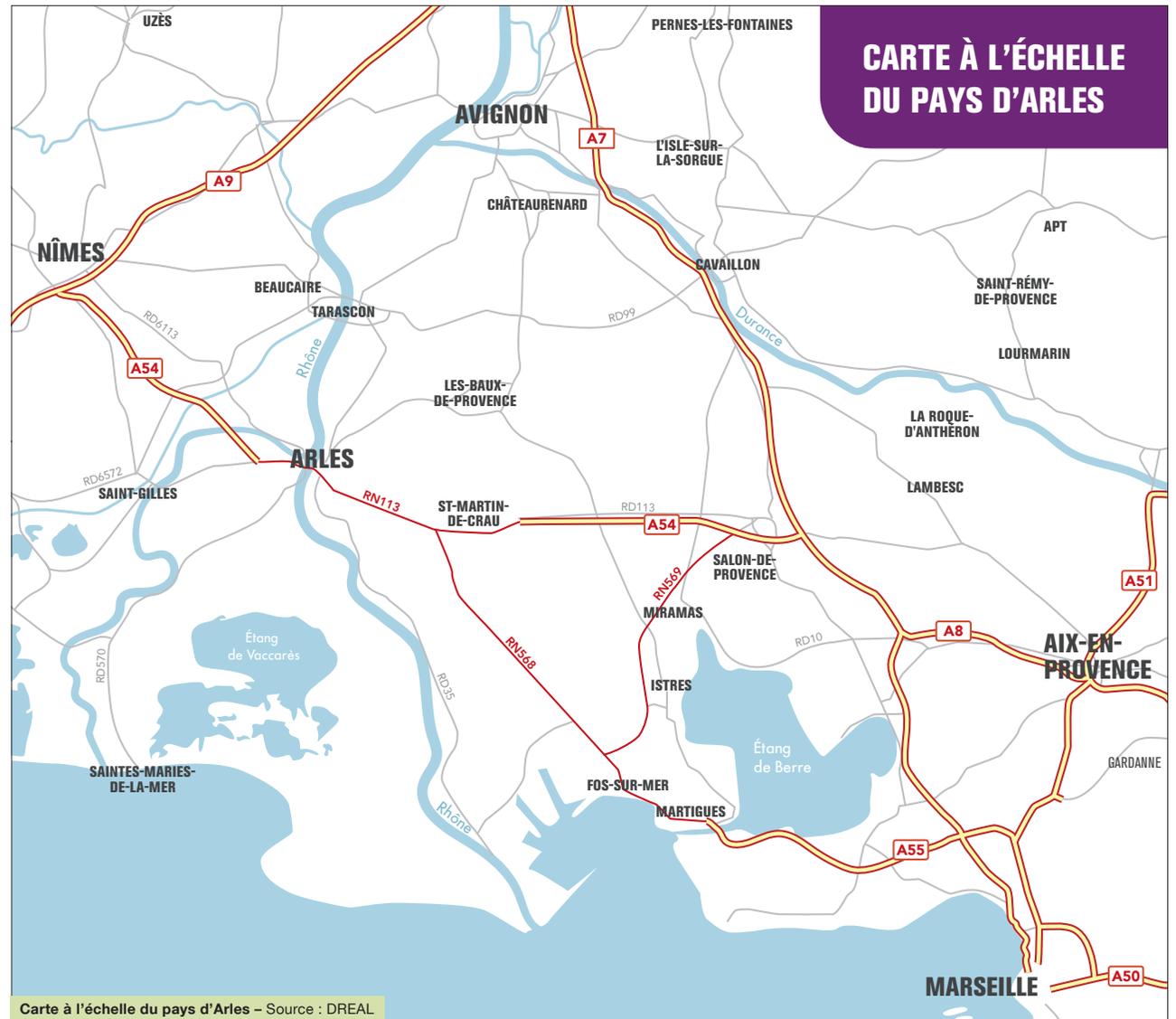
Le projet de contournement autoroutier d'Arles se situe sur les communes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau, dans le département des Bouches-du-Rhône (13). L'aire d'étude dite « rapprochée » du projet est associée au fuseau Sud Vigueirat (cf. figure 1). C'est au sein de cette « aire d'étude rapprochée » qu'ont été analysés les enjeux principaux du territoire et identifiés les potentiels impacts du projet.



CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE

À L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE

Le projet s'inscrit au sein d'un territoire dynamique et attractif, caractérisé par un tissu économique diversifié, celui du pays d'Arles et de la Communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette.

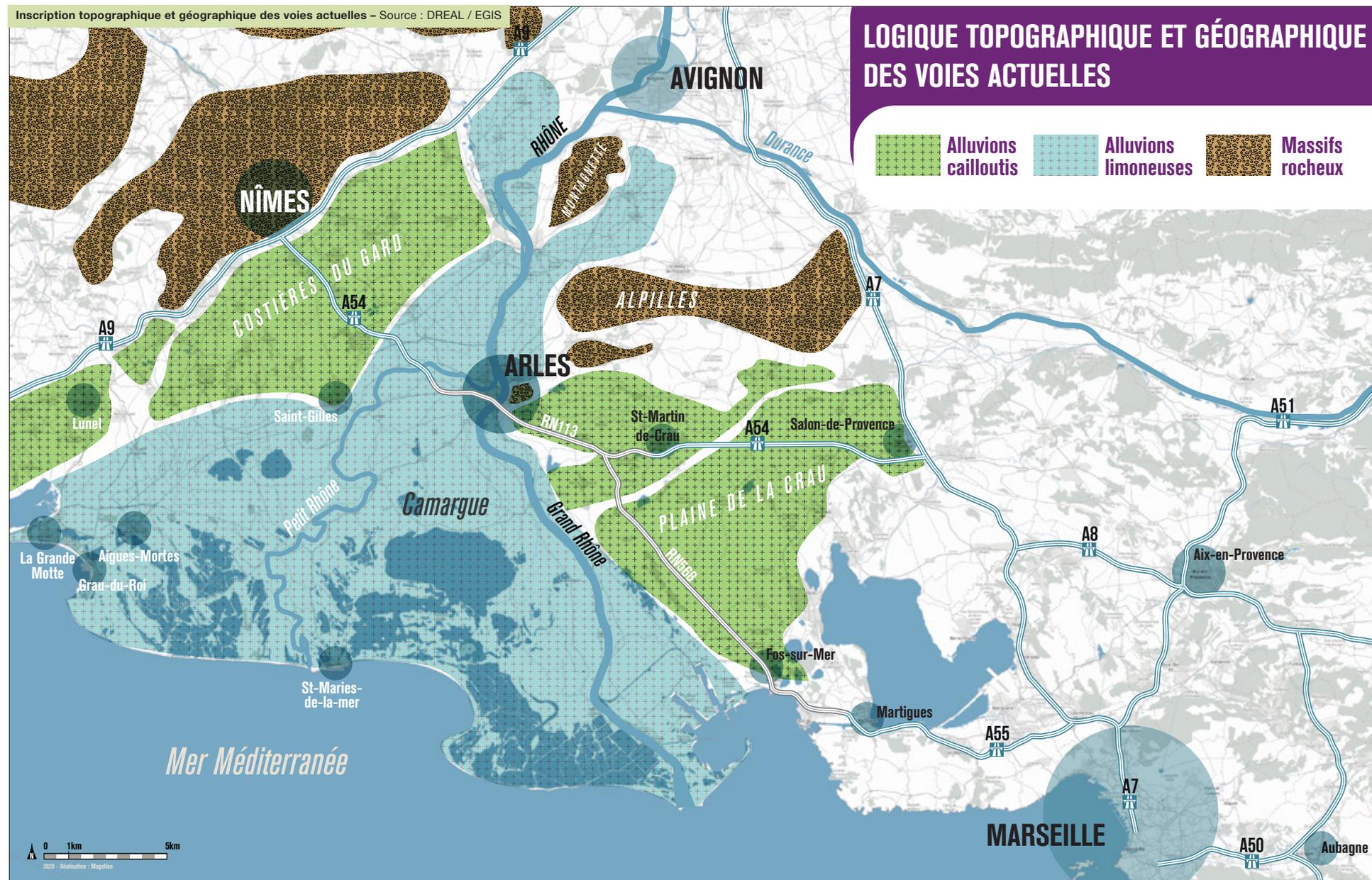


LA TOPOGRAPHIE

La ville d'Arles est traversée par le Rhône. Au nord se situe la ville d'Avignon reliée à Arles par le lit du Rhône. À l'est, la plaine de la Crau (anciennes alluvions caillouteuses de la Durance) est séparée du massif montagneux des Alpilles par la vallée et les marais

des Baux. Au sud, la vaste étendue plate de la Camargue, composée d'alluvions du Rhône, ouvre sur la Méditerranée. Cet accès et les possibilités offertes par le delta du Rhône ont conduit à l'organisation d'un réseau complexe de canaux pour le drainage et l'irrigation des terres agricoles, ainsi que la navigation.

À l'ouest d'Arles, après la partie étroite de la limite nord de la « tête de la Camargue », se situe le plateau des Costières (alluvions caillouteuses anciennes).



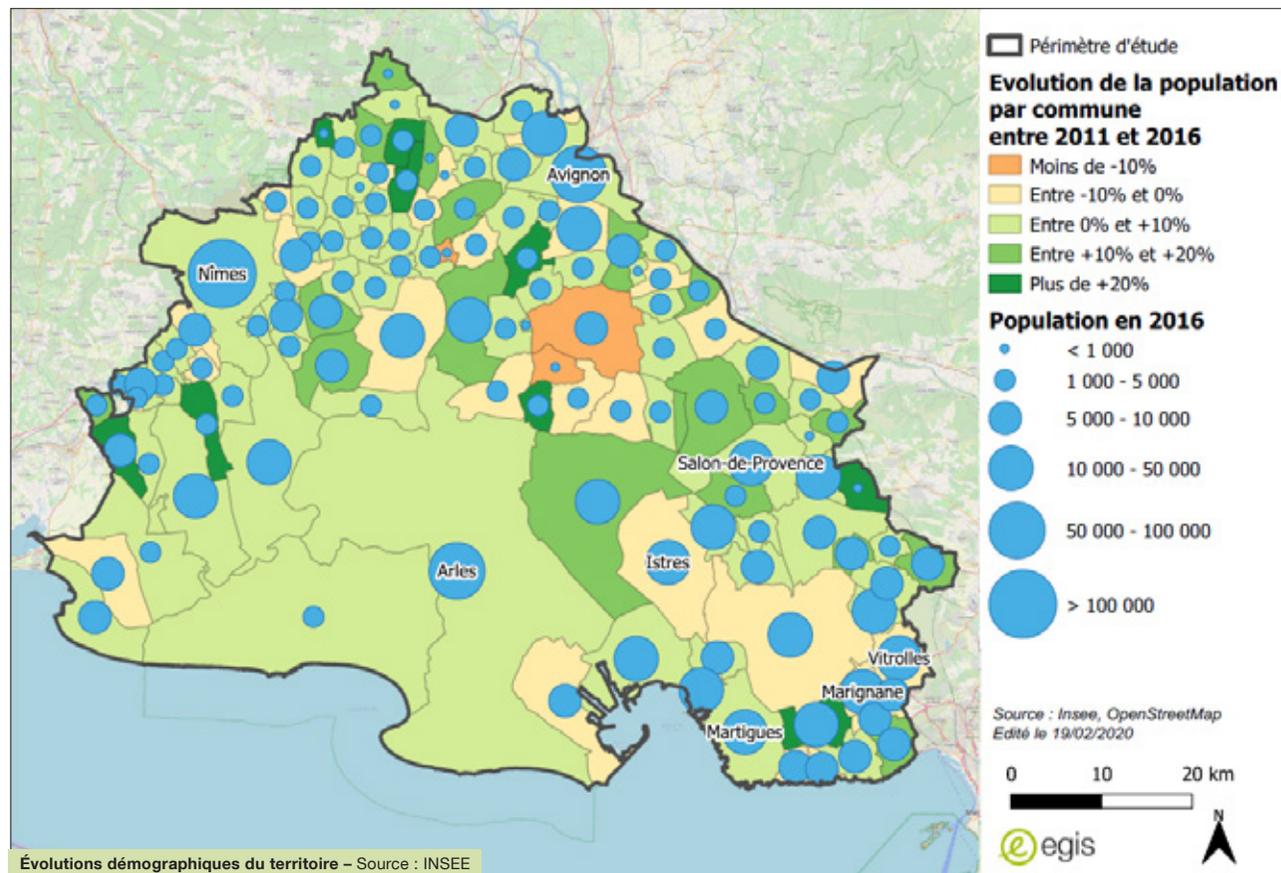
LA LOGIQUE GÉOGRAPHIQUE DE LA GRANDE VOIE DE COMMUNICATION

Le pays d'Arles se trouve au confluent de grands axes de communication propices au commerce et au transport terrestre entre l'Espagne, la France et l'Italie. La route nationale RN 113 traversant Arles constitue le dernier maillon routier de la chaîne autoroutière entre l'Espagne et l'Italie permettant les grands trafics de transit.

Cette grande voie de communication historique a logiquement emprunté les terrains les plus faciles et directs pour réduire les longueurs de traversée. Elle est ainsi située sur les relatives hauteurs de la plaine de la Crau, traverse la ville d'Arles située sur des affleurements calcaires, traces géologiques de la Chaîne des Alpilles, et enfin traverse le Rhône et la Camargue dans son endroit le moins large.

LA DÉMOGRAPHIE

Le projet s'inscrit au sein d'un territoire situé au cœur d'un ensemble de près de 1,5 millions d'habitants (triangle Marseille-Avignon-Nîmes). En 2016, la population totale d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau était de 65 954 habitants (données INSEE). La tendance démographique y est à l'accroissement, avec +1% par an pour la Communauté d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette entre 2011 et 2016.



L'AGRICULTURE

L'agriculture est l'une des composantes structurantes du territoire. Celui-ci, en lien avec des conditions climatiques favorables, possède une activité agricole diversifiée et des zones à fort potentiel qui façonnent le paysage. Les productions, par leur qualité et leur valeur ajoutée, sont emblématiques du territoire et renommées nationalement et internationalement avec par exemple le Foin de Crau ou le Riz de Camargue.

Sur les 49 communes environnant Arles et Saint-Martin de Crau, la surface agricole utile en 2010 était de 146 888 hectares, soit 44% de la superficie totale. Les deux communes d'Arles et de Saint-Martin représentent 37% de la surface agricole des Bouches-du-Rhône.

À proximité du Rhône et de la Durance, les territoires agricoles sont très fertiles : les secteurs Tête de Camargue et du Plan du Bourg sont les plus fertiles du fait de la proximité du Rhône. Leurs sols favorisent les cultures maraichère et arboricole. À l'est et au sud, les sols offrent moins de potentiels, notamment au niveau de la Réserve naturelle des Coussouls de Crau : le potentiel agronomique y est plus faible, notamment sur les secteurs de la Draille Marseillaise et de Saint-Martin-de-Crau. Là, les productions concernent le foin de Crau. À l'ouest, le potentiel agronomique des sols est globalement faible, sauf au niveau de la commune d'Aimargues.

Les principales activités agricoles sur le territoire étudié sont les suivantes :

- En Tête de Camargue, de grandes cultures céréalières et rizicoles
- À Plan du Bourg, au sud d'Arles, l'arboriculture et les grandes cultures
- Sur la Draille Marseillaise, des prairies de fauche, des friches et des cultures.

Sur le territoire, l'augmentation de la demande en produits locaux et d'un marché de produits de haute gamme associé au développement d'une offre touristique contribue au développement d'une dynamique positive pour les activités agricoles. Sur le territoire concerné, 418 exploitations ont une activité de diversification allant de la restauration à l'hébergement et à la proposition d'activités de loisirs. Sur Arles et Saint-Martin-de-Crau, ce sont 83 exploitations qui proposent une activité de diversification en 2010, soit 14% du total.

Certaines manades ont développé des visites de leur exploitation. Le Parc Naturel Régional de Camargue a mis en place une marque valorisant l'accueil pour les élevages de taureaux recevant du public. Les éleveurs de bovins sauvages ont par ailleurs développé pour certains des activités de loisirs en complément de leur exploitation, en proposant des promenades équestres, relayées par les offices de tourisme du Pays d'Arles. En cohérence avec la Charte agricole du Pays d'Arles élaborée en 2013, le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays d'Arles porte un axe d'intervention sur le développement de l'agrotourisme.

Le développement des activités agricoles est notamment tributaire de :

- La concurrence foncière entre les acteurs agricoles et non agricoles, et plus généralement du caractère très concurrentiels des marchés
- La présence d'un système hydraulique complexe
- L'évolution des terres productives dans un environnement urbain contraint.

Dans le périmètre d'études concerné par le projet, la perte d'exploitations agricoles enregistrée depuis 2010 est moins forte qu'à l'échelle départementale. Les deux communes d'Arles et Saint-Martin de Crau maintiennent ainsi quasiment leur nombre d'exploitations, avec une prédominance des exploitations individuelles. Entre 2000 et 2010, la dynamique constatée sur les 2 communes est légèrement négative sur Arles avec une perte de 15 exploitations (-3%) mais est positive sur Saint-Martin-de-Crau avec un gain de 7 exploitations (+4%). Entre 2011 et aujourd'hui, les surfaces moyennes par exploitation sont passées de 98 ha à 87 ha sur Arles, et de 101 ha à 79 ha sur Saint-Martin-de-Crau.

À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE D'ARLES

La commune d'Arles est la plus vaste commune de France par sa superficie (75 000 ha) et la troisième ville la plus peuplée du département des Bouches-du-Rhône (52 000 habitants).

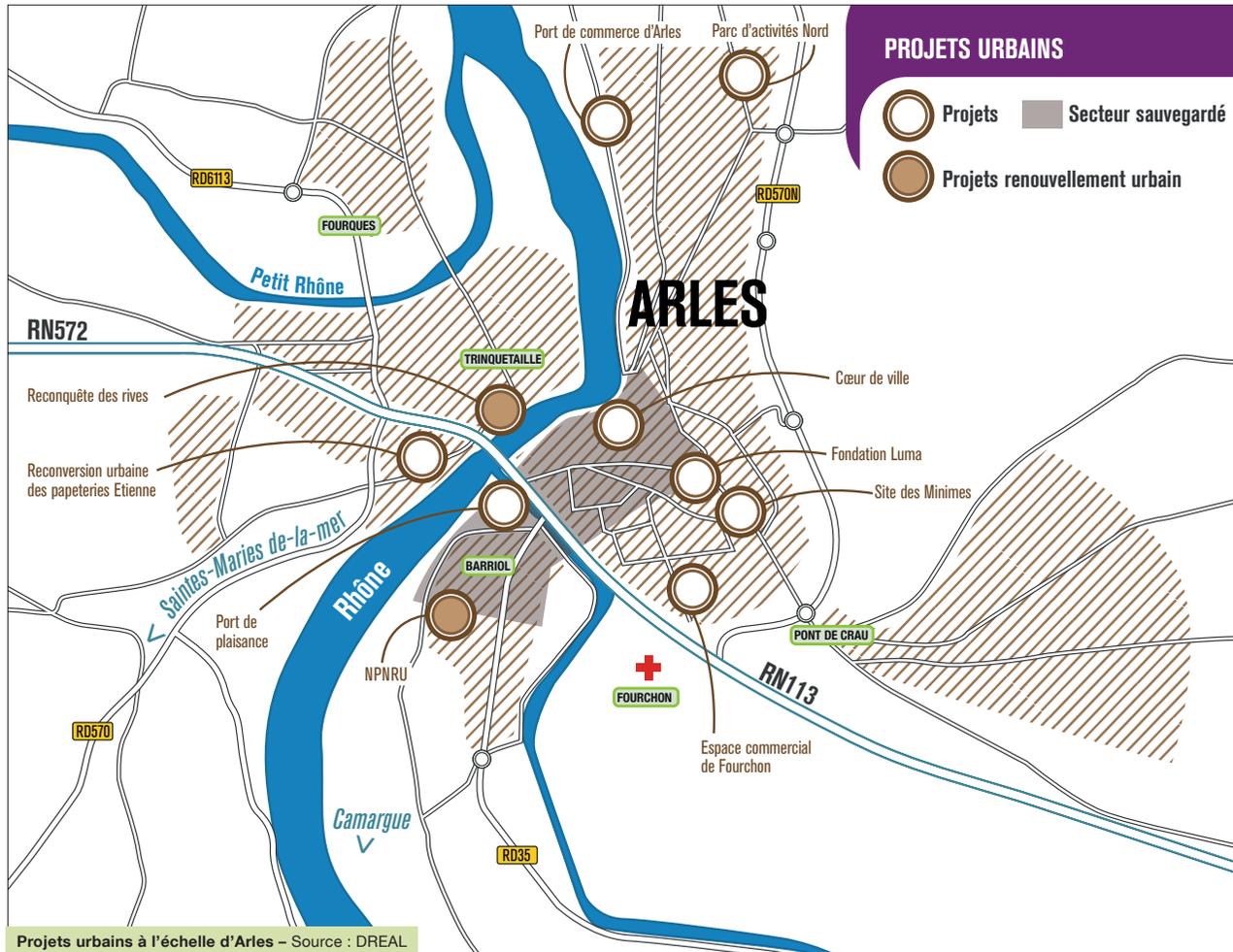
L'agglomération urbaine d'Arles connaît de nombreuses coupures urbaines majeures (canaux, fleuves, réseaux routiers dont la RN113, voie ferrée), séparant les quartiers habités du centre-ville historique et du sud de la ville, et impactant les différents secteurs d'activités localisés au nord et au sud de l'agglomération urbaine. Pour contribuer à la réduction des gênes occasionnées par ces coupures, la Ville d'Arles développe plusieurs projets d'aménagement urbain.

Elle a notamment engagé dès 2008 un projet de renouvellement urbain pour lequel elle a été lauréate nationale « pôle d'excellence cœur de ville ». Ce projet s'articule autour de deux idées fortes alliant l'ouverture à l'ouest de la ville sur le Rhône et le développement des fonctions métropolitaines de la ville à l'est.

À l'est, sur une surface de 13 hectares, la friche industrielle qui a abrité jusqu'au milieu des années 80 des ateliers de la SNCF, fait l'objet d'un programme de réhabilitation et d'un projet de régénération urbaine de 28 millions d'euros pour l'aménagement et de 250 millions d'euros pour les bâtiments, consistant à créer :

- Un pôle technologique et universitaire
- La zone d'aménagement concerté des Ateliers comprenant l'École nationale supérieure de la photographie
- Le bâtiment de la fondation LUMA de 6 000 m², dédié aux domaines cinématographique et photographique (architecte Franck GHERY : Musée Guggenheim, fondation Louis Vuitton...).

À l'ouest, le projet urbain vise à recoudre les quartiers riverains du Rhône par des opérations de développement résidentiel, touristique et culturel qui permettront aux arlésiens de se réapproprier le fleuve et ses berges. La réussite de la réhabilitation de ce quartier nécessiterait la mise en réseau des voiries et la création de cheminements doux en liaison avec le fleuve, de part et d'autre de la RN113.



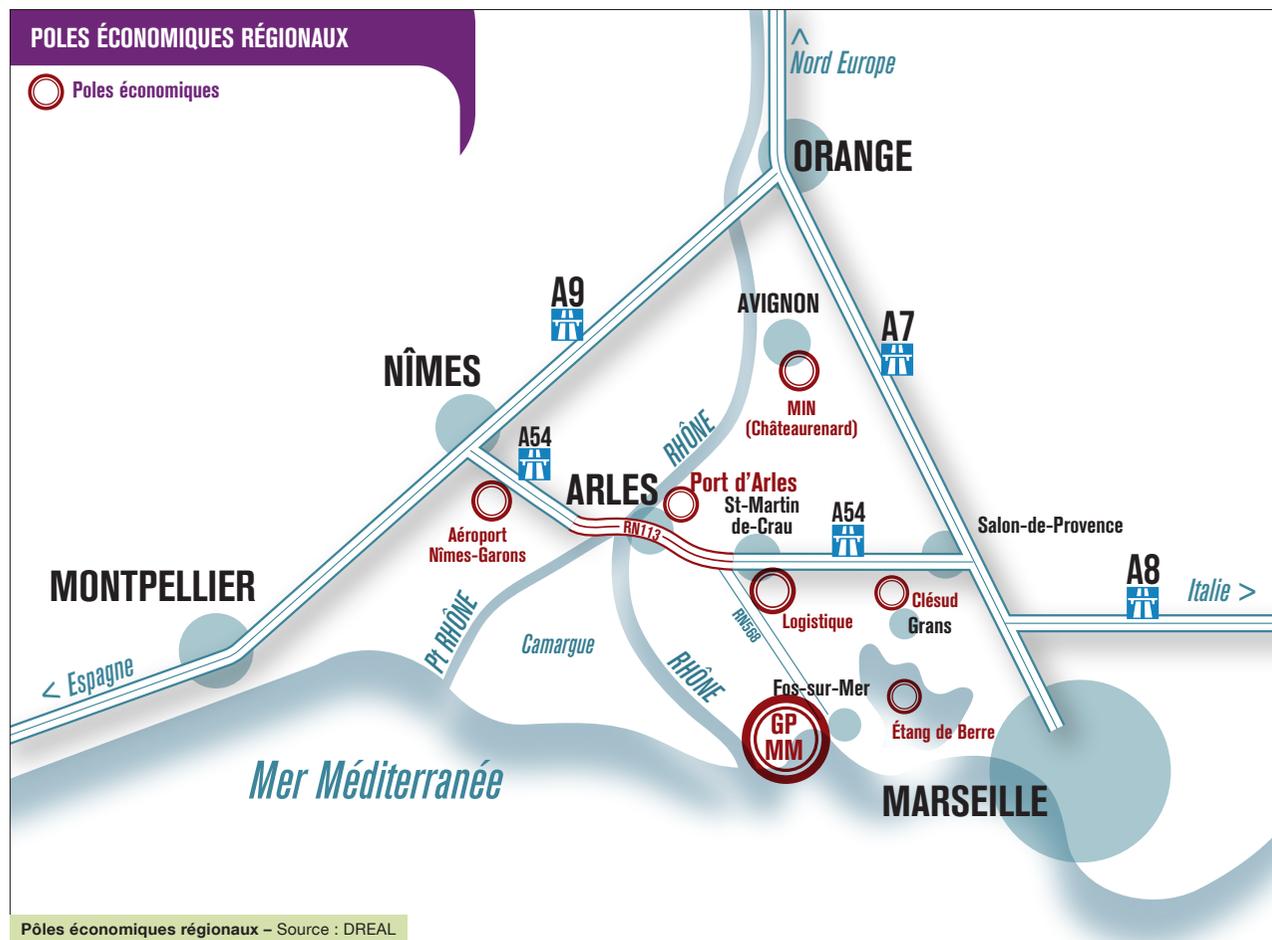
À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE DE SAINT-MARTIN-DE-CRAU

La commune de Saint-Martin-de-Crau est la 13^e commune de France par sa superficie (21 000 ha) et la 22^e commune la plus peuplée du département des Bouches-du-Rhône (13 000 habitants).

Elle bénéficie de la proximité de grands nœuds de communication et d'une excellente accessibilité multimodale. Depuis la fin des années 90, le visage économique de Saint-Martin-de-Crau a fortement évolué avec le développement de zones logistiques. Ainsi, plus de 300 000 m² de bâtiments dédiés à la logistique ont été créés, générant près de 2 400 emplois. Le potentiel économique de Saint-Martin-de-Crau est en grande partie dû au dynamisme des zones d'activités liées à la logistique (entrepôtage et stockage, commerce de gros, transport) et artisanales présentes sur la commune. Compte tenu du développement des activités liées à la logistique, la commune de Saint-Martin-de-Crau et les acteurs économiques du secteur sont particulièrement concernés par les réflexions en vue d'assurer la meilleure desserte possible de ces zones économiques et d'améliorer la fluidité et la sécurité du trafic.

En cohérence avec les programmes de préservation du patrimoine d'Arles, labellisée Ville d'Art et d'Histoire, la valorisation du centre historique s'inscrit dans un programme de développement urbain, qui requiert notamment une maîtrise accrue du trafic urbain et plus largement de la place de l'automobile dans la ville.

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE



Après une période de déclin économique jusqu'au début des années 2000, notamment due à la fermeture de nombreuses industries phares sur la commune d'Arles (papeteries Etienne, réduction du domaine des Salins, usine Lustucru, ateliers SNCF), le pays d'Arles s'est (re)développé sur son territoire avec de solides atouts. En effet il se situe au cœur de plusieurs dynamiques économiques tant nationales qu'internationales. L'axe rhodanien

se caractérise par un transport maritime et un tourisme fluvial significatifs. Le territoire se situe également à proximité des bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille (Fos-sur-Mer), premier port français de la façade méditerranéenne, de Marseille et son rayonnement économique et culturel, de nombreux pôles économiques (Grans, Étang de Berre, Saint-Martin-de-Crau), ainsi que des pôles touristico-culturels d'Avignon et Nîmes.

Sur Saint-Martin-de-Crau, le pôle logistique s'est développé en profitant d'une situation géographique privilégiée, avec une desserte directe par l'A54, la RN113 et par voie ferrée. Les zones d'activités de la commune s'étendent sur 250 ha. À terme, le développement des zones d'activités de la commune (Ecopole, ZI du Bois de Leuze et la Thominière), pourrait générer un trafic poids-lourds et des déplacements de salariés plus importants.

Les flux de circulation depuis la ZIP (zone industrialo-portuaire) de Fos-sur-Mer augmentent avec le développement du trafic de conteneurs, encouragé par une stratégie d'investissement portueuse : création de terminaux, construction d'unités industrielles et de stockage. Les deux autres bases logistiques structurantes de Grans-Miramas « CLESUD » et de Châteaurenard « Marché d'Intérêt National » (MIN) sont situées sur les axes routiers à grande capacité et en position stratégique entre Marseille, Avignon et Nîmes. Ces zones logistiques projettent leur développement avec une offre multimodale route / rail.

La dynamique économique du pays d'Arles est également étroitement liée aux infrastructures présentes comme l'aéroport de Nîmes – Garons ou bien le port fluvio-maritime d'Arles, et plus largement le projet de parc d'activité nord, important pour le trafic sur la liaison fluviale Saône-Rhône-Méditerranée. La desserte routière actuelle du territoire est assurée par l'autoroute A54 vers Nîmes à l'ouest, vers Marseille / Clésud à l'est, par la RN568 vers le GPMM et Fos, ainsi que par la RN113 vers les pôles situés localement à Arles et Saint-Martin-de-Crau.

PATRIMOINES NATURELS

SYNTHÈSE DES ENTITÉS ÉCOPAYSAGÈRES

AU SEIN D'UN TERRITOIRE DE PRÉSERVATION ET DE GESTION PARTAGÉE...

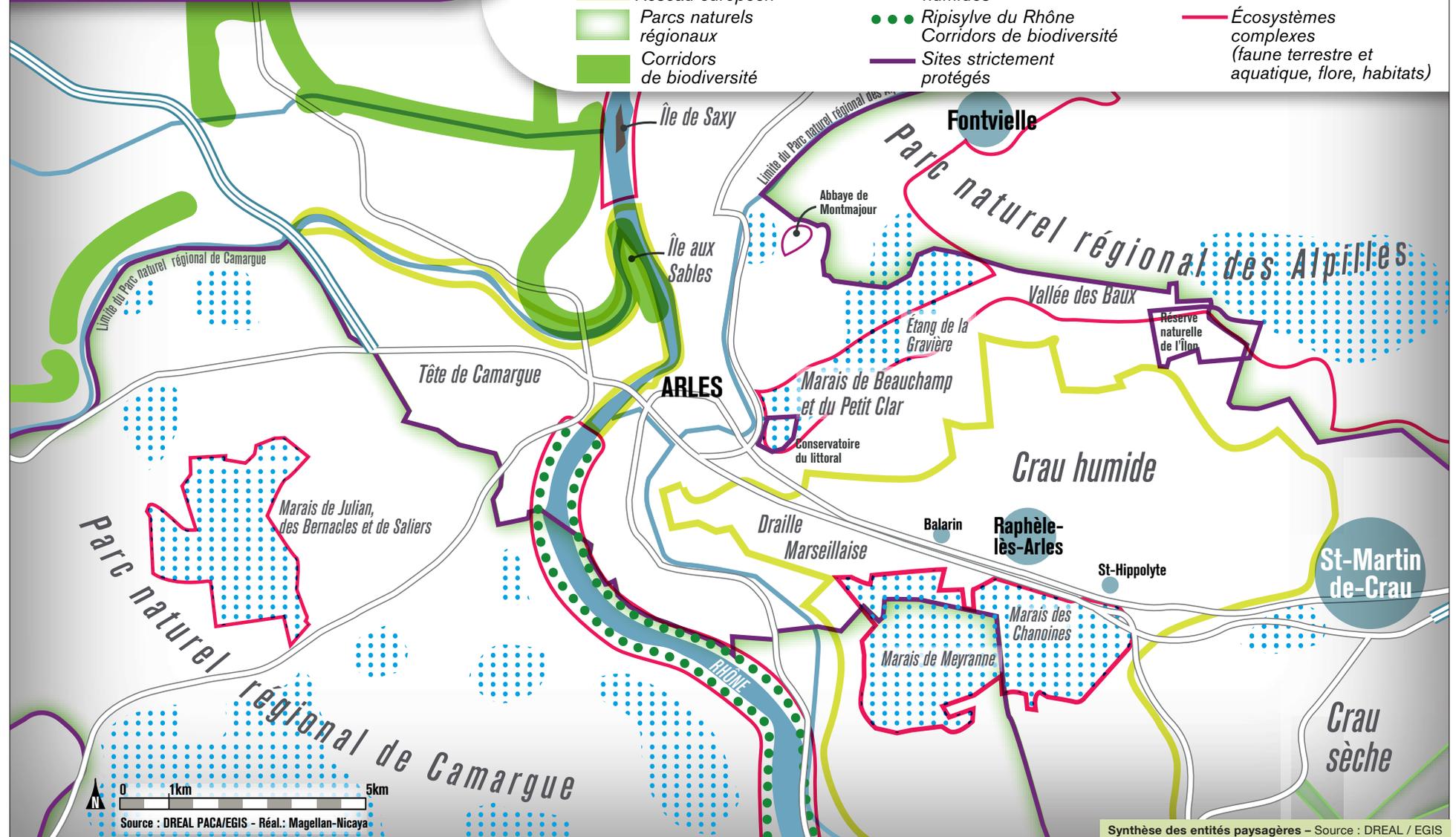
-  Sites Natura 2000 Réseau européen
-  Parcs naturels régionaux
-  Corridors de biodiversité

... AVEC DES ESPACES D'HABITATS ET D'ESPÈCES REMARQUABLES.

-  Zones humides
-  Ripisylve du Rhône Corridors de biodiversité
-  Sites strictement protégés

... LES ÉCOSYSTÈMES EXCEPTIONNELS SE DISTINGUENT.

-  Écosystèmes complexes (faune terrestre et aquatique, flore, habitats)



Synthèse des entités paysagères - Source : DREAL / EGIS

Le territoire du pays d'Arles présente une richesse exceptionnelle de biodiversité, avec une interaction très forte entre les activités humaines et la nature depuis plusieurs siècles.

Le territoire se caractérise notamment par :

- Le delta de la Camargue : vaste zone humide modelée depuis des millénaires par les activités humaines, il concentre une biodiversité exceptionnelle et est notamment très fréquenté par les oiseaux migrateurs. Cette nature est protégée et mise en valeur par des politiques environnementales : réseau mondial de biosphère, réseau européen Natura 2000, réserves foncières, réserve naturelle régionale, parc régional naturel...
- Le Rhône : se séparant en deux bras à hauteur d'Arles, ce fleuve est le support d'une grande diversité d'espèces et d'habitats naturels
- La Crau : steppe naturelle, appelée Coussouls, unique en France, elle est protégée et mise en valeur par une réserve naturelle nationale, une réserve foncière, des sites Natura 2000 et fait l'objet de nombreux inventaires
- Les Alpilles : massif protégé et mis en valeur par un Parc Naturel Régional, il comprend de nombreuses zones d'inventaires et réglementaires.

Le territoire du pays d'Arles fait l'objet de démarches de protection et de valorisation par le Parc Naturel Régional de Camargue au sud-ouest d'Arles et le Parc Naturel Régional des Alpilles, au nord-est d'Arles. La Camargue, la Crau et les Alpilles forment un triangle d'or pour la biodiversité : les milieux humides de la Camargue se mêlent aux espaces plus secs des Alpilles et de la plaine de la Crau. Ce triangle offre ainsi une complémentarité d'habitats naturels rarement observée.

Cette richesse naturelle exceptionnelle du territoire du Pays d'Arles est très diversifiée grâce aux conditions climatiques et à la qualité des sols, qui a aussi contribué à l'émergence de zones favorables au développement d'une agriculture locale diversifiée.

Les milieux sont reliés entre eux par plusieurs corridors écologiques structurants tels que :

- Le Rhône
- La jonction entre le Marais des Chanoines et l'Étang de Meyranne
- Le Canal de Vigueirat
- La Roubine de la Chapelette
- La jonction entre les Coussouls de Crau et les prairies bordant la vallée de la Roubine de la Chapelette
- La jonction entre la carrière de matériaux de construction de Saint-Martin-de-Crau et l'Espace de Loisirs de la Baisse de Raillon
- La jonction entre les milieux prairiaux et boisés situés de part et d'autre du Péage de Saint-Martin-de-Crau.

Ces connexions sont importantes pour le bon fonctionnement des différents écosystèmes, en étroite relation avec les milieux aquatiques. L'aire d'étude rapprochée du projet de contournement autoroutier d'Arles s'inscrit en partie au sein du site naturel inscrit « Ensemble formé de la Camargue ». Ce site couvre l'entité géographique de la Camargue et s'étend du Petit-Rhône au nord jusqu'au Grand Rhône en frôlant le hameau de Gimeaux.

CULTURE ET PATRIMOINE

Le pays d'Arles est reconnu pour son patrimoine historique et sa culture.

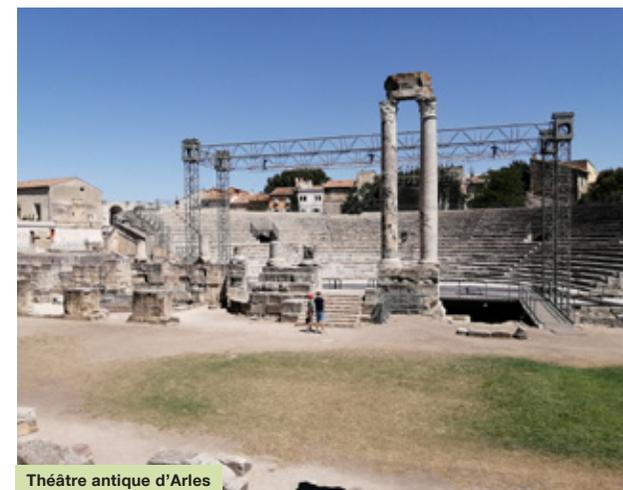
La période romaine fut celle d'un rayonnement intense, marqué par son positionnement sur le Rhône et sa position commerciale stratégique entre la Méditerranée et les cités provençales. Arles, ville de commerce, s'est industrialisée au XIX^{ème} siècle avec l'arrivée du train, tirant alors parti de son industrie locale et de son agriculture ancrée sur la Camargue

La commune d'Arles est classée par l'UNESCO au Patrimoine mondial de l'Humanité :

- Pour ses monuments romains et romans depuis 1981 et pour l'ensemble du centre ancien depuis 2006 ;
- En tant que Chemin de grands pèlerinages : Saint Jacques de Compostelle, Rome et Jérusalem ;
- En tant qu'espace naturel d'intérêt mondial : la Camargue est inscrite au réseau mondial des Réserves de Biosphère.

Le pays d'Arles est également un territoire d'art et d'histoire : de nombreux peintres sont associés à la ville d'Arles tels que Vincent Van Gogh, Paul Gauguin ou encore Pablo Picasso. Certains monuments sont inscrits ou classés : arènes, vestiges romains, abbaye de Montmajour, Pont de Van Gogh ou encore les vestiges archéologiques retrouvés dans les eaux du Rhône. Cette vocation culturelle du pays d'Arles se reflète aujourd'hui dans l'industrie culturelle et numérique qui s'est développée à Arles avec, notamment depuis 35 ans, les Rencontres internationales de la photographie.

L'attractivité touristique de la région méditerranéenne et en particulier de ce territoire, liée à son patrimoine naturel et culturel, est notable : les monuments inscrits au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO font en effet partie des sites touristiques les plus visités au monde.



Théâtre antique d'Arles

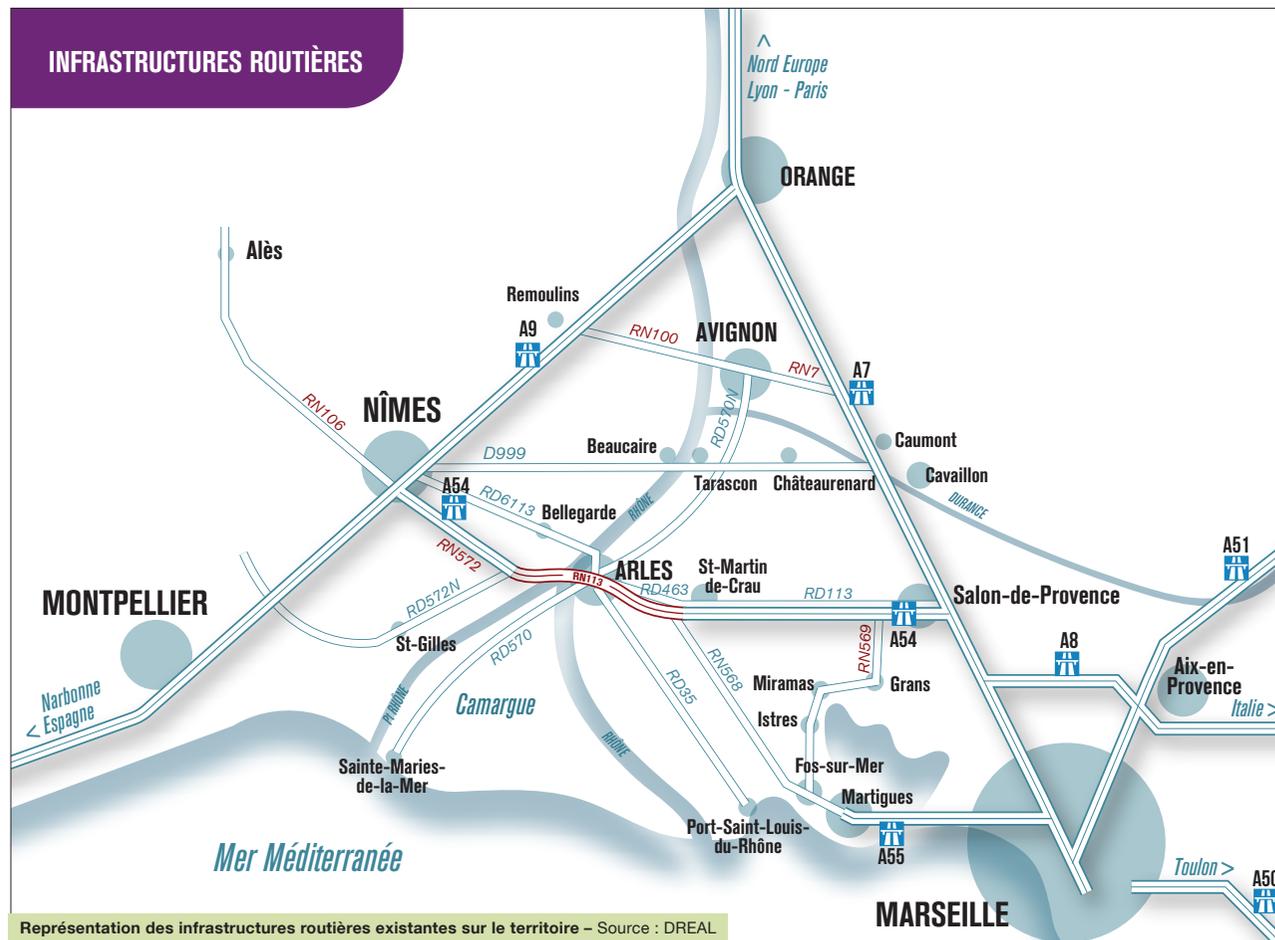
DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉS

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS EXISTANTES

Le réseau routier du territoire du Pays d'Arles converge vers le centre urbain d'Arles qui, avec le franchissement du Rhône, permet de relier le pays d'Arles à ses territoires voisins. De fait, le réseau de transport supporte à la fois le trafic local et le trafic de transit.

Ce réseau structurant pour les déplacements routiers comprend 4 types de voies routières :

- Des voies autoroutières ou express :
 - La succession des autoroutes A8, A7 et A54 permet de relier la frontière italienne aux grandes agglomérations du littoral (Nice, Toulon, Marseille) et de se raccorder à l'A9 en direction de Nîmes et de l'Espagne. Ce réseau constitue le seul grand axe est-ouest du sud de la France ;
 - Au droit d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau, les RN 572 et RN 113 permettent de relier les deux tronçons de l'A54 ;
 - De grands axes autoroutiers structurants inclus dans le périmètre d'étude avec l'A7 entre Orange et Salon-de-Provence, l'A9 entre Orange et Nîmes, la RN 568 et l'A55 vers Marseille et la RN 569 au niveau de Miramas et Fos-sur-Mer
- Une voirie principale composée principalement des routes départementales permettant de relier les agglomérations, villages et hameaux :
 - La RD 570N, rocade est vers Beaucaire ;
 - La RD 113 entre Saint-Martin-de-Crau et Salon-de-Provence ;
 - La RD 6113 en direction de Nîmes ;
 - La RD 572 N vers Saint-Gilles ;
 - La RD 570 vers Saintes-Maries-de-la-Mer ;
 - La RD 35 vers Port-Saint-Louis-du-Rhône ;
 - La RD 453, départementale qui peut apparaître comme une alternative en période de congestion sur la RN113 sans toutefois être dimensionnée pour accueillir un trafic routier élevé
- Une voirie secondaire reliant les quartiers : boulevard des Lices, Avenue de Stalingrad, route de la Crau, etc
- Une voirie locale qui dessert plus finement le territoire.



Le réseau d'infrastructures de transport du pays d'Arles est également structuré par :

- La voie ferrée et la gare d'Arles, située à proximité du centre-ville et de la gare routière : elle est fréquentée par près de 650 000 voyageurs par an (source Data SNCF - 2018). L'offre de transport ferroviaire des voyageurs est aussi bien nationale que régionale avec un TGV en direction de Paris, des Intercités et trois lignes TER reliant Arles à Avignon, Marseille, Valence et Montpellier

- La voie ferrée et la gare de Saint-Martin-de-Crau, située à proximité des zones économiques, fréquentée notamment par de nombreux salariés de ces zones
- Le Port fluvial d'Arles, premier port fluvial-maritime de l'axe Saône-Rhône. Ce port se distingue par un port public, et une zone d'implantation industrielle et portuaire gérée par la Compagnie nationale du Rhône

DÉPLACEMENTS DANS LE DELTA RHODANAIEN

- Voies structurantes
- - - Ligne à grande vitesse
- ✈ Aéroport
- 80 000 Trafic routier et autoroutier
- Nouvelles gares TGV
- Principaux pôles urbains (+ 40 000 habitants)



Le pays d'Arles se situe dans l'aire d'influence du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) dont l'objectif est de s'établir comme un regroupement logistique et industriel euro-méditerranéen, inséré dans les échanges internationaux. Le GPMM a pris le virage vers la diversification des trafics en s'appuyant sur le dynamisme de la filière des conteneurs. Ainsi, le GPMM vise, en tant que porte multimodale sud de l'Europe, à développer la compétitivité de la desserte multimodale tout en optimisant la

logistique et les services à la marchandise conteneurisée. En cohérence avec sa position de carrefour de circulations et d'axes autoroutiers structurants à l'échelon européen, le territoire est traversé par un important trafic de transit de longue distance.

LES PROBLÈMES DE CONGESTION ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LA RN113

Les échanges intervenus dans le cadre des ateliers de la concertation continue en 2019 et 2020 ont mis en exergue un ressenti largement partagé d'extrêmes difficultés récurrentes sur le réseau routier au droit d'Arles et Saint-Martin-de-Crau et la volonté collective d'apprécier objectivement la situation.

La DREAL a ainsi réalisé un diagnostic complémentaire du réseau routier existant entre les deux barrières de péage de l'A54, en se basant sur l'analyse des données de vitesses et de temps de parcours sur le réseau routier étudié (données réelles transmises par les usagers et leurs véhicules notamment GPS). La période étudiée est l'ensemble de l'année 2019, plus représentative que 2020 du fait des conséquences de la crise sanitaire. Une mise en perspective avec les données d'accidents et incidents a permis de caractériser objectivement le fonctionnement du réseau étudié, correspondant à plus de plus de 180 km d'autoroutes, de routes nationales, départementales et des voiries locales dans le centre d'Arles.

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ANALYSE DES DONNÉES 2019

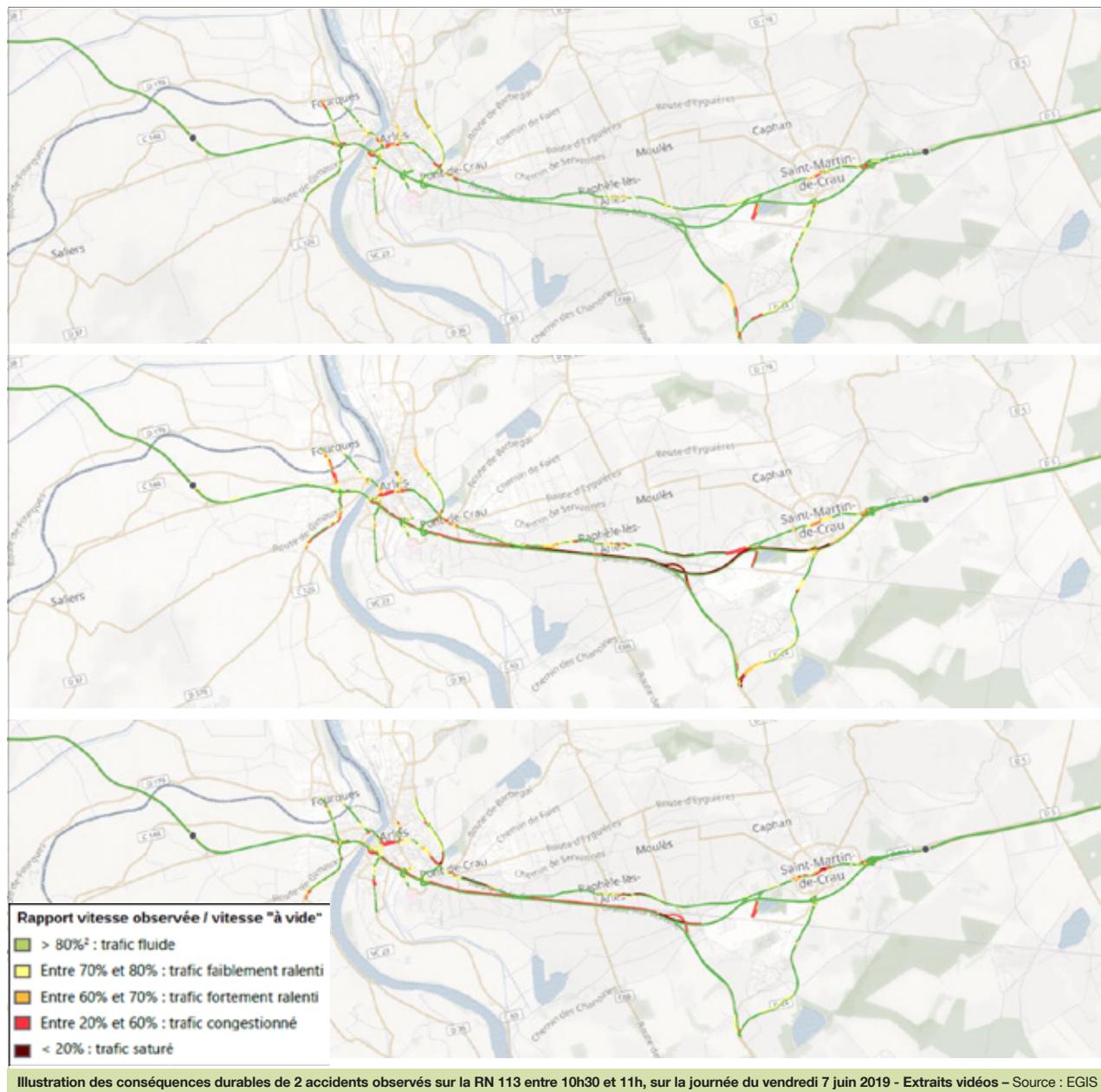
En journée type de semaine, hors incidents ou accidents routiers, les principaux ralentissements sont constatés au droit du centre-ville d'Arles, le reste du réseau départemental et du réseau autoroutier (A52-RN113-RN572) ne connaissant pas de perturbation majeure.

Lors des weekends importants (10 longs weekend pendant l'année et 8 weekends de chassés croisés estivaux), des phénomènes de congestion très importants sont constatés, pouvant commencer dès le milieu d'après-midi sur la RN113 en direction de Marseille au niveau du quartier de la Roquette. Les ralentissements peuvent remonter alors jusqu'au péage de l'A54 et finissent par impacter l'autoroute A54, parfois sur plus de 5 km. Ces ralentissements influencent indirectement le fonctionnement du réseau secondaire, et plus encore le réseau local dans le centre-ville d'Arles. Vraisemblablement, les véhicules empruntant la RN113 pour des trajets de « cabotage » en temps normal

restent sur le réseau secondaire et l'encombrent en temps de congestion de la RN113. Le réseau secondaire ne retrouve son état initial qu'en début de soirée et la RN113 ne se décongestionne qu'après 22h, avec un point bloquant toujours localisé au niveau de l'échangeur adjacent au quartier de la Roquette. Les phénomènes de congestion sur ces journées particulières sont d'autant plus notables en début de weekend ou pont dans le sens Salon-Arles, et en fin de weekend dans le sens Arles-Salon.

Cette situation est aggravée par les accidents et incidents nombreux qui affectent la RN 113. Ainsi sur l'année 2019, plus d'un jour sur trois connaît au moins un incident ou événement recensé sur le réseau avec des effets sur la circulation (accident, mesures de chantiers, manifestations). 220 incidents ou événements de ce type ont observés en 2019, chacun pour une durée moyenne de plus de 2h. L'examen de leurs conséquences révèle une très forte exposition à la congestion des réseaux routiers du pays d'Arles, principal et secondaire, avec des conséquences parfois très importantes sur les circulations locales. Chaque accident et chaque incident produit des conséquences particulières sur l'ensemble du réseau. Malgré leur caractère hautement variable, des pertes de temps importantes et très localisées sur la RN113 sont observées, plus pénalisantes pour les trajets courts (grande perte de fiabilité pour les déplacements des usagers locaux) que pour les longs trajets de transit.

L'illustration suivante montre les conséquences durables que peuvent générer les accidents ou incidents sur l'ensemble du réseau.





UN TAUX D'ACCIDENT MODÉRÉ MAIS DE GRAVITÉ EXTRÊME : 8 ACCIDENTS SUR 10 SONT GRAVES VOIRE MORTELS

Les enjeux de sécurité routière sur les routes nationales (RN113 – RN572) assurant la continuité du réseau autoroutier (A54) au niveau des communes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau sont importants. En effet, la gravité d'accident est multipliée par deux, comparée aux moyennes sur les itinéraires nationaux à 2x2 voies à chaussées séparées. Ainsi, 83% des accidents corporels recensés sur les RN572/RN113 sont graves, et parmi ceux-ci 20% sont mortels, pour une moyenne de 39% d'accidents corporels dont 7% mortels sur les itinéraires comparables.

Ces chiffres s'expliquent en grande partie par le trafic élevé sur l'axe (effet « volume »), et sa nature (effet « poids lourds »).

La RN 113, dans sa section urbaine au niveau d'Arles, apparaît plus accidentogène que dans sa section non urbaine, ce qui peut s'expliquer par un trafic élevé, la proximité des échangeurs et des caractéristiques géométriques réduites plus proches de celles des voies rapides urbaines que des 2x2 voies interurbaines. Par ailleurs, la part des accidents impliquant un poids lourd sur le réseau RN113 – RN572 est très élevée : 14 accidents sur 26 pour la période de 5 ans observée impliquent un poids lourd, soit 40 % des accidents, contre 15% en moyenne nationale.

Depuis une dizaine d'années, l'État a réalisé de nombreuses actions pour améliorer la sécurité sur les RN113 et RN572 : revêtements de chaussées, marquages au sol, suppression des points singuliers, limitation de vitesse. Si ces aménagements ont permis des améliorations, leur portée est limitée par la structure même de l'itinéraire : volumes importants de trafics dont une part élevée de poids lourds, entrées/ sorties rapprochées...

LES TRAFICS ACTUELS : UN VOLUME ÉLEVÉ ET CROISSANT, AVEC PART TRÈS IMPORTANTE DE POIDS LOURDS

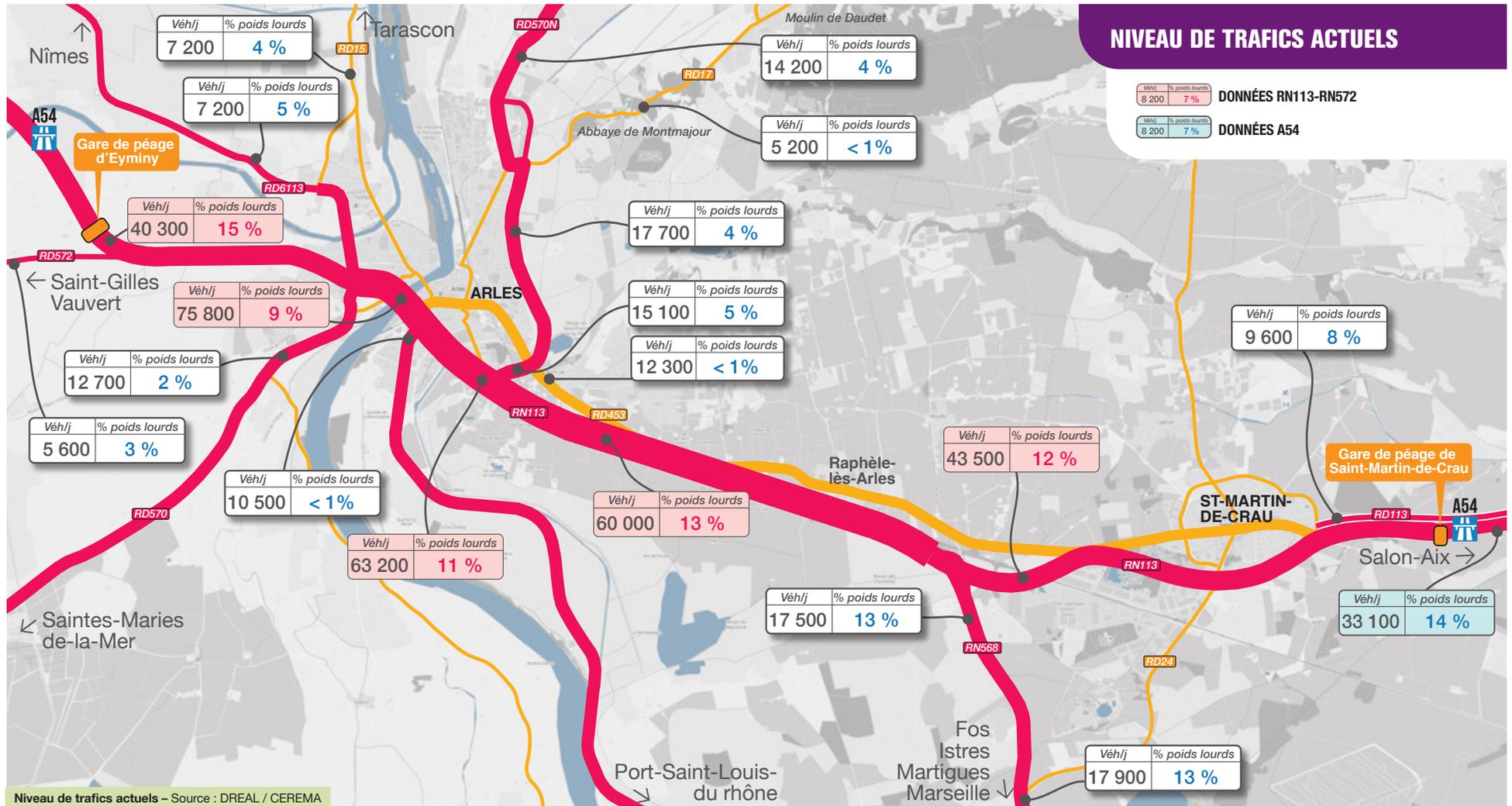
Les études réalisées suite à la décision ministérielle de 2018 ont permis une réactualisation complète des études du trafic, intégrant une vaste campagne d'enquêtes origines-destinations, sur le périmètre d'étude (réseau principal et secondaire). Les résultats de cette campagne, mis en perspective avec les don-

nées fournies par les différents gestionnaires (État, ASF, Conseils Départementaux), permettent de dresser un état des lieux fiable et complet des flux et de la nature des trafics sur une zone large autour de l'axe A54 - RN113 - RN572.

La circulation moyenne journalière actuelle en différents points du réseau, 2 sens confondus, est fournie dans la figure ci-après. Quelques ordres de grandeur permettant de caractériser l'importance des volumes pour la configuration actuelle du réseau, et

l'atteinte des limites de capacité usuelles pour ce type d'infrastructure, en particulier sur le pont du Rhône où le trafic est le plus élevé :

- Entre 50 000 et 80 000 véhicules/jour sur la RN113 en traversée d'Arles, selon les sections
- Entre 30 000 et 50 000 véhicules/jour sur la RN113 entre Saint-Hippolyte et la RD24
- Entre 10 000 et 30 000 véhicules/jour sur la RN568



Chaque jour, 7 000 poids lourds empruntent le pont du Rhône, et autant la RN113 sur la section entre la rocade et Fourchon.

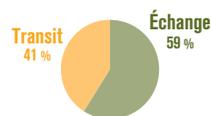
Concernant les poids-lourds, l'enquête de circulation réalisée sur un « cordon » autour d'Arles et Saint-Martin montre que :

- 9% des véhicules qui sortent ou entrent dans la zone d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau sont des poids lourds ;
- Parmi ces poids lourds qui sortent ou entrent dans la zone d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau, plus de 3 poids-lourds sur 4 traversent complètement la zone (trafic en transit), et seul moins d'1 poids lourd sur 4 a effectivement pour origine ou destination Arles ou Saint-Martin-de-Crau (trafic d'échanges).

Trafic reconstitué par type de véhicule



Nature du trafic VL reconstitué



Nature du trafic PL reconstitué

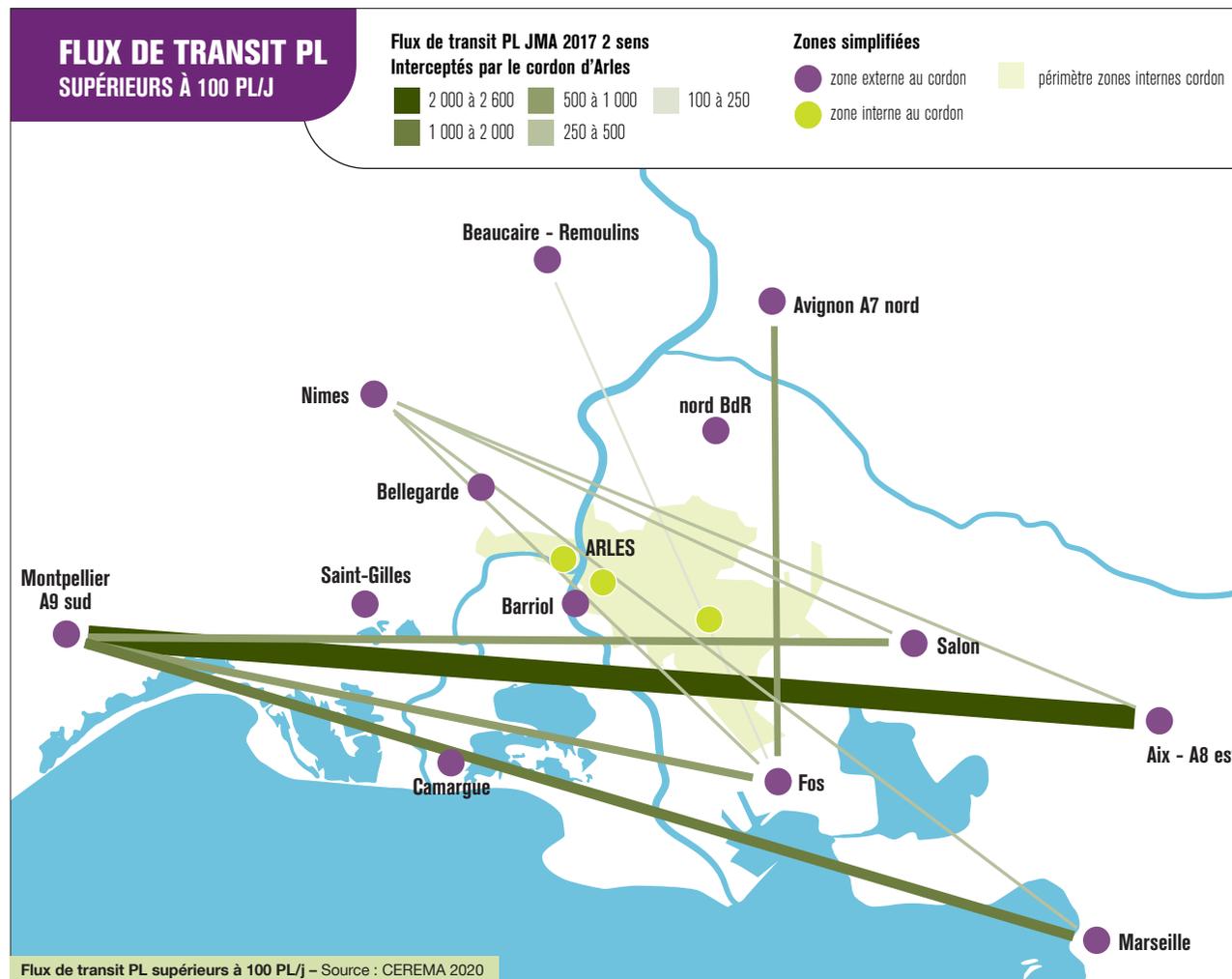


Représentation du trafic entrant et/ou sortant de la zone Arles / Saint-Martin-de-Crau – Source : CEREMA 2018



Illustration du trafic dense sur la RN113, à hauteur de l'échangeur n°7

La part des poids lourds dans le trafic routier total, sur l'ensemble du réseau influencé par la réalisation du projet, varie selon les axes et les sections. Les résultats sont représentés sur les cartes ci-dessous. En complément, les résultats des modélisations de trafics à l'horizon 2028 sont présentés avec et sans projet en partie « Effets en matière de trafics », page 59 de ce présent document.



EN SYNTHÈSE

La RN 113 connaît aujourd'hui des difficultés liées à un trafic moyen important avec une proportion très forte de poids lourds, ce qui se traduit par un taux élevé d'accidents de forte gravité ainsi que par des gênes importantes pour les usagers.

Ce niveau de trafic génère également des nuisances fortes pour les riverains de la RN113 (pollution sonore, qualité de l'air, épisodes prolongés de congestion sur des journées spécifiques et lors des nombreux incidents ou accidents sur cette RN113). Cet axe engendre également un effet de coupure urbaine rendant très difficiles les liaisons entre les quartiers situés de part et d'autre.

Enfin, pour le trafic de transit, la continuité autoroutière n'est pas assurée entre l'A9 et l'A8, et les niveaux de services ne sont plus dimensionnés aux niveaux de trafics sur cette section de RN113, avec une unique aire de service restreinte. Compte-tenu des niveaux de trafics constatés et des perspectives d'évolution du territoire et du trafic, la RN113 actuelle n'apparaît pas adaptée pour répondre aux besoins de services et de sécurité des usagers, et de qualité de vie des riverains.

ENJEUX MULTIMODAUX ET PERSPECTIVES

Les orientations des politiques de transport en région Provence-Alpes-Côte d'Azur en matière de transport de marchandises et report multimodal, peuvent être identifiées selon deux axes : l'axe est-ouest, dans lequel s'intègre la RN113 actuelle, et l'axe nord-sud¹.

Le fret ferroviaire s'inscrit dans la politique nationale et régionale de développement du report modal et de transport massifié.

Des projets structurants sont en cours de développement à l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et devraient produire des effets dans les prochaines décennies comme par exemple :

- Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui a vocation à désaturer le nœud ferroviaire marseillais et plus largement la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille et donner plus de capacités pour les circulations ferroviaires de voyageurs (+ 35 millions de voyageurs par an et passage de 8 à 13% de part modale du train) et de marchandises
- Le projet de l'ERTMS (harmonisation des systèmes de signalisation permettant d'améliorer la gestion du trafic ferroviaire) sur la ligne Marseille-Vintimille qui va contribuer à améliorer la robustesse et la régularité des circulations ferroviaires, et redonner aux usagers du train, notamment pour le transport de marchandises, une fiabilité à ce mode de transport

- L'inscription, à l'initiative de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, du barreau Marseille-Gênes au réseau européen RTE-T, programme européen de développement des infrastructures de transport, pour mobiliser des investissements pour faciliter le développement des échanges (interopérabilité des réseaux notamment) et permettre d'augmenter la part modale des modes de transports les plus respectueux de l'environnement. La capacité ferroviaire devrait pouvoir augmenter à terme et donc aussi la part disponible pour le fret, dans une logique de report modal des marchandises sur l'arc méditerranéen ;

- Le développement des dessertes ferroviaires vers l'ouest pour délester certains poids lourds en direction de Vergèze et Toulouse ainsi que vers Clermont. Des initiatives locales ont été mises en œuvre comme celle de la société Perrier qui a conduit à enlever 100 poids lourds par jour (sur 7 000) sur la RN 113 en reportant ses trafics sur le rail entre Vergèze (Gard) et Fos-sur-Mer.

Des efforts majeurs sont ainsi engagés pour développer le report modal de la route vers le fer.

¹ Concernant l'axe nord-sud, le lecteur est invité à lire les développements spécifiques dans le dossier du maître d'ouvrage, élaboré par la DREAL dans le cadre du débat public en cours sur la liaison entre Fos-sur-Mer et Salon de Provence (site internet de la CNDP) <https://fos-salon.debatpublic.fr>



Les capacités du réseau ferré national pour l'écoulement du fret sont cependant limitées et nécessitent des investissements très lourds et dans la durée sur l'ensemble du linéaire est-ouest et nord-sud. C'est le cas par exemple pour la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais (projet NFL LT) et la création du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (projet CFAL) pour le fret envisagés à l'horizon 2040 - 2050. C'est le cas également pour les bassins est du GPMM à Marseille avec le projet de création du terminal de transport combiné de Marseille et le raccordement de Mourepiane (horizon 2030) ou celui de développement des autoroutes ferroviaires (horizon 2040- 2050) qui se heurte à l'opposition radicale des populations des milliers d'habitants des quartiers riverains du port.

La réalisation de ces projets demeure ainsi incertaine et non maîtrisée dans le temps compte tenu à la fois avec les difficultés liées à leur acceptabilité sociale, leur rentabilité socio-économique et à la mobilisation des ressources pour leur financement.

En complément, en lien avec la saturation de la ligne Marseille-Vintimille (l'horizon de réalisation des sections nouvelles de la LNPCA ayant été reporté après 2040 par la Loi d'Orientation des Mobilités), la création d'une autoroute ferroviaire performante entre l'Italie et la Métropole Aix-Marseille-Provence pour permettre un véritable transit ferroviaire n'est envisageable au mieux qu'à l'horizon 2050 - 2060. L'alternative par l'axe rhodanien implique la réalisation du CFAL et de la liaison Lyon-Turin.

L'offre de fret maritime transitant entre l'Espagne, la France et l'Italie existe mais rencontre des limites en termes d'attractivité et de réponse adaptée aux besoins des entreprises et opérateurs intervenant sur le transport des marchandises.

L'offre fluviale nécessite des infrastructures adaptées sur un linéaire long, ce qui n'est pas aujourd'hui le cas sur l'axe Espagne-France-Italie. Sur l'axe est-ouest, peu de projets fluviaux sont aujourd'hui identifiés. En effet, bien qu'il soit adapté aux moyennes et longues distances, le développement du transport fluvial souffre de l'impossibilité de desservir certaines régions dépourvues de réseau fluvial, des limitations de gabarit des infrastructures existantes, d'une vitesse moyenne qui le rend moins attractif que le ferroviaire, et surtout le routier, en particulier pour les courtes distances.

Sur le pays d'Arles, les plateformes de transport combiné sont présentes en périphérie à Clésud ou Champfleury. De fait, c'est la complémentarité du mode routier et des autres modes qui est visée.

S'agissant des déplacements de voyageur, les initiatives et projets multimodaux à l'échelle de l'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette sont notamment confrontées à l'état actuel de la RN113 entre Arles et Saint-Martin, dont le délestage est une condition nécessaire préalable à toute requalification de l'axe, intégrant le développement de transports collectifs et des modes non motorisés pour les déplacements internes entre les deux communes, et au sein même des communes.

Les pouvoirs publics (État, Région, collectivités, et leurs établissements...) ont fait du développement des modes alternatifs au transport routier de marchandises et à l'usage de la voiture (et notamment à «l'autosolisme») une priorité. Ils mettent en œuvre un ensemble de mesures et de projets multiples et coordonnés en la matière. En particulier, des investissements importants y sont consacrés, aux échelles nationale, régionale et plus locale, notamment en matière du développement des capacités du fret ferroviaire, mais aussi de transport combiné rail-route. Quelques exemples significatifs ont été mentionnés ci-avant.

En tout état de cause, pour les flux concernés sur l'arc méditerranéen (axe «est-ouest»), s'il est possible d'anticiper un renforcement des parts des modes alternatifs, le transport routier de marchandises devrait connaître à moyen terme une progression sensible en volume, conjointement au développement économique attendu des territoires desservis ou reliés par cet axe.

Ces différents éléments sont pris en considération dans les études conduites par la DREAL sur le projet et les prévisions de trafic local, d'échange et de transit aux différents horizons considérés.

Il a vocation à répondre à 3 objectifs prioritaires :

- Garantir la continuité autoroutière et améliorer la sécurité routière
- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains
- Contribuer au développement socio-économique local

La DREAL conduit le processus d'élaboration du projet en recherchant en priorité à limiter au maximum ses impacts négatifs et à préserver les richesses naturelles et humaines remarquables du pays d'Arles (patrimoine naturel, activités agricoles, qualité de vie).

CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS

La RN 113 constitue le dernier tronçon non autoroutier de l'axe méditerranéen entre l'Italie et l'Espagne par la France et assure d'une part une fonction de trafic d'échanges locaux et de desserte d'Arles, et d'autre part de trafic de transit.

La RN113 connaît différents dysfonctionnements en matière de qualité de desserte liés aux trafics élevés provoquant des congestions chroniques et une qualité de vie qui s'est dégradée pour les riverains (pollutions sonores, atmosphériques, coupure urbaine, insécurité routière...).

Cet axe provoque également une coupure du tissu urbain en traversant des secteurs très urbanisés. L'augmentation attendue dans les prochaines années d'un trafic déjà très élevé, éclairée dans la partie « Effets en matière de trafics », page 59, se traduira par une pollution supplémentaire dans un territoire densément peuplé, avec plus de 4 000 personnes situées à moins de 150 mètres de l'infrastructure existante et qui subissent des nuisances très importantes.

Au cours de la concertation continue organisée en 2019-2020 par la DREAL, un consensus a été exprimé sur l'importance de concilier l'amélioration du cadre de vie des riverains de la RN 113 et l'amélioration des conditions de circulation des usagers de cette route.

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET GARANTIR LA CONTINUITÉ AUTOROUTIÈRE

Les enjeux de sécurité routière sur les routes nationales assurant la continuité du réseau autoroutier (A54) au droit d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau sont aujourd'hui élevés, en lien avec le trafic routier globalement important et, sur la section urbaine au niveau d'Arles, par une proximité des échangeurs et des caractéristiques géométriques réduites plus proches de celles des voies rapides urbaines que des liaisons interurbaines.

La réalisation du contournement d'Arles aux caractéristiques autoroutières permettrait un gain complémentaire et décisif en matière de sécurité. Sur les routes à caractéristiques autoroutières, la gravité des accidents est beaucoup plus faible avec 52% d'accidents corporels dont 8% mortels, pour 83 % d'accidents corporels dont 20 % mortels sur le réseau routier national actuel au droit d'Arles.

Cette sécurité améliorée est obtenue grâce au niveau de service des équipements et aux caractéristiques géométriques : qualité des dispositifs de séparation des sens de circulation, caractéristiques des carrefours dénivelés (notamment longueur appropriée des bretelles d'insertion et de sortie), et présence de bandes d'arrêt d'urgence.

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE LOCAL

Le projet de contournement autoroutier d'Arles s'inscrit dans un territoire dont le développement économique est fortement conditionné par l'offre de mobilités assurant la desserte des zones industrielles, logistiques et portuaires. Le projet a pour objectif d'améliorer l'efficacité du réseau d'infrastructures multimodal pour contribuer au développement simultané d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau en accompagnant les projets et les dynamiques territoriales : développement urbain d'Arles, développement de nouvelles mobilités locales, dessertes des zones d'activités économiques et logistiques, apaisement de la RN113 dans la traversée d'Arles, amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN113 sur Arles et Saint-Martin de Crau....

Plus précisément, le projet permettrait d'offrir des conditions optimisées d'accessibilité et de déplacements internes via des liaisons d'échanges avec les grands pôles logistiques : le port d'Arles, la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, la zone logistique au sud de Saint-Martin-de-Crau, la zone de CLESUD. Le projet de contournement vise également à renforcer les capacités de desserte tout en évitant aux riverains de la RN 113 actuelle de subir les effets de l'augmentation du trafic routier liée aux dynamiques de développement économique du territoire et de l'axe Espagne-France-Italie.

Le projet de contournement vise aussi à favoriser le projet urbain d'Arles visant à redévelopper l'attractivité du territoire et améliorer le cadre de vie, à mettre en valeur le patrimoine arlésien et à développer une qualité de vie agréable pour les riverains proches de l'actuelle RN 113. En résumé le projet de contournement est un préalable à la re-création d'un tissu urbain de qualité, conditionné par une nécessaire réduction significative du trafic au sein de la ville d'Arles.

ENJEUX DU PROJET

PRENDRE EN CONSIDÉRATION LA RELATION ENTRE LE TERRITOIRE ET LES ACTIVITÉS HUMAINES

La DREAL inscrit le projet de contournement autoroutier dans la continuité de l'harmonie des relations entre le territoire et les activités humaines qui caractérisent ce territoire : Camargue, Rhône, terres agricoles, milieux naturels et corridors écologiques. Elle prend également en considération les enjeux de long terme tels que le changement climatique et la résilience du territoire face aux crues du Rhône.

La DREAL conduit le processus d'élaboration du projet afin d'abord d'éviter et, le cas échéant, de réduire puis compenser les perturbations sur les continuités écologiques et espaces de protection des milieux naturels. Elle porte une attention très importante à la préservation du milieu physique, notamment à la qualité des eaux souterraines et superficielles, la qualité des terres et la préservation de la biodiversité du territoire.



Elle porte également une très forte attention aux activités agricoles en cherchant à éviter les emprises sur des terres agricoles de qualité et le morcellement des espaces agricoles à préserver les cultures et les systèmes d'irrigation ainsi que les accès aux parcelles.

Les exploitants agricoles ont été associés aux réflexions préalables à l'évaluation des variantes de tracé possibles, pour compléter les connaissances en termes d'occupation des sols et de développement global des filières, par une prise en compte à l'échelle de l'exploitation individuelle dans l'ensemble du fuseau Sud Vigueirat. Cette démarche vise à prendre au mieux en considération les enjeux de viabilité économique des exploitations agricoles concernées, en complément des analyses à l'échelle des filières.

Dans le pays d'Arles, l'environnement et les activités humaines sont fortement liées à la gestion des réseaux hydrauliques alimentés par les eaux de la Durance. Le Rhône constitue également un axe structurant du territoire avec des zones in-

odables potentielles très importantes : la Camargue gardoise, la Camargue insulaire et la rive gauche du Rhône. La DREAL conduit l'élaboration du projet dans une logique de transparence des ouvrages autoroutiers permettant librement les écoulements hydrauliques, évitant les effets de coupure, les pertes de qualités hydrologiques de certains sols comme les zones humides, les impacts sur l'alimentation en eau et, enfin, évitant les risques de pollution des eaux superficielle et souterraine. Les nappes souterraines font l'objet d'une attention toute particulière, telles la nappe du Bas Rhône et de la Camargue au sud-ouest et la nappe de la plaine de la Crau.

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

Les politiques publiques portées par les responsables locaux, régionaux, nationaux et internationaux recherchent des modes de développement moins consommateurs d'espace et d'énergie, permettant de concilier protection de l'environnement et activi-

tés économiques. L'atteinte de la neutralité carbone est devenue une priorité nationale inscrite dans le cadre réglementaire et s'impose progressivement dans les politiques et projets publics. De nombreux engagements internationaux, communautaires et nationaux fixent le cadre et les orientations d'un développement territorial durable, ainsi que des objectifs très volontaristes en termes de qualité de l'air, de lutte contre l'artificialisation des sols et de lutte contre le réchauffement climatique.

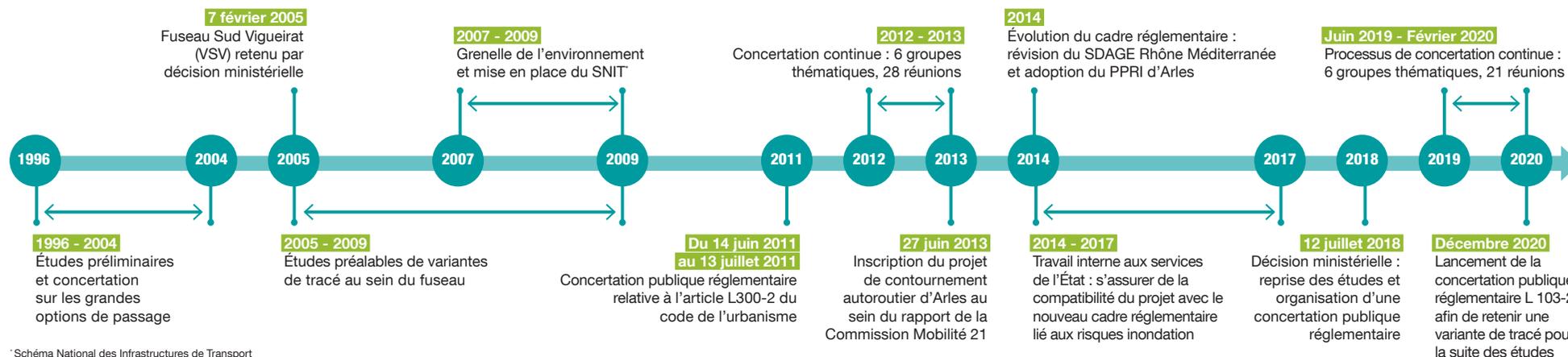
La DREAL intègre ces différents engagements dans la conception du projet de contournement autoroutier d'Arles et travaille à la conciliation de ces différents enjeux.

Elle a notamment ré-envisagé sous cet angle les hypothèses de non réalisation du projet, les différentes alternatives au projet et ré-étudié les grandes options de passages qui ont conduit en 2005 au choix du fuseau « sud Vigueirat » pour l'inscription territoriale du projet. Les résultats de ces différentes analyses sont proposés dans le présent document.

LA DÉMARCHÉ D'ÉLABORATION DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

L'HISTORIQUE DU PROJET, DES ANNÉES 1990 À 2020

L'historique de la démarche d'élaboration du projet de contournement autoroutier d'Arles est schématisé dans la frise suivante :



* Schéma National des Infrastructures de Transport

DÉCISION MINISTÉRIELLE DE REPRISE DU PROJET EN 2018

L'exigence de mise en compatibilité du projet avec le nouveau cadre réglementaire de prévention des crues du Rhône (2013), ainsi que différentes phases d'évaluation de tous les projets d'infrastructures à l'échelle nationale, destinées à prioriser leur réalisation dans le temps (notamment les Assises de la mobilité destinées à préparer la Loi d'Orientation des Mobilités), ont conduit à une pause dans l'avancement du projet entre 2014 et 2017.

Les Assises de la mobilité, organisées par l'Etat au niveau national afin de recueillir des propositions d'amélioration des mobilités quotidiennes des personnes, ont donné lieu à différentes rencontres. La CCI du Pays d'Arles a, dans ce cadre, tenu un atelier le 15 novembre 2017 au cours duquel les difficultés sur le territoire ont été partagées notamment sur la RN113 actuelle. L'une des contributions de l'atelier a porté sur la réalisation d'aménagements indispensables à la réduction des trafics sur cette portion de route. La mise en place effective d'une continuité autoroutière a été proposée et très largement soutenue par les participants. La synthèse de cette contribution est proposée sur le site internet du projet : <https://www.contournementarles.com>

Les propositions retenues avaient pour objectif de s'inscrire dans le projet de la Loi d'orientation de la mobilité (LOM), finalement promulguée le 24 décembre 2019. Le projet de contournement autoroutier d'Arles est spécifiquement cité dans l'exposé des motifs de la loi.

La décision de reprise du projet en 2018 a été prise par le Gouvernement suite aux conclusions du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures dont le rapport a été remis à la ministre des transports en février 2018, le gouvernement ayant fait siennes ses conclusions et ayant retenu le scénario médian proposé par le Conseil.

La Ministre en charge des Transports a ainsi demandé à la DREAL, en juillet 2018, de reprendre les études du projet préalables à l'enquête publique, sur la base du fuseau Sud Vigueirat, en prévoyant notamment les adaptations nécessaires pour la conformité à la nouvelle réglementation de prévention des risques liées aux inondations.

RELANCE DES ÉTUDES TECHNIQUES ET DE LA CONCERTATION CONTINUE

En lien avec la décision ministérielle de 2018, la DREAL a relancé des études techniques ainsi qu'une concertation continue avec les représentants des acteurs du territoire. La DREAL a décidé de remettre à niveau la connaissance du territoire pour prendre en compte les évolutions depuis les années 2012-2013. L'ensemble des variantes inscrites au sein du fuseau Sud Vigueirat (historiques et nouvelles) ont ainsi été réétudiées afin d'actualiser leur analyse eu égard à l'évolution du contexte territorial et de les comparer en fonction des enjeux réactualisés. Les grandes lignes de cette actualisation sont présentées dans la suite du présent chapitre.

Les études et modélisations ont porté sur différents enjeux et thématiques pour permettre une analyse multicritère se fondant sur :

- Un état initial du territoire sur l'ensemble des enjeux : milieu naturel, hydraulique, agriculture, trafics, qualité de l'air, nuisances sonores...
- Une actualisation des connaissances via la concertation continue organisée en 2019-2020 avec les parties prenantes : chambres consulaires, CIQ, associations environnementales, organismes privés et publics, exploitants agricoles...
- Une analyse documentaire bibliographique de rapports de politiques européennes, nationales, régionales, territoriales en matière de stratégie climatique, biodiversité, environnement, transport, aménagement, urbanisme, agriculture...
- Des entretiens : acteurs institutionnels, opérateurs économiques, agricoles, environnementaux...

COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES DE TRANSPARENCE HYDRAULIQUE

En 2013, la révision du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée, et l'établissement du nouveau Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI), d'Arles ont conduit à remettre en question les hypothèses réglementaires de prise en considération des crues du Rhône jusque-là en vigueur au moment où le dossier du projet de contournement autoroutier d'Arles, établi en vue de l'enquête publique à venir, allait faire l'objet d'une consultation inter-administrative. La DREAL a donc stoppé toute la procédure d'élaboration et d'autorisation du projet et informé les partenaires de la situation d'arrêt temporaire des études et de la concertation continue.

De 2014 à 2017, un travail interne à l'État a été mené avec les différents services compétents (DREAL, services en charge de la prévention des risques, services en charge de la gestion de l'eau et des milieux aquatiques) sur les plans technique et juridique pour envisager les modalités d'adaptation du projet aux nouvelles réglementations (notamment du point de vue de la transparence hydraulique en cas de rupture des digues du système Rhône mis en place par le Syndicat mixte interrégional d'aménagement des digues du delta du Rhône et de la mer (SYMA-DREM), dans le but de préserver les biens et les personnes du risque d'inondation.

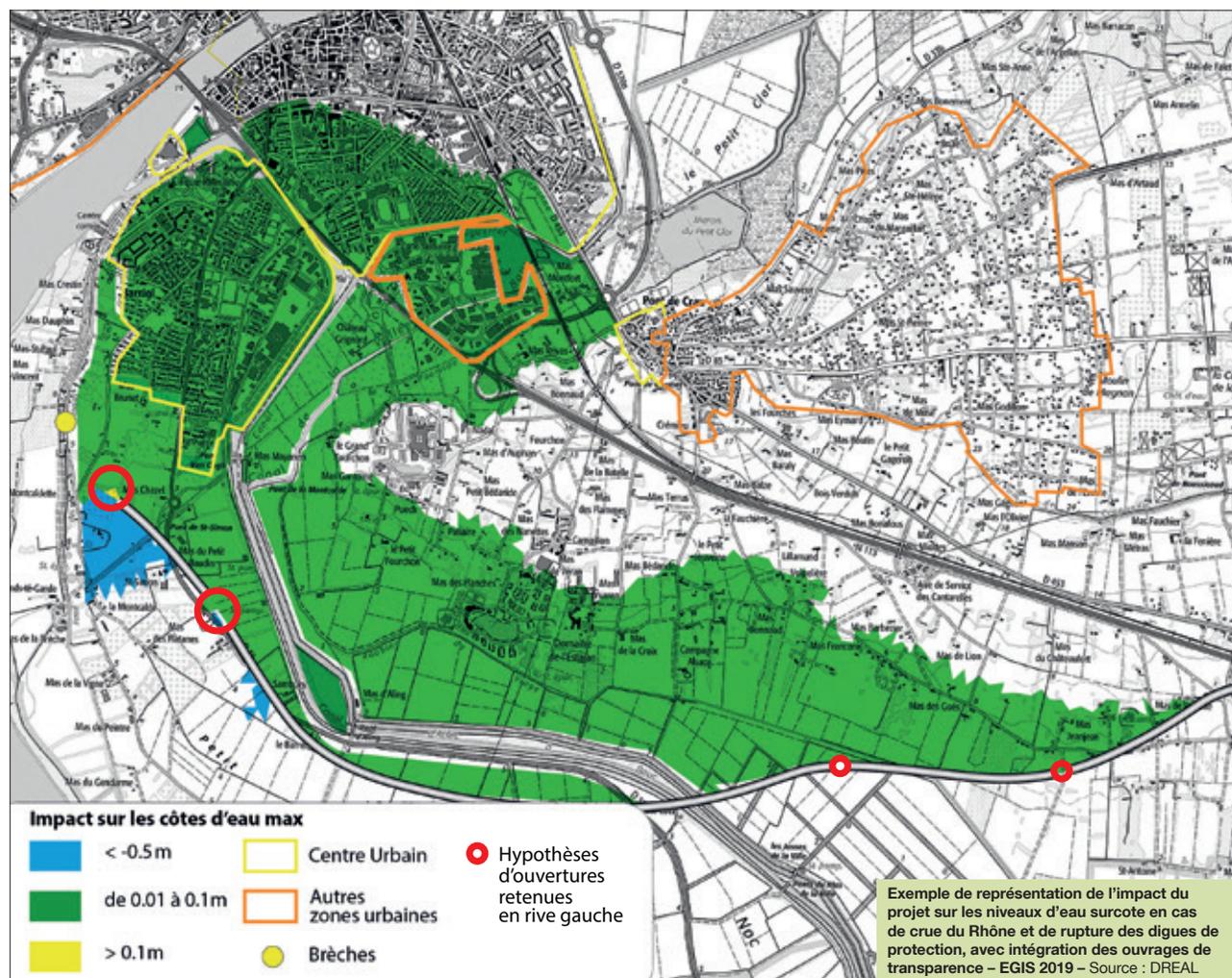
Les études des modalités d'adaptation possible du projet à la nouvelle réglementation, ainsi que les échanges entre les différents services de l'État concernés, ont conduit à fixer la surcote maximale, engendrée par l'autoroute sur le niveau des eaux, que le projet doit désormais respecter, en cas de crue exceptionnelle du Rhône et de rupture des digues de protection, afin de le rendre compatible avec les nouveaux objectifs de transparence

hydraulique. Alors que le projet dans sa configuration de 2013 pouvait engendrer des surcotes de l'ordre de 50 cm en certaines zones, la surcote maximale due au projet ne doit désormais plus excéder 10 cm. Par exemple, là où la côte d'eau sans projet de contournement serait de 2m en cas de crue exceptionnelle du Rhône, le projet actualisé ne doit pas engendrer une côte supérieure à 2,10 m dans les mêmes conditions.

Les modélisations effectuées par la DREAL ont permis de définir de nouvelles ouvertures dit « ouvrages de décharge », permettant l'écoulement des eaux en traversée de l'autoroute, en rive gauche et en rive droite du Rhône, afin de respecter cette nouvelle surcote maximale de 10 cm sur le niveau des eaux.

En termes de conception de l'infrastructure, le projet a ainsi été adapté avec des ouvertures dans les remblais en rive droite et en rive gauche intégrées pour toutes les variantes de tracé qui sont proposées à la concertation afin de répondre à cet objectif de transparence hydraulique. Cette adaptation, indispensable à la poursuite du projet, représente un coût financier supplémentaire pour les travaux par la création d'ouvrages hydrauliques mais constitue également une opportunité d'améliorer les autres points de transparences du projet : continuité des communications locales, agricoles et écologiques.

Durant l'étape de comparaison des variantes, des tracés techniques adaptés avec des ouvrages justement dimensionnés et localisés ont été étudiés pour répondre à la contrainte du respect de la surcote induite par le projet dans les zones à enjeux du PPRI. La carte ci-dessous présente un exemple de résultats, en rive gauche et pour une variante de tracé, de la modélisation effectuée avec les ouvrages de transparence hydraulique créés dans le contournement, et le respect de la surcote de 10 cm dans les zones à enjeux en cas de crue de référence type 1956 et de ruptures de digues (brèches).



LA CONCERTATION CONTINUE DE 2019-2020

La DREAL a conduit, depuis fin juin 2019, un dispositif de concertation continue, préalable à la concertation publique réglementaire, afin de compléter les connaissances du territoire, d'associer les parties prenantes à la définition du projet et à la recherche de solutions visant à éviter les principaux impacts négatifs de celui-ci. Toutes les entités locales qui le souhaitent ont été invitées à participer à des groupes de travail sur différentes thématiques.

Les contributions des participants ont été approfondies par la DREAL afin d'alimenter la démarche ERCA (éviter – réduire – compenser – accompagner) et de rechercher à améliorer les synergies entre les besoins et enjeux actuels du territoire d'une part et le projet technique, d'autre part.

La démarche de concertation continue s'est déroulée comme suit :

- Juin-Juillet 2019 : 4 séances préparatoires thématiques (agriculture, milieu naturel, cadre de vie, hydraulique) afin de définir de concert le dispositif de concertation et sa teneur
- 26 juillet 2019 : le comité des élus (instance de gouvernance du projet présidée par le préfet de région) a validé la feuille de route et le lancement de la concertation continue à partir de septembre 2019
- Entre septembre et février 2020 : 17 ateliers ont eu lieu sur 6 thématiques (agriculture, milieu naturel, cadre de vie, hydraulique, trafics, échangeurs et aires de service)

15 à 35 participants ont été présents à chacune des réunions de travail qui ont eu lieu entre juin 2019 et février 2020.

Des instances de gouvernance et de concertation se sont réunies au cours de ce dispositif pour valider le processus mené et partager les suites à donner.

- 25 novembre 2019 : le comité des élus a validé la poursuite de la concertation continue et les modalités de travail prévues pour la suite
- Le 18 février 2020, le comité de suivi, composé de l'ensemble

des représentants des participants aux groupes de travail, a permis de dresser et partager, avant les élections municipales prévues alors à la mi-mars 2020, un bilan de la première phase de concertation continue.

Afin de répondre à des demandes des participants, la DREAL a mis en œuvre différentes mesures au cours de cette période :

- Un site internet a été mis en place, en accès libre pour le grand public afin de partager les documents, informations et compte-rendus des travaux de la concertation continue
- À la demande de certains participants, la DREAL a adressé des éléments d'études en cours afin d'apporter des précisions techniques
- Lors du groupe de travail Agriculture, les participants ont demandé à ce qu'une information directe et des échanges soient organisés avec les exploitants agricoles situés au sein du fuseau Sud Vigueirat. La DREAL a engagé cette démarche par l'organisation de 4 demi-journées de rencontres par secteur géographique concerné par le projet, menées les 8 et 9 janvier 2020.
- À la demande des participants au groupe de travail Milieu naturel, la DREAL a réalisé des compléments d'inventaires faunistiques et floristiques
- Les participants ont mentionné à la DREAL des possibilités de synergies entre le projet de contournement autoroutier d'Arles et le territoire, au-delà des objectifs initiaux réglementaires : traitement des dysfonctionnements hydrauliques existants dans la section commune entre la RN113 et la voie ferrée, ré-essayage d'inondations provenant de crues ou des fortes pluies, sécurisation de la nappe de la Crau sur la section en aménagement sur place, valorisation touristique du territoire, intermodalité...

La DREAL a conduit un travail d'analyse des variantes examinées dans les études antérieures, à partir de l'évolution du cadre réglementaire et de l'état initial ainsi actualisés (études et concertation). Cette analyse a permis l'émergence de nouvelles

adaptations de tracés localisées que la DREAL a décidé d'étudier afin de juger de leur intégration en vue de la concertation réglementaire de l'automne 2020, si les résultats apparaissaient suffisamment probants.

LES SOLUTIONS ALTERNATIVES AU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER ÉTUDIÉES PAR LA DREAL

Itinéraire alternatif poids-lourds : A7-A9 via Orange

L'option d'interdiction du trafic poids-lourds (PL) de transit en traversée d'Arles, avec itinéraire alternatif A7-A9 via Orange, a été proposée par certains participants à la concertation continue 2019-2020.

La DREAL a fait procéder à une analyse juridique (s'agissant d'une mesure de police), technique et environnementale de cette proposition.

Le document d'analyse complet est disponible sur le site internet du contournement autoroutier d'Arles :

L'analyse a permis de mettre en évidence les points suivants :

- Le préalable nécessaire à une éventuelle interdiction de la traversée d'Arles par les poids lourds en transit est de compléter la bifurcation existante entre l'A9 et L'A7 orientée vers Nîmes, par la création d'une bifurcation directe entre l'A9 et l'A7 orientée vers Marseille.
- L'itinéraire A7-A9 alternatif au contournement autoroutier d'Arles conduirait à un allongement du parcours de 50 km minimum, d'avantage pour certains trajets.
- Du point de vue de sa faisabilité juridique, le dispositif d'interdiction de la traversée d'Arles pour les poids-lourds en transit devrait démontrer que la mesure d'interdiction contraignante est proportionnée au résultat d'amélioration de qualité de vie recherché, être basé sur un motif d'interdiction justifié et respecter le principe constitutionnel d'égalité.



Plusieurs scénarios d'interdiction selon le type de trafic ont été étudiés, du scénario maximal d'interdiction (seuls les poids-lourds depuis ou vers le centre-Ville d'Arles sont autorisés) au scénario minimal (tous les poids-lourds dans le triangle A7-A9-A54, hors « grand transit », restent autorisés sur la RN113).

Il ressort de ces analyses les conclusions principales suivantes :

- Les aspects humains (nombre de riverains concernés) sont nuancés, 11.000 personnes à moins de 300 m de l'axe A54-RN113, contre 16.000 personnes à proximité de l'itinéraire A7-A9, et montrent un enjeu en défaveur d'une mesure qui altérerait les conditions environnementales sur A7-A9 au bénéfice de A54-RN113.
- Quel que soit le scénario d'interdiction, l'effet de report de trafic poids lourds (entre 3 400 et 6 000 poids lourds reportés selon les scénarios depuis l'axe A54-RN113 vers l'itinéraire A7-A9), ne conduit pas à une amélioration perceptible de l'exposition au bruit en traversée d'Arles (inférieure au seuil perceptible par l'oreille humaine de 2 dB), alors que l'amélioration du cadre de vie constitue un des objectifs fondamentaux du projet de contournement autoroutier.
- Quel que soit le scénario d'interdiction, le bilan sur la qualité de l'air est positif en traversée d'Arles et négatif le long d'A7 et d'A9. En tenant compte des effets additionnés sur les deux axes, le bilan est défavorable : +11 à +21 % d'émissions de polluants au global (dioxyde d'azote, particules fines), essentiellement en raison des allongements conséquents des distances parcourues par les poids lourds.
- De même, quel que soit le scénario d'interdiction, le bilan annuel des gaz à effets de serre est défavorable : + 66 000 à + 120 000 tonnes équivalent CO₂, soit l'équivalent de l'empreinte carbone de 6 000 à 11 000 personnes.

L'analyse met en évidence l'infaisabilité juridique quasi-certaine d'une telle mesure d'interdiction, dont l'appréciation finale serait soumise à l'appréciation d'un juge. En effet celle-ci ne répond notamment pas au principe de proportionnalité entre la mesure et le résultat obtenu.

L'impact bénéfique recherché n'est pas atteint :

- Le bénéfice pour l'amélioration de la qualité de vie des riverains n'est pas significatif, même en traversée d'Arles
- Globalement, l'effet sur les émissions de gaz à effet de serre est négatif
- En matière de qualité de l'air, la mesure met en jeu plus de personnes de manière négative que de manière positive.

En termes de trafic, la comparaison de cette mesure d'interdiction, quelle que soit le scénario envisagé, à la situation avec ou sans le contournement est la suivante :

- Le contournement d'Arles conduirait à réduire le trafic global sur la RN113 au niveau d'Arles (secteur de Fourchon) à 21.000 veh/jour.
- Sans le projet, ce trafic global est de 67.000 veh/jour.
- Avec une mesure d'interdiction de trafic des poids-lourd de transit, ce trafic demeurerait supérieur à 60.000 veh/jour.

Ainsi, l'analyse met en lumière que les scénarios étudiés d'interdiction du trafic poids-lourd constitueraient un frein au développement économique local, développement qui constitue un objectif général des acteurs du territoire.

Pour exemple, aucun scénario d'interdiction n'est compatible avec la requalification de la RN113 en boulevard urbain dans la traversée d'Arles, elle-même indispensable et préalable au projet urbain d'Arles.

Actualisation de l'étude des grandes options de passage

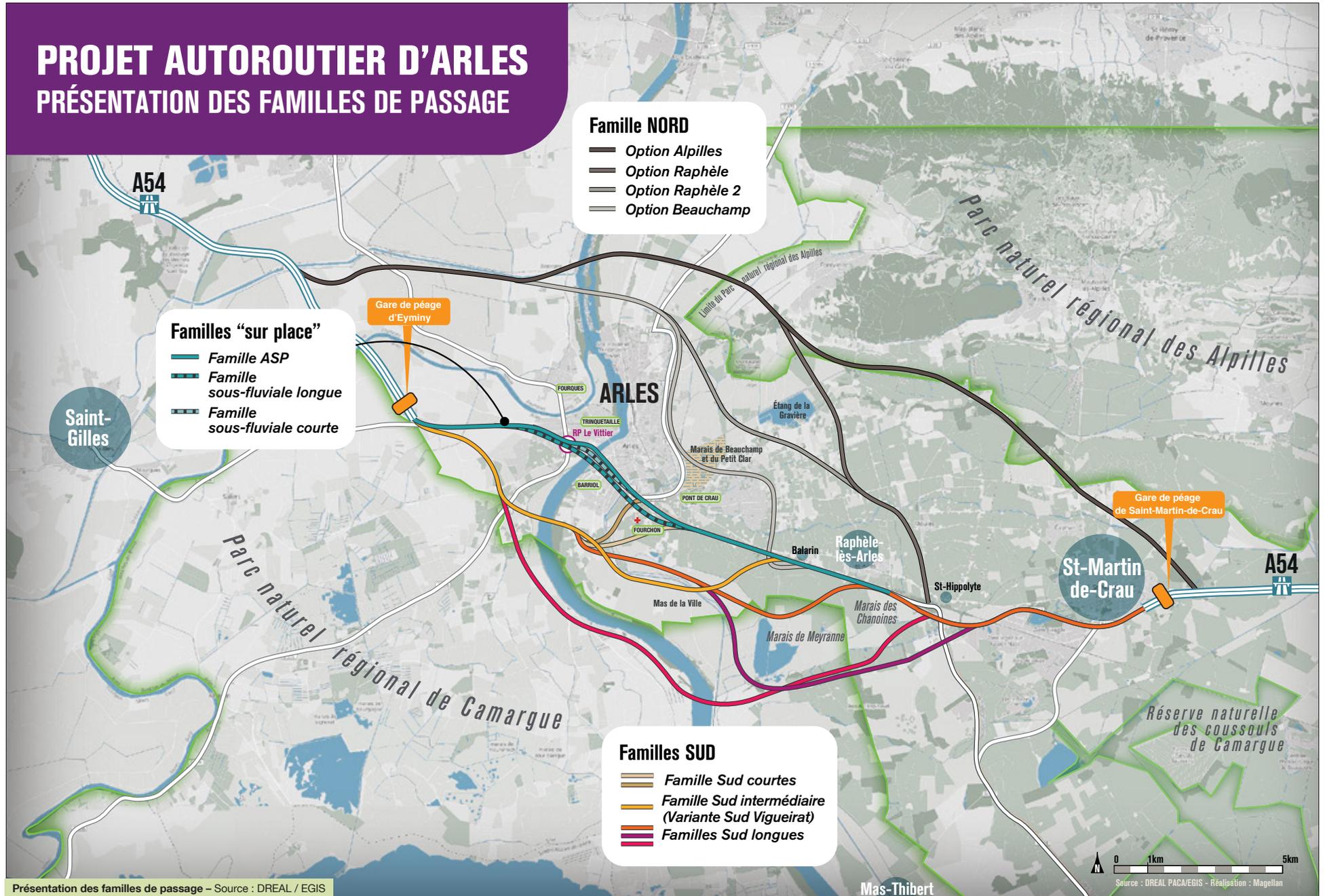
Les études des options de passage de la fin des années 90 et du début des années 2000 ont consisté à rechercher, parmi les options possibles, des fuseaux de passage, d'environ 1 000 m de large sur la partie en tracé neuf, pour implanter le futur projet.

Faisant suite aux attentes exprimées localement lors de la dernière phase de concertation continue, et afin de réinterroger la robustesse des décisions passées, la DREAL a engagé une étude d'actualisation et d'approfondissement des études antérieures sur les grandes options de passage, pour tenir compte des enjeux nouveaux du territoire :

- L'évolution de la gestion des crues du Rhône
- La lutte contre le réchauffement climatique
- La maîtrise de la biodiversité avec la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages
- La maîtrise des enjeux santé-air et bruits avec l'exposition aux abords de la RN113 actuelle et le long du projet
- La défense de la profession et des enjeux agricoles
- Les besoins des politiques locales d'aménagements avec les récentes mises à jour des PLU d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau...

PROJET AUTOROUTIER D'ARLES

PRÉSENTATION DES FAMILLES DE PASSAGE



Présentation des familles de passage – Source : DREAL / EGIS



Fonctions et objectifs	Aménagement sur place - Pont	Variante sous-fluviale Courte	Variante sous-fluviale Longue	Fuseau Nord	Fuseau Sud Court	Fuseau Sud intermédiaire	Fuseau Sud long
Fonction auto-routière							
Fonction cadre de vie							
Fonction développement							
Fonction environnement							
Coût du projet (€ valeur 2020)	410 m€	1330 m€	1590 m€	1150 m€	730 m€	800 m€	890 m€

	Très bonne
	Bonne
	Plutôt bonne
	Plutôt mauvaise
	Mauvaise
	Très mauvaise

Présentation des 7 familles d'options de passage étudiées à la fin des années 90

Ces options de passages sont regroupées en 7 familles homogènes.

- La famille « aménagement sur place » (ASP) traversant Arles totalement en surface
- La famille « sous fluviale courte » (VSFc) traversant l'hyper centre d'Arles en souterrain
- La famille « sous fluviale longue » (VSFl) traversant l'agglomération d'Arles en souterrain
- La famille « Nord » de contournement d'Arles. Une option de la famille nord est très proche de la Ville, avec un petit tunnel dans le secteur de Pont de Crau. Deux autres options prennent le parti d'éviter les espaces d'habitats de Pont-de-Crau par l'est. Une dernière option évite encore plus franchement en contournant Saint-Martin-de-Crau par le nord.
- La famille « Sud court » de contournement d'Arles par un itinéraire court au sud en proximité de la ville, soit à l'est, soit à l'ouest de l'Hôpital.

- La famille « Sud intermédiaire » de contournement d'Arles, prenant le parti de passer entre le Rhône et les canaux d'Arles à Bouc et du Vigueirat par le sud.
- La famille « Sud long », prenant un parti plus à l'est dans le secteur des marais. Deux options de la famille « Sud long » se distinguent par le point de franchissement du Rhône

La méthodologie utilisée

Cette étude d'actualisation a été conduite selon la méthode Éviter, Réduire, Compenser (ERC) avec pour but d'éviter au maximum les atteintes à l'environnement.

L'analyse a été structurée selon les fonctions stratégiques du projet :

- Autoroutière (assurer la continuité autoroutière et assurer la sécurité)
- Cadre de vie (contribuer à l'amélioration du cadre de vie)
- Développement (contribuer au développement local et à la préservation du patrimoine)

- Environnement (préserver la relation entre le territoire et l'Homme)
- Réalisation (maîtriser la réalisation du projet et son coût)

Pour chaque fonction, les enjeux ont été identifiés, analysés et évalués par des spécialistes de chaque thème, à la fois par une qualification du territoire traversé et par des approches spécialisées pour approfondir certains sujets ou systémiques destinées à comprendre le fonctionnement des milieux traversés.

Le document d'étude complet est disponible sur le site internet du contournement autoroutier d'Arles . Il apporte des éléments d'appréciation actualisés par rapport à l'étude ayant conduit à la décision de 2005, avec des études et des données de 2020.

Les résultats de l'analyse réalisée permettent de mettre en évidence les éléments suivants :

- **Trois familles présentent un ou des caractères rédhibitoires à leur réalisation :**

- **La famille sous fluviale courte** porte une atteinte rédhibitoire au cadre de vie, en raison de la nécessité d'acquérir un grand nombre de propriétés privées et de démolir plusieurs bâtiments au sud de la RN113, en rive droite du Rhône. Elle porte aussi une atteinte rédhibitoire au développement local en raison de l'atteinte au patrimoine culturel, avec la destruction d'une partie des vestiges du cirque romain. En outre, elle n'est pas intéressante en raison de ses mauvaises fonctionnalités de desserte locale, de l'atteinte importante à l'écoulement de nappe sous fluviale du Rhône et à la destruction de biodiversité pendant les travaux en traversée du Rhône.
 - **La famille nord** contribue à l'objectif d'amélioration de la situation actuelle en matière de cadre de vie, de développement et de fonction autoroutière. Elle est cependant à écarter non seulement en raison des atteintes rédhibitoires qu'elle porte sur les sites à la biodiversité exceptionnelle de l'île de Saxy, des marais de Beauchamp ou d'Illon, mais aussi en raison de son incohérence avec le fonctionnement du territoire en période de crue avec la réduction du champ d'expansion des crues en amont d'Arles.
 - **La famille sud longue** contribue à l'objectif d'amélioration de la situation actuelle en matière de cadre de vie, de développement et de fonction autoroutière. Elle est cependant à écarter en raison de l'atteinte rédhibitoire sur les sites à la biodiversité exceptionnelle des Marais de Chanoines et de Meyranne.
- La comparaison des 4 familles restantes (non rédhibitoires) apporte les éclairages suivants :
 - La famille **d'aménagement sur place de la RN113** améliore la situation actuelle sur le plan de la continuité autoroutière. Com-

parativement aux autres familles, elle se démarque par son impact réduit sur l'environnement naturel. En revanche, elle ne permet ni d'améliorer le cadre de vie (maintien de tout le trafic autoroutier en bordure de centre-ville), ni de contribuer au développement socio-économique local (maintien de la coupure du centre-ville et de ses quartiers, coupure du secteur sauvegardé). Elle ne favorise pas le développement d'Arles mieux que la situation actuelle. Son coût est estimé à 410 m€.

- La famille **sous fluviale longue** améliore sensiblement la situation actuelle sur le plan de la continuité autoroutière, présente un effet très positif sur le cadre de vie à Arles, un effet positif sur le développement local. Son impact sur l'environnement naturel est très circonscrit. Elle porte une légère atteinte au milieu naturel à l'est d'Arles sur la Draille Marseillaise et ses foins de Crau. Comparativement aux autres familles, elle est intéressante en raison de son impact réduit sur l'environnement naturel, de ses impacts limités sur le cadre de vie (des effets de coupure cependant à Vittier et Fourchon au niveau des longues émergences des trémies autoroutières) et sur le développement socio-économique local, avec néanmoins une desserte d'Arles dégradée engendrée par la suppression de l'échangeur Arles Centre. Sa faisabilité est la plus complexe de toutes les familles, bien qu'envisageable avec les techniques actuelles. Elle supporte une incertitude concernant la possibilité de faire transiter les Transports de Matières Dangereuses (TMD) par le tunnel ou de les maintenir par le centre-ville d'Arles. Enfin, elle représente le coût le plus élevé de toutes les familles avec 1 590 m€.

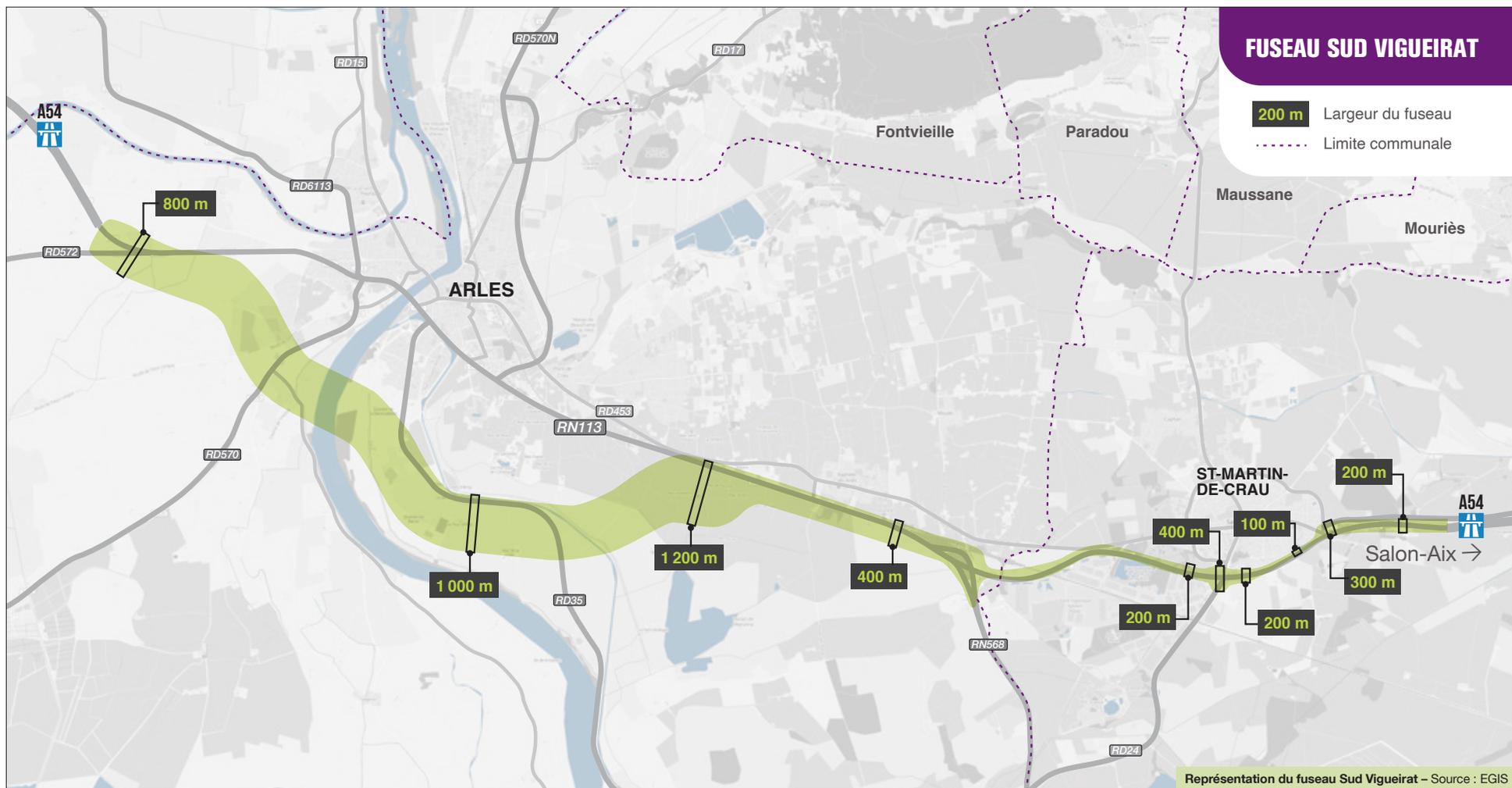
- La famille **Sud Courte** améliore sensiblement la situation actuelle sur le plan de la continuité autoroutière, présente un effet très positif sur le cadre de vie à Arles, un effet positif sur le développement local, et un impact sur l'environnement naturel circonscrit au franchissement du Rhône. Comparativement aux autres familles, ses caractéristiques autoroutières ne sont toutefois pas excellentes (lisibilité de l'itinéraire hétérogène avec le reste de l'A54) et elle présente un impact négatif sur le cadre de vie, localement significatif (proximité des quartiers sud d'Arles). En outre, ses impacts sont limités sur

les crues (conforme aux règlements et aux mesures compensatoires avec des ouvrages de transparence), sur l'agriculture (qui peuvent être réduits en concertation avec la profession), sur les systèmes hydrauliques, sur le Rhône et les sites Natura 2000 (qui peuvent être réduits en concertation avec les acteurs Européens et locaux). Son coût est estimé à 730 m€.

- La famille **Sud Intermédiaire** (depuis rebaptisée Sud Vigueirat) améliore sensiblement la situation actuelle sur le plan de la continuité autoroutière, présente un effet très positif sur le cadre de vie à Arles et un effet positif sur le développement local. Son impact sur l'environnement naturel s'étend au-delà du franchissement du Rhône. Comparativement aux autres familles, la continuité autoroutière est totalement assurée au meilleur niveau de qualité autoroutière (lisibilité de l'itinéraire homogène avec le reste de l'A54) et l'impact négatif sur le cadre de vie hors Arles est très localisé (proximité d'habitat rural). En outre, l'effet sur le développement socio-économique local est positif. Ses impacts sont limités sur les crues (conforme aux règlements et aux mesures compensatoires avec des ouvrages de transparence), sur l'agriculture (qui peuvent être réduits en concertation avec la profession), sur les systèmes hydrauliques, sur le Rhône et les sites Natura 2000 (qui peuvent être réduits avec des mesures adéquates et en concertation avec les acteurs Européens et locaux). Son coût est estimé à 800 m€.

Au vu des résultats de l'étude d'actualisation, parmi les quatre solutions non rédhibitoires, la famille Sud Intermédiaire présente globalement la meilleure réponse en termes de satisfaction globale aux fonctions stratégiques du projet avec un bénéfice très important en termes de fonction autoroutière et de cadre de vie tout en favorisant le développement local, et ce pour un impact environnemental et un coût qui apparaissent proportionnés à l'intérêt public du projet.

Cette Famille Sud Intermédiaire historique est représentée par l'option de passage dénommée depuis **VSV pour «Variante Sud Vigueirat»**, du nom du canal qu'elle suit par le sud en contournant Arles.



**LA POURSUITE DE L'ÉLABORATION
 DU PROJET AU SEIN DU FUSEAU
 SUD-VIGUEIRAT (DIT VSV)**

Eu égard aux résultats, des analyses réalisées la DREAL considère que les alternatives étudiées ne constituent pas une réponse adaptée aux objectifs poursuivis :

- Garantir la continuité autoroutière et améliorer la sécurité routière
- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains
- Contribuer au développement socio-économique local

Aussi la DREAL a poursuivi son travail de définition du projet de contournement autoroutier d'Arles au sein du fuseau de passage dit « VSV » retenu par décision ministérielle en 2005, qui correspond à une bande d'étude d'environ 1 000 mètres de large dans sa partie en tracé neuf.

Les variantes de tracé proposées à la présente concertation sont incluses dans ce fuseau.

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

PRINCIPALES COMPOSANTES DU PROJET

Le projet correspondrait à instaurer une continuité autoroutière sur l'axe ouest-est méditerranéen (A9 – A54 – A7 – A8) sur un tracé de 26 km grâce à :

- Un tracé neuf de 13 km à 2x2 voies entre la barrière de péage d'Eyminy et Balarin ;
- Un réaménagement sur place de la RN 113 avec un élargissement à 2x3 voies sur 3 km entre Balarin et Saint-Hippolyte ;
- Un réaménagement de la RN 113 à 2x2 voies sur 10 km entre Saint-Hippolyte et la barrière de péage Saint-Martin-de-Crau.

La construction d'ouvrages d'art et de différents aménagements structurants seraient nécessaires pour permettre le franchissement de voies existantes et de cours d'eau, le rétablissement de voiries, l'assainissement des eaux de ruissellement et la transparence hydraulique en cas de crues. L'ouvrage de franchissement du Rhône fait l'objet d'une attention particulière et d'études approfondies afin de l'inscrire au mieux au sein du paysage arlésien, d'être compatible avec les enjeux de navigation sur le Rhône et d'éviter les impacts négatifs sur le fonctionnement du fleuve et sur le milieu naturel qui l'accompagne.

La variante de tracé retenue à l'issue de la présente concertation sera proposée après une phase d'études détaillées préalables à l'enquête d'utilité publique. Elle s'accompagnera d'une bande d'études resserrée autour du tracé (de l'ordre de 300 m) jusqu'au dossier d'enquête, afin de permettre d'ultimes optimisations dans le cadre de la concertation continue et des différentes procédures préalables à l'engagement des travaux : autorisation environnementale, procédures foncières...

CONDITIONS D'EXPLOITATIONS

Le projet de contournement autoroutier est étudié afin de permettre une continuité autoroutière à 130 km/h en cohérence avec le reste de l'A54 entre l'ouest de Salon-de-Provence et Nîmes.

Cette portion d'autoroute serait réalisée dans le cadre d'une concession compte tenu du coût d'investissement nécessaire pour la réalisation de l'infrastructure. L'État confierait pour une durée déterminée, le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation à une société concessionnaire d'autoroute en contrepartie de la perception d'un péage. Le concessionnaire, retenu à l'issue de la procédure de mise en concurrence, devrait répondre en amont à un cahier des charges précis, rédigé et proposé par les services de l'État, à l'issue de la déclaration d'utilité publique.

Le schéma d'exploitation de la future concession serait arrêté dans le cadre de la procédure d'appel d'offres qui suivrait la déclaration d'utilité publique (voir chapitre « Prochaines étapes », p 87)

Dans le cadre des études présentées dans le présent dossier, la DREAL a retenu un système dit « ouvert », fonctionnant avec les deux barrières de péage pleine voie existantes : la barrière de péage de Saint-Martin de Crau à l'est du projet, et la barrière de péage d'Eyminy à l'ouest du projet. Dans ce scénario de base, la perception du péage se fait ainsi sur ces deux barrières physiques. Un surcoût de péage, par rapport à la situation actuelle sans contournement, est appliqué à ces deux barrières dès la mise en service du projet de contournement.

En particulier, les évaluations en matière de trafic présentées dans le présent dossier sont établies avec ces hypothèses. Le scénario de base présenté ne préjuge pas du choix du dispositif final de péage qui sera retenu lors des phases d'étude ultérieures, et préalablement à l'enquête d'utilité publique, afin de s'assurer de sa compatibilité avec les évolutions du droit national et du droit communautaire. Il s'agira le cas échéant de tenir compte des opportunités offertes par l'avènement du péage en flux libre intégral¹ (free flow) qui se systématisent dans les nouvelles concessions, d'optimiser le projet et notamment conforter la rentabilité financière (limiter la subvention d'équilibre), mais aussi de chercher à corriger ou limiter certains phénomènes d'évitement des barrières mentionnés ci-après.

LES ÉCHANGEURS AUTOROUTIERS

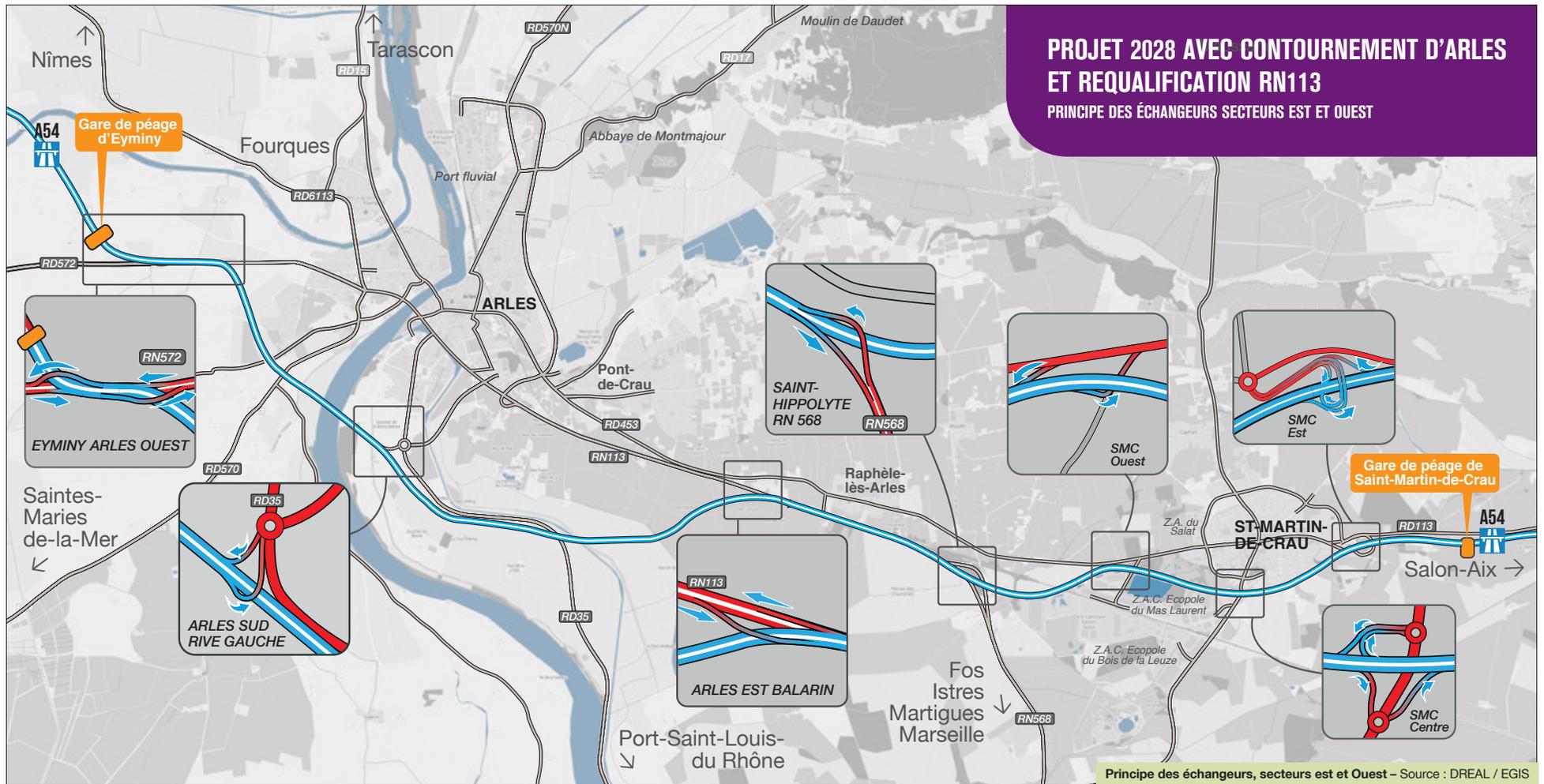
La conception des échangeurs autoroutiers, entre le projet et le réseau routier secondaire, tient compte du statut de la route et des spécifications techniques autoroutières qui intègrent différents critères de sécurité, d'inter-distance, de visibilité et de niveau de services.

Les échangeurs desserviraient les villes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau et assureraient une connexion de la future autoroute avec la RN568 (en direction de Fos), la RD 24 (vers la ZA de Saint-Martin-de-Crau), la RN 572 vers Saint-Gilles et un nouveau tronçon de la RD35 entre le contournement et la RN113.

Sept échangeurs seraient ainsi concernés dans le cadre du projet de contournement autoroutier :

- Quatre échangeurs déjà existants dont les fonctions seraient maintenues, mais qui pourraient connaître des modifications de conception technique : Saint-Hippolyte (RN 568), Saint-Martin-de-Crau Ouest, Centre et Est :
 - L'échangeur de Saint-Martin-de-Crau est ne devrait pas être modifié car il assure tous les échanges ;
 - L'échangeur de Saint-Martin-de-Crau Centre devrait être complété pour permettre d'écouler les trafics attendus à terme sur la zone d'activités ;
 - L'échangeur de Saint-Martin-de-Crau Ouest pourrait faire l'objet d'ajustements de norme autoroutière mais serait conservé dans sa configuration actuelle (échanges avec Arles seulement) ;
 - L'échangeur avec la RN568 serait raccordé au contournement autoroutier avec des adaptations géométriques offrant une équivalence de fonctionnalités avec sa configuration actuelle (échanges avec Arles seulement – pas de mouvements possibles avec A54 Salon) ;
- L'échangeur d'Eyminy (Arles Ouest) serait amené à être réaménagé pour raccorder le contournement à la RN572 actuelle qui relie Arles par le pont sur le Rhône. Sa reconfiguration permettrait d'assurer les liaisons entre l'A54 Nîmes et Arles dans les 2 sens (par l'actuelle RNR72 et le pont) et entre l'A54 Salon et Saint-Gilles dans les 2 sens (par la RD572n), ainsi que le maintien du mouvement Arles / Saint-Gilles comme actuellement ;

¹ La loi d'orientation des mobilités autorise et encadre par ailleurs le dispositif de péages en flux libre qui pourront proposer les sociétés concessionnaires, afin de réduire la congestion et améliorer le trajet des automobilistes. Le flux libre intégral supprime toute barrière en permettant le paiement à distance, via des dispositifs de portique qui détectent le passage des véhicules.



- Deux nouveaux demi-échangeurs seraient créés :
 - Arles Sud rive gauche, assurant la liaison entre Arles Fourchon et l'A54 Nîmes dans les deux sens ;
 - Arles Est Balarin assurant la liaison entre A54 Salon (ainsi que Fos et Saint-Martin-de-Crau) et Arles est, dans les 2 sens, par l'actuelle RN113 alors requalifiée.

- L'échangeur actuel sur la RN113 et desservant Raphèle ne pourrait être maintenu tant d'un point de vue technique que fonctionnel. La desserte de Raphèle serait néanmoins assurée avec un niveau de service au moins équivalent à celui existant. Pour contribuer à la fluidification du trafic entre Raphèle et Pont de Crau, la DREAL envisage notamment un raccordement

entre la RD453 et la RN113 requalifiée à l'ouest de Balarin. Cet aménagement serait à envisager en cohérence avec le projet de requalification de la RN113 porté par les collectivités.

AIRES DE SERVICES

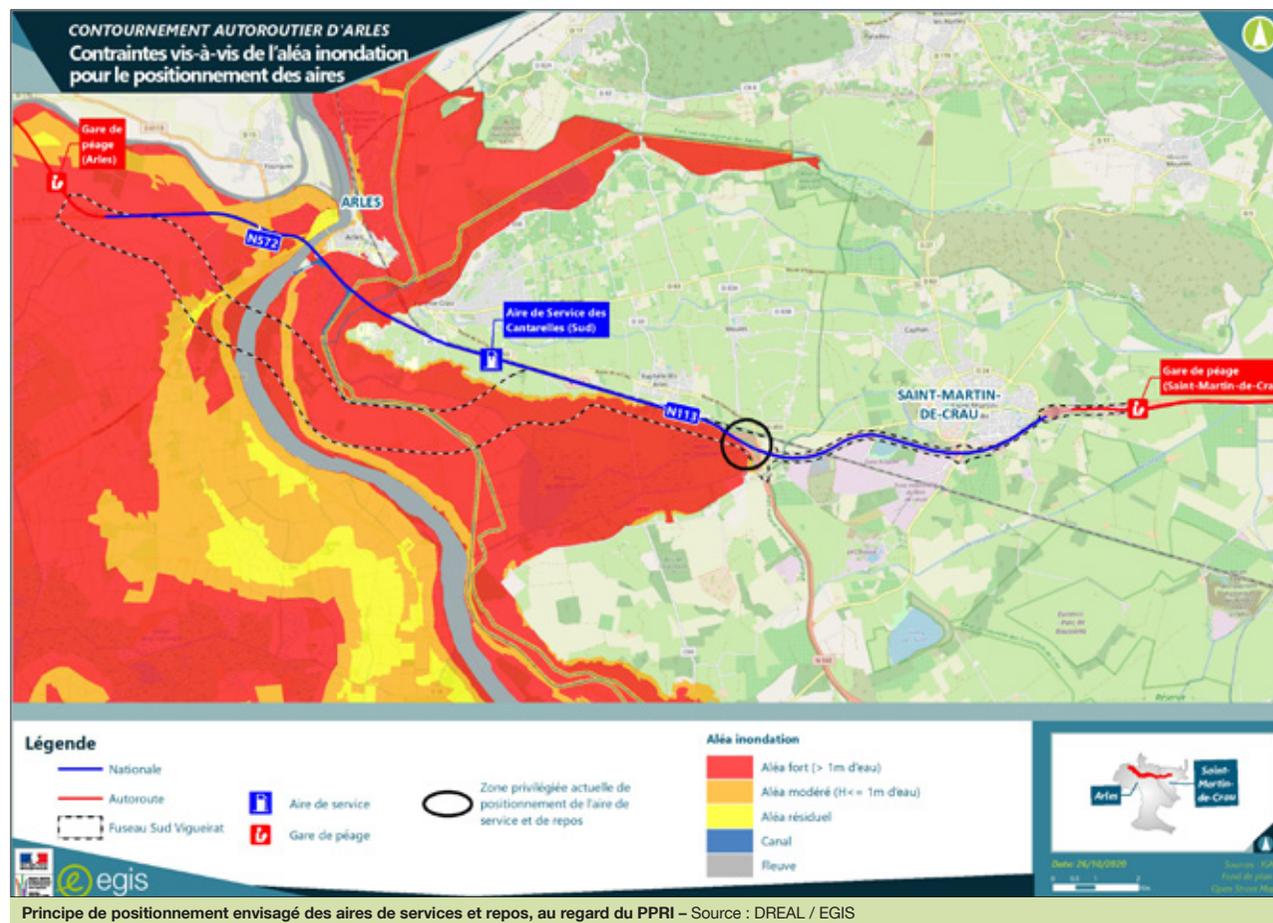
En matière d'aire de services, le niveau de service et de sécurité attendus sur une autoroute de liaison demandent le respect des critères suivants :

- Des aires de repos, distantes de 30 km maximum : services de type tables de pique-nique, téléphones publics, toilettes, espaces de stationnements pour différents types de véhicules...
- Des aires de services, distantes de 60 km maximum : services de type espaces commerciaux avec restauration et ravitaillement en carburants en plus des services disponibles dans les aires de repos.

Compte tenu des aires existantes sur le réseau autoroutier actuel, le nouveau tronçon d'autoroute devrait donc être pourvu, dans les deux sens de circulation, d'au moins une aire de services (incluant une aire de repos). En considérant les besoins en matière de stationnement et de services, les acquisitions foncières nécessaires à la création d'une aire de services pour les 2 sens de circulation ou de 2 aires de services (une pour chaque sens de circulation) sont estimées entre 20 et 30 ha.

En lien avec les contributions issues de la concertation continue de 2012-2013, un projet d'aire de services avait été envisagé à l'ouest d'Arles (secteur de Tête de Camargue). Cependant, le Plan de prévention du risque inondation (PPRI) établi entretemps interdit l'implantation de constructions et de stations de carburant dans ce secteur classé inondable au PPRI. Certaines zones susceptibles d'accueillir une aire de services dans le projet présenté à la concertation de 2011 ne sont ainsi plus compatibles avec le cadre réglementaire actuel.

Les études actualisées et la concertation continue de 2019 conduisent la DREAL à envisager un nouveau secteur d'implantation pour cette aire de service, au droit de la jonction entre l'actuelle RN113 et l'actuelle RN568.



LA REQUALIFICATION DE LA RN113

Le projet de requalification de la RN 113, porté par la Communauté d'Agglomération Arles Crau Montagnette et la Ville d'Arles, consiste à réduire significativement le trafic empruntant la RN 113 actuelle en traversée d'Arles. Il est donc conditionné par la réalisation préalable du projet de contournement autoroutier d'Arles. Ces deux projets, bien que distincts, ont vocation à contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN 113 actuelle.

La RN113 actuelle représente pour certains quartiers d'Arles le seul axe de desserte. Régulièrement signalés, les problèmes de congestion sur la RN 113 sont connus du territoire, des élus et des services des communes concernées, ainsi que des habitants et usagers de la RN113 et de la voirie locale. De nombreux « points routiers sensibles » du réseau local font l'objet d'une congestion ou de ralentissements tels que le pont de Trinquette, les accès au centre d'Arles, l'arc « Combes-Lice-Gambetta », la place de Lamartine, le rond-point de Crau.

COÛT ET MODALITÉS DE FINANCEMENT DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Le coût du projet comprend le coût des acquisitions foncières, des études, des travaux nécessaires à sa réalisation et des mesures de réduction et de compensation environnementales, agricoles et urbaines. Ce coût varie selon la variante de tracé de la section en tracé neuf, mais les écarts entre les différentes variantes ne conduisent pas à des différences significatives.

Le coût du projet est ainsi estimé entre 779 M€ et 818 M€

COÛT PRÉVISIONNEL M€ TTC VALEUR 2020	TOTAL	TÊTE DE CAMARGUE	PLAN DU BOURG	DRAILLE MARSEILLAISE	AMÉNAGEMENT SUR PLACE RN113
		779 à 818 M€	227 à 252 m€	278 à 284 M€	163 à 171 m€
Dont ouvrages de transparence hydraulique : 146 à 154 M€					
Dont estimations des acquisitions foncières : 26 M€					
Dont estimations des mesures de compensations environnementales et agricoles collectives : 19 M€					

aux conditions économiques actualisées de 2020, dont 146 à 154 M€ d'ouvrages nouveaux de transparence hydraulique en lien avec l'évolution de la réglementation sur le risque Inondation (cf. tableau ci-dessous).

À titre de comparaison, lors de la précédente phase d'études de 2012-2013 :

- Le coût du projet dans sa configuration de 2013 (variante de tracé dite «VSVd»), qui ne prenait pas en compte les exigences de transparence hydraulique introduites par l'évolution de la réglementation de intervenus depuis, était estimé à environ 580 m€ en valeur 2012, équivalents à 596 M€ en valeur 2020
- L'estimation du coût global des ouvrages de transparence hydrauliques, pour cette variante de tracé, se portait à 154 M€ en valeur 2012, équivalents à 158 M€ en valeur 2020.

Les modalités de financement envisagées

Pour financer le projet de contournement autoroutier, deux principales sources de financement sont mobilisables :

- Le recours aux crédits publics qui sont des participations financières de l'Europe, de l'État, des collectivités territoriales via les différents impôts (locaux, nationaux, taxes...);
- Les contributions des usagers, via les péages pour les automobilistes ou l'achat de titres de transport pour les usagers des transports collectifs.

La Loi d'Orientation sur les Mobilités a fixé la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-

2037. Elle s'est appuyée pour cela sur les travaux du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) restitués dans son rapport du 1^{er} février 2018, qui a en particulier évalué l'intérêt des projets d'investissement dans le secteur des transports et proposé un programme de modernisation des infrastructures de l'État à la fois cohérent et soutenable budgétairement.

Après examen et concertations approfondis, le COI a confirmé la priorité du projet de contournement autoroutier, en faisant référence à l'urgence de sa réalisation et l'appréciation de son utilité socio-économique¹. La Commission Mobilité 21 avait précédemment classé en 2013 le projet parmi les premières priorités.

Compte-tenu des contraintes budgétaires qui pèsent sur l'État et les collectivités locales, et de la nécessité d'inscrire le projet dans un calendrier raisonnable de réalisation, le principe du financement de l'infrastructure par mise en concession a été retenu.

¹ Sur la base du coût du tracé retenu en 2011 au sein du fuseau VSV, avec un complément de coûts d'ouvrages de transparence hydraulique estimé à 154 M€.

COHÉRENCE AVEC LES POLITIQUES PUBLIQUES NATIONALES, RÉGIONALES, LOCALES

LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS RÉGLEMENTAIRES : NEUTRALITÉ CARBONE, ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les engagements internationaux, communautaires et nationaux pris par la France ont fixé de multiples objectifs en termes de neutralité carbone, de lutte contre l'artificialisation des sols et de lutte contre le réchauffement climatique.

L'atteinte de la neutralité carbone est devenue une priorité nationale. La Stratégie Nationale Bas-Carbone adoptée le 6 décembre 2018 définit la feuille de route de la France pour mener la transition écologique et solidaire de la France vers la neutralité carbone en 2050. De plus, la loi Énergie et Climat du 8 novembre 2019 inscrit l'urgence écologique et climatique dans le code de l'énergie ainsi que l'objectif d'une neutralité carbone en 2050, en divisant les émissions de gaz à effet de serre par six au moins d'ici cette date.

En juillet 2017, le président de la République française a déclaré une pause dans la conduite des grands projets d'infrastructures de déplacement. Suite à cette décision, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a été chargé d'analyser les différents projets à l'aune des stratégies nationales et des engagements internationaux de la France d'une part et des capacités de financement des infrastructures d'autre part. À la suite de cette analyse, le COI a formulé (rapport de février 2018) une recommandation de retenir le projet de contournement autoroutier d'Arles parmi les infrastructures prioritaires à réaliser au plan national.

Cette recommandation a été retenue par le gouvernement dans le cadre de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 qui définit la stratégie nationale en matière de mobilité quotidienne et vise notamment à accélérer la transition énergétique dans les transports¹.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles a été priorisé compte tenu de sa vocation à déplacer le trafic de transit routier en dehors des zones urbaines, au droit d'Arles. Cette action aura pour effets de donner la possibilité à la collectivité de requalifier le centre et de développer des modes alternatifs au routier en ville, et ainsi s'inscrire dans les orientations de la LOM.

L'inscription du projet de contournement d'Arles dans les documents de planification à différentes échelles (nationale avec la LOM et régionale avec le SRADDET)², conduira la DREAL à réaliser les études explicitant la compatibilité du projet avec l'objectif de neutralité carbone et de la préoccupation plus générale du changement climatique. Ces travaux seront intégrés à l'étude d'impact du tracé qui sera retenu suite à la présente concertation réglementaire, en vue de l'enquête publique.

ÉVALUATION DU PROJET DANS LE NOUVEAU CONTEXTE BAS CARBONE

En lien avec les politiques de développement urbain à l'échelle locale, les hypothèses en matière de trafic routier, avec et sans projet de contournement, sont menées en cohérence avec les dernières orientations de la stratégie nationale bas carbone, en particulier concernant la baisse de la part modale du routier par rapport aux autres modes de déplacements. Ces nouvelles orientations expliquent par ailleurs pourquoi les volumes de trafics routiers envisagés à l'horizon de la mise en service du contournement sont plus faibles dans les études actualisées 2019-2020, que ce qu'ils étaient dans les précédentes études relatives au projet (2010).

ÉVALUATION DES GAZ À EFFET DE SERRE DU PROJET (GES)

Le code de l'Environnement précise que l'étude d'impact de tout projet de réaménagement ou de construction d'une infrastructure routière, constitutive du dossier d'enquête publique, doit permettre d'évaluer « les incidences du projet sur le climat et sur la vulnérabilité du projet au changement climatique ».

L'évaluation du bilan sur les Gaz à Effets de Serre³ (GES) d'un projet doit tenir compte de l'ensemble des incidences dudit projet, positives comme négatives et de ses seules incidences.

Le bilan résulte ainsi de la différence, cumulée dans le temps, entre les émissions GES de la situation sans le projet et les émissions dans la situation avec projet. Ce bilan intègre :

- Les émissions afférentes à la phase d'utilisation du réseau de transports, dans les deux situations avec et sans projet, sur la globalité du périmètre d'influence du projet ;
- Les émissions afférentes à la phase de construction de l'autoroute, dont la consommation de carbone issue du chantier (terrassements, ouvrages d'art, chaussées, équipements, etc.) d'une part, et la réduction (ou augmentation) des capacités de stockage de carbone résultant de l'artificialisation (ou de la renaturation) des sols engendrée par le projet, d'autre part.

La phase «Utilisation» - Volume et caractéristiques des trafics

Les modélisations de trafic considérées aux différents horizons temporels, avec et sans projet, sont issues des hypothèses de développement du territoire (développement des réseaux de transports, projets urbains et logistiques) et des caractéristiques du projet autoroutier (système de péages et mode d'exploitation) présentés en « Effets en matière de trafics », page 59.

La réalisation du contournement aurait notamment pour effet de redistribuer les trafics routiers sur les principaux axes de circula-

¹ Extrait de l'exposé de la loi LOM : « Le projet de contournement sud d'Arles avancera vers sa réalisation. En vue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, le dossier technique sera repris pour intégrer les derniers éléments techniques, tenant compte notamment des enjeux environnementaux liés à la traversée du Rhône et à la proximité de la Camargue. Sur cette base, une nouvelle démarche de participation du public sera réalisée dans la période 2018 – 2022 »

² Schéma Régional d'Aménagement, Développement Durable et d'Égalité des Territoires.

³ Les gaz à effets de serre sont des constituants gazeux de l'atmosphère qui absorbent et renvoient certains rayonnements émis par la surface de la terre, l'atmosphère et les nuages. L'augmentation exagérée de ces gaz, en raison des activités humaines, est responsable du réchauffement climatique actuel.



tion de la région. Les meilleures conditions de circulation, l'amélioration de fluidité auraient un impact favorable sur l'émission de GES. Ces effets seraient partiellement atténués par une augmentation des vitesses moyennes de circulation.

La phase «Utilisation» - Hypothèses de la Stratégie Nationale Bas Carbone

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) définit un scénario de référence dit AMS pour «Avec Mesures Supplémentaires», jugé ambitieux et raisonnable, contribuant à la transition écologique et permettant d'atteindre la décarbonation complète du secteur des transports à l'horizon 2050.

La SNBC envisage notamment la transition vers le «tout-électrique» pour les véhicules particuliers, avec l'arrêt des ventes de véhicules thermiques à partir de 2040². Elle définit par ailleurs des objectifs de consommation réelle visés à cet horizon pour les poids lourds, selon qu'ils soient des véhicules neufs roulant au diesel, des véhicules neufs roulant au Gaz Naturel Véhicule (GNV) ou des véhicules roulant à l'électricité.

La prise en compte du scénario ambitieux AMS, dans les études de trafic comme dans le bilan GES, conduit ainsi à considérer un impact global GES des systèmes de transports, dont le mode routier, qui diminue dans les prochaines décennies.

Le bilan GES final du projet inclus dans l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique du projet, tiendra compte des potentielles évolutions des hypothèses de la stratégie nationale. Des tests sur les conséquences d'autres scénarios alternatifs, comme le scénario AME «Avec Mesures Existantes», seront présentés à l'Autorité environnementale et au public.

La phase «Construction» - Artificialisation des sols et mesures de compensation

L'artificialisation des sols a pour effet de réduire la capacité de l'environnement à stocker le carbone. Les changements d'affectation des sols concernés par les emprises du projet sont estimés et leur effet évalué dans le bilan GES.

Les surfaces prises en compte comme subissant un changement d'affectation ne seraient quasiment pas modifiées par le choix de la variante de tracé au sein du fuseau VSV. Elles sont estimées à environ 87 ha répartis comme suit :

- Forêt (incluant haies, bois, ripisylves...) : 19 ha,
- Cultures (incluant vergers, vignes, jachères...) : 39 ha
- Prairies : 29 ha

À ce stade des études, l'évaluation a été faite avec deux grandes hypothèses simplifiées plutôt pessimistes :

- Celle d'un changement d'affectation des sols vers une artificialisation systématiquement imperméabilisée, alors qu'une partie significative des emprises ne serait pas imperméabilisée ; la phase suivante d'étude et de concertation cherchera non seulement à mieux apprécier les surfaces imperméabilisées, mais aussi à les réduire ;
- La non prise en compte des possibilités de renaturation et de création d'espaces propices au stockage du carbone, dans le cadre des mesures de compensation environnementale qui devraient être mises en œuvre.

La phase «Construction» - Effets des différents postes chantier

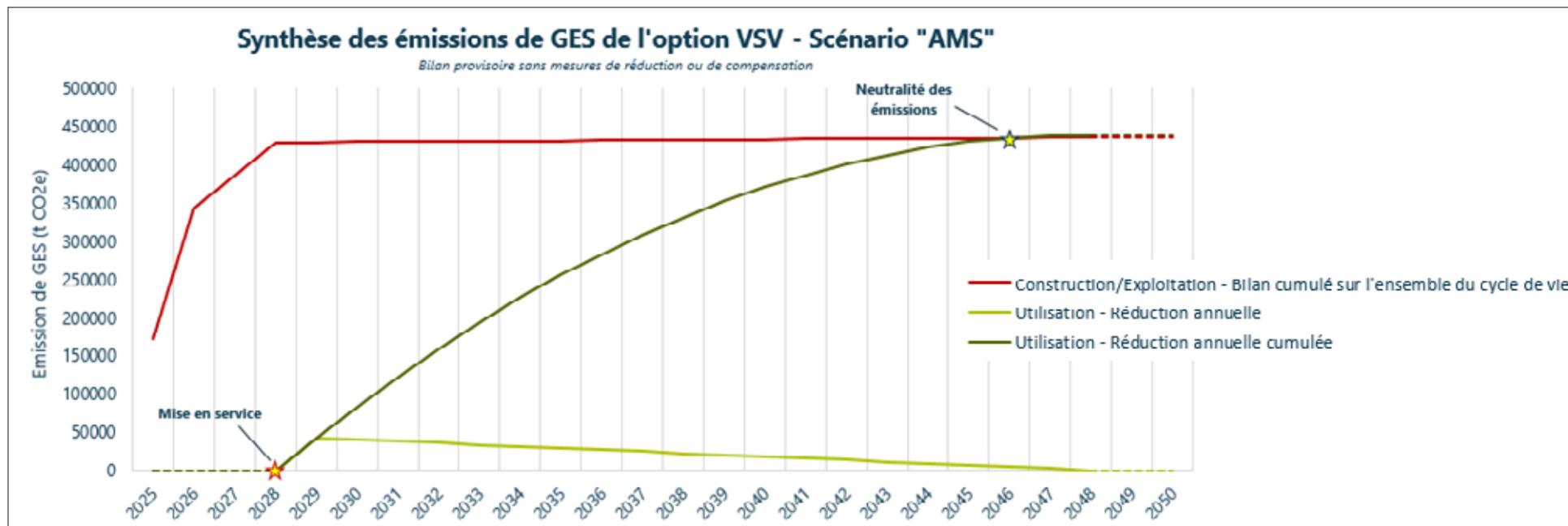
La phase chantier représente un enjeu fort sur les émissions de GES. Les volumes de chaque grand poste dans le cadre du chantier ont ainsi été évalués et sont présentés dans le bilan global ci-après. Les parts relatives de chaque poste sont les suivantes :

- Terrassements : 30 %
- Assainissement : 8 %
- Chaussées : 10 %
- Équipements : 5 %
- Exploitation : 7 %
- Ouvrages d'Art : 40 %.

Les résultats sont dépendants d'hypothèses, comme les distances parcourues pour les apports de matériaux fonction du concessionnaire, les carrières utilisées, des opportunités de ré-emploi des matériaux d'un chantier à l'autre, ou l'utilisation de ressources secondaires (sous-produits industriels).

Le maître d'ouvrage fait de l'optimisation des effets de la phase chantier, un objectif important. Il cherchera la possibilité de formaliser, dans le dossier des engagements de l'État publié parallèlement à la déclaration d'utilité publique, des engagements opérationnels sur cette phase chantier, ayant vocation à s'imposer ou se répercuter dans le cahier des charges du futur concessionnaire.

² Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) publiée au Journal Officiel du 18 août 2015



Bilan global : réduction des émissions de GES du réseau

Le bilan provisoire des réductions de GES de la phase utilisation compense le bilan des augmentations, liées à la phase de construction et aux hypothèses d'artificialisation des sols.

Pour une mise en service en 2028, l'équilibre serait atteint vers 2046.

Le contournement autoroutier d'Arles s'inscrirait donc bien dans la politique de lutte contre les émissions de GES.

Le bilan des GES provisoire sera actualisé et précisé dans le cadre de l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique du projet, en tenant compte de :

- L'évolution de certaines hypothèses : projets portés pas l'État et les collectivités, évolution de cadrages nationaux... ;
- La solution qui sera retenue à l'issue de la présente concertation ;
- L'optimisation de cette solution en lien avec la prochaine phase d'étude et de concertation continue ;
- L'intégration de mesures de réduction, de l'effet favorable des prochaines mesures de compensation environnementale et agricole, voire d'autres mesures d'accompagnement.

BILAN DE L'ADAPTATION DU PROJET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La fréquence accrue des phénomènes extrêmes rend indispensable l'adaptation des réseaux de transport dont la durée d'utilisation est longue. Il s'agit notamment de les rendre moins vulnérables et d'améliorer la résistance et la résilience des infrastructures, existantes et futures, pour assurer la continuité et la sécurité des services de transport des personnes et des biens.

Le travail conduit pour assurer la transparence hydraulique du projet de contournement autoroutier, notamment en cas de crue du Rhône et de rupture des digues résistantes à la crue de référence, prend pleinement en considération ces hypothèses d'événements hydrométéorologiques extrêmes.

La DREAL prévoit de développer l'intégration de cette démarche dans le cadre des études de conception préalables à l'enquête publique à venir et dans le dossier d'enquête publique.



INNOVATION POUR LA CONCEPTION DU PROJET

Le recours à de l'innovation technologique, environnementale, sociale et juridique conduit à approfondir la démarche de conception durable du projet engagée par la DREAL, au-delà de la seule visée de respect de la réglementation. Une telle démarche fait échos aux travaux conduits avec les groupes de travail thématiques (concertation continue) et permet d'enrichir le processus de définition et de mise au point du projet.

Au cours de l'élaboration du projet, la DREAL souhaite saisir les différentes opportunités possibles en matière d'innovation pour favoriser l'intégration de l'opération dans le territoire et concevoir un projet cohérent avec les enjeux du XXI^e siècle : changement climatique, transition énergétique, préservation de la biodiversité, préservation des activités agricoles, amélioration du cadre de vie santé/environnement des habitants...

La DREAL privilégie une approche intégrée et systématique en s'appuyant sur la connaissance actuelle en matière d'innovation, tant dans les projets routiers que pour les projets d'aménagement, sur une ingénierie sensibilisée aux enjeux du territoire et avec une concertation associant les acteurs du territoire et répondant aux recommandations formulées par la gouvernance du projet.

À ce stade du projet, la démarche d'innovation relève de deux approches complémentaires :

- Une analyse des opportunités offertes par les évolutions technologiques et réglementaires ainsi que les expérimentations : ITS (infrastructure communicante), gestion dynamique (vitesse, voies...), électromobilité, péage en flux libre, e-services, labellisation «autonomous vehicle ready»... ;

Différentes pistes concrètes ont d'ores-et-déjà pu être abordées, lors de la phase de concertation continue 2019-2020 : de façon approfondie comme les méthodes innovantes de suivi de certaines espèces faunistiques permettant de renforcer les méthodes d'inventaires classiques, ou sur les principes à ce stade comme les nouveaux modes possibles de perception des péages en flux libre.

D'autres pourront être proposées et développées avec les acteurs du territoire lors de la concertation continue qui sera menée en 2021 pour l'étude détaillée de la variante de tracé retenue : tel est le cas notamment de la possibilité de piloter la conception du projet, grâce à un outil innovant développé et labellisé, avec des indicateurs de bilans carbone ;

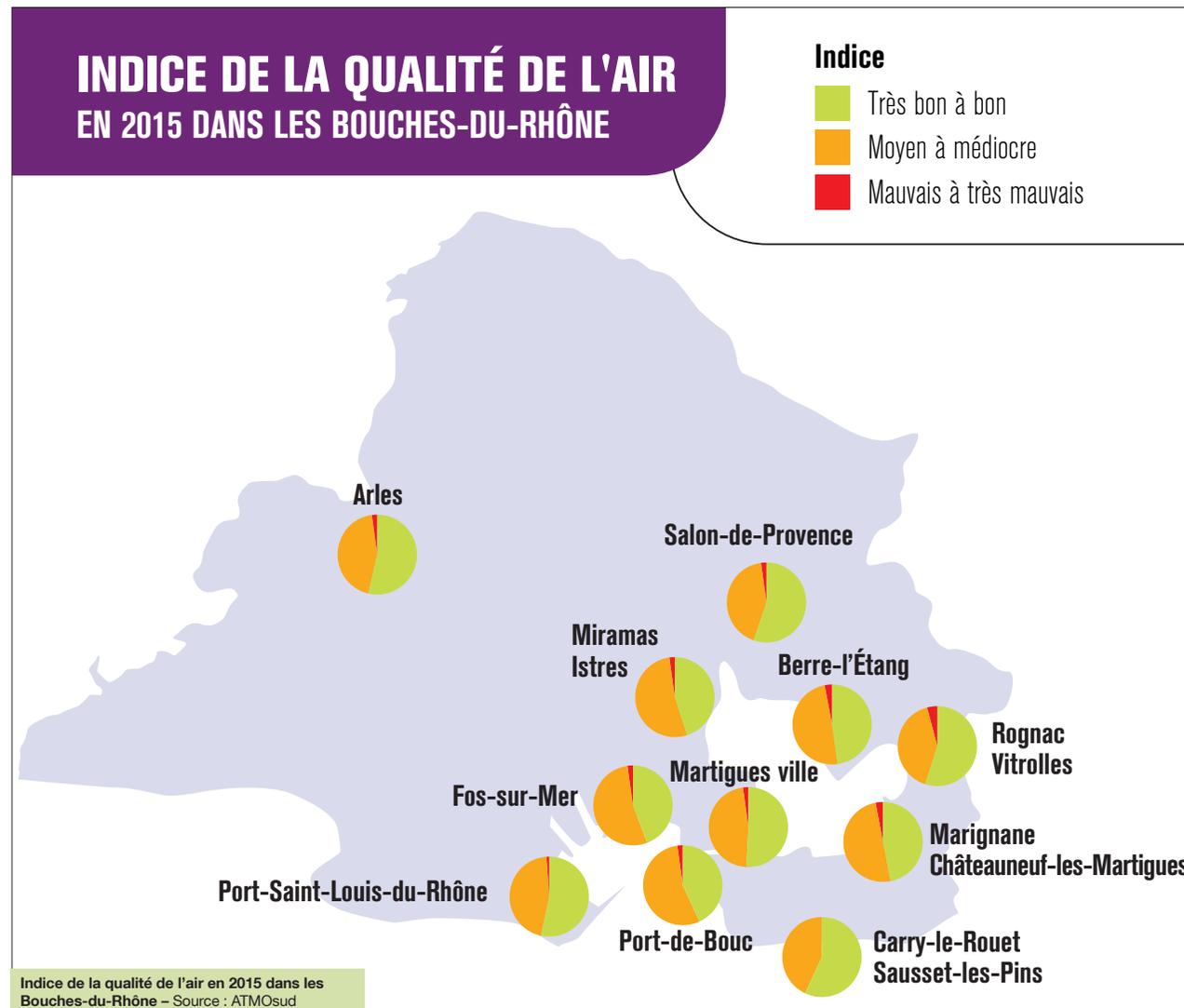
- Une analyse des opportunités issues de la concertation, a déjà permis d'identifier des synergies projet / territoire, qu'il conviendra de concrétiser une fois le tracé connu et ses conséquences en termes de besoins routiers (échangeurs, aires), en vue de l'enquête publique :
 - Amélioration du fonctionnement hydraulique du territoire
 - Harmonie activités humaines / milieux naturels
 - Préservation de la beauté des sites et des paysages
 - Contribution au développement de mobilités durables
 - Préservation des continuités écologiques

L'ENVIRONNEMENT TERRITORIAL DU PROJET

CONTEXTE SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTAL

QUALITÉ DE L'AIR

La qualité de l'air est un enjeu primordial en France, que ce soit à l'échelle nationale mais aussi à l'échelle régionale et locale. En région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône est le plus touché par la pollution de l'air. À l'ouest du département, le complexe industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, les zones urbanisées denses et les zones protégées cohabitent. Cet espace est particulièrement sensible car les pôles urbains et économiques, dont l'activité génère des émissions de polluants, concernent environ 600 000 habitants.



Le secteur des transports, en particulier de la route, est le principal émetteur de dioxydes d'azote dans le territoire. La majorité des dépassements de seuils réglementaires est en effet observée à proximité des grands axes routiers. En particulier, le trafic de la RN113 en traversée du centre-ville d'Arles génère une concentration de la pollution atmosphérique dans les rues.

D'après les campagnes de mesures réalisées en 2019 et 2020 dans le cadre des études du projet de contournement, pour un ensemble de polluants dont le dioxyde d'azote et les particules fines, la qualité de l'air au sein de l'aire globale Arles – Saint-Martin-de-Crau peut être qualifiée de globalement bonne à l'exception de secteurs très localisés, situés en bordure de la RN113. Les analyses ont permis d'identifier que le centre-ville d'Arles est la principale zone à enjeux pour les populations en termes de qualité de l'air.

Les études du contournement sur la thématique air-santé permettent d'éclairer les situations initiales sans projet, ainsi que les effets du projet lui-même (voir partie « Effets sur la qualité de l'air », page 64).

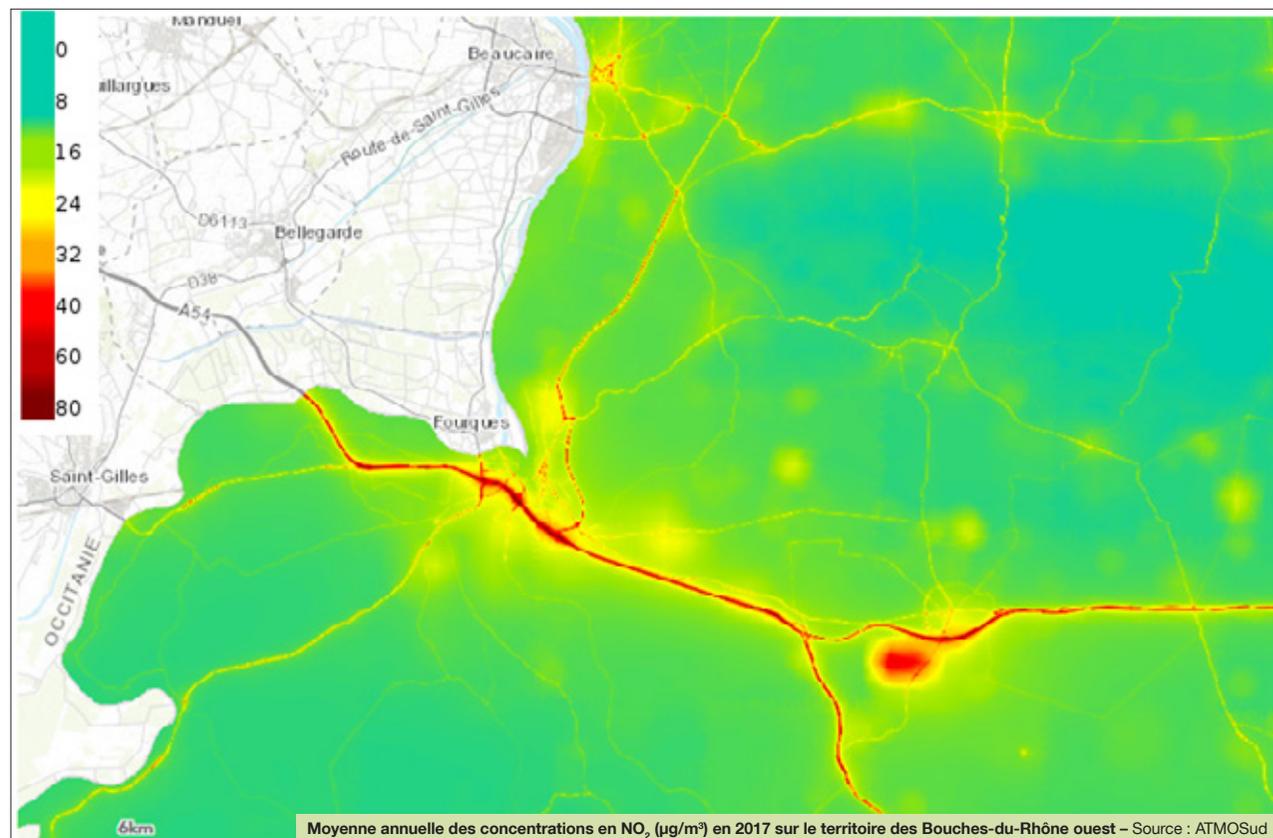
QUALITÉ DE L'EAU

Sur le territoire arlésien, la ressource en eau et la préservation de sa qualité sont des enjeux majeurs. De nombreuses substances polluantes peuvent contaminer l'eau et les milieux aquatiques et donc dégrader leur qualité par différents modes (rejet direct, ruissellement...).

Pour les eaux souterraines :

- La nappe de la Crau est une ressource stratégique pour l'alimentation en eau et nécessite donc d'être protégée en limitant l'infiltration de substances polluantes dans le sous-sol ;
- La nappe du Rhône est aussi assez sensible car elle est utilisée par des captages d'alimentation en eau potable. Elle est vulnérable uniquement au niveau des forages ;
- La nappe du Bas Rhône est peu sensible, avec des potentialités d'exploitation nulles ;

Les aires d'études éloignée et rapprochée du projet de contournement autoroutier ne sont pas inscrites dans des zones vulnérables aux



nitrate, sensibles à l'eutrophisation ou zone de répartition des eaux.

Le diagnostic actualisé réalisé en 2019 dans le cadre des études du projet a permis de mettre en évidence que :

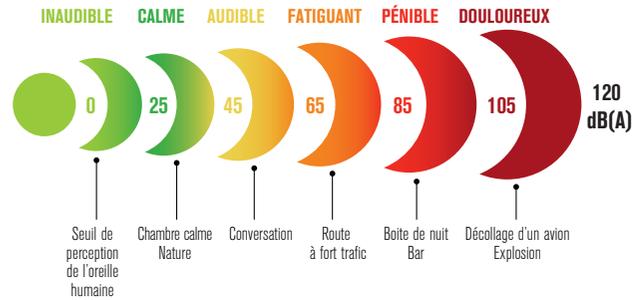
- Les écoulements du secteur de la Tête de Camargue se caractérisent par un mauvais état écologique dû à la physico-chimie de l'eau et aux macro invertébrés ;
- Les écoulements du secteur de « Draille Marseillaise – Raphèle » présentent des états écologiques moyens au regard de la physico-chimie et des diatomées ;
- Les écoulements du secteur de « Saint-Martin-de-Crau » ont tendance à tendre vers le bon état écologique.

En synthèse :

- L'enjeu est donc fort sur les écoulements du Rhône, du rû de Raphèle, du canal de Chalavert et de la roubine de la Chapellette ;
- Les nappes d'eau souterraines situées au niveau du terrain naturel ou affleurantes présentent une vulnérabilité élevée vis-à-vis de la qualité des eaux.

POLLUTIONS SONORES

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. Le schéma ci-dessous montre les seuils pour lesquels un bruit passe d'inaudible à douloureux pour l'oreille humaine.



Représentation des seuils de perceptions du bruit – Source : EGIS

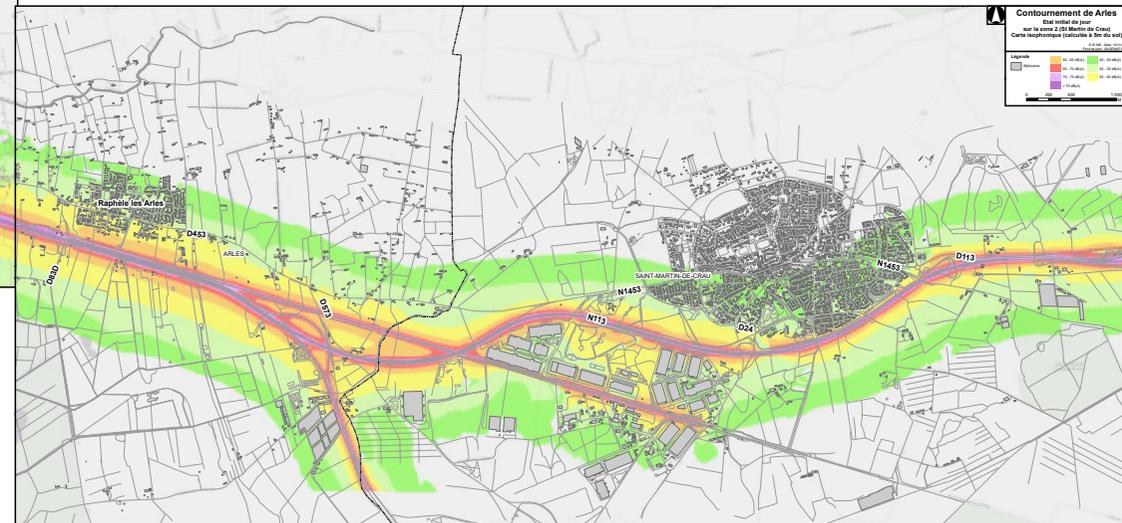
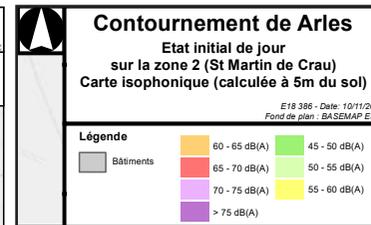
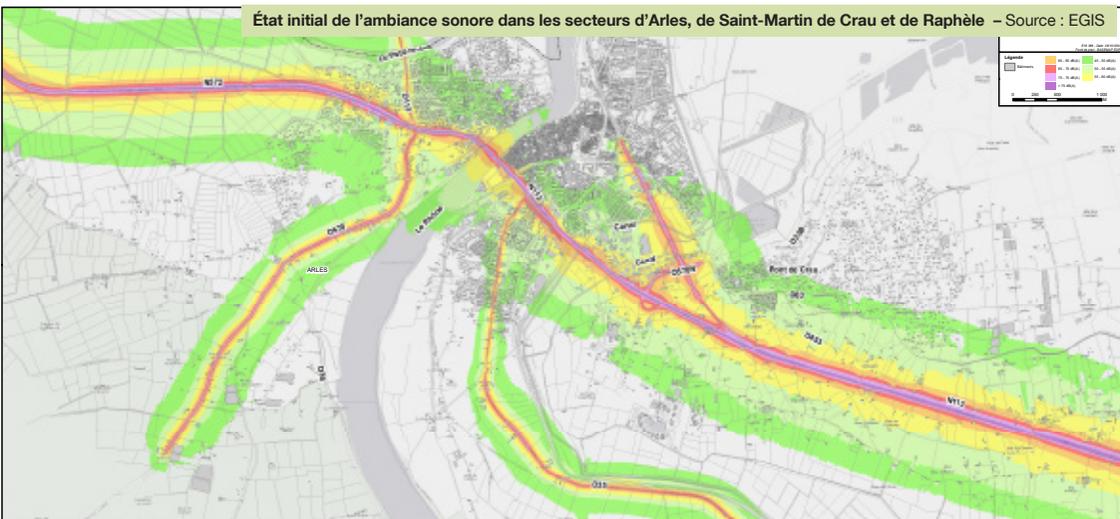
Le pays d'Arles bénéficie sur une grande partie de son territoire d'une relative tranquillité au niveau du bruit, notamment dans les zones éloignées des principaux pôles d'activités et des grands axes comme l'A54 et la RN113.

Des nuisances importantes liées au bruit concernent cependant Arles et Saint-Martin-de-Crau. Des études réalisées par le Ministère de l'Ecologie en 2016 mettaient en évidence que les zones où les niveaux de bruit sont élevés se situent :

- Autour de la voie ferrée, en traversée d'Arles ainsi qu'au nord et à l'est de la commune jusqu'au niveau de Saint-Martin-de-Crau ;
- Le long des principales infrastructures routières :
 - En particulier des RN 113 / RN 572 ;
 - Dans une moindre mesure, l'effet de la RN 568 en direction de Fos et de la route départementale RD570n (rocade est d'Arles) - la section entre Vittier et Fourchon est la plus sensible.

Les secteurs Tête de Camargue, Plan du Bourg et Draille Marcellaise présentent une ambiance sonore préexistante considérée modérée.

En revanche, l'ambiance sonore du secteur Saint-Martin-de-Crau est considérée comme non modérée : en effet, seules les habitations situées à plus de 120 m de la RN 113 actuelle se situent en zone d'ambiance sonore modérée.



RISQUES NATURELS

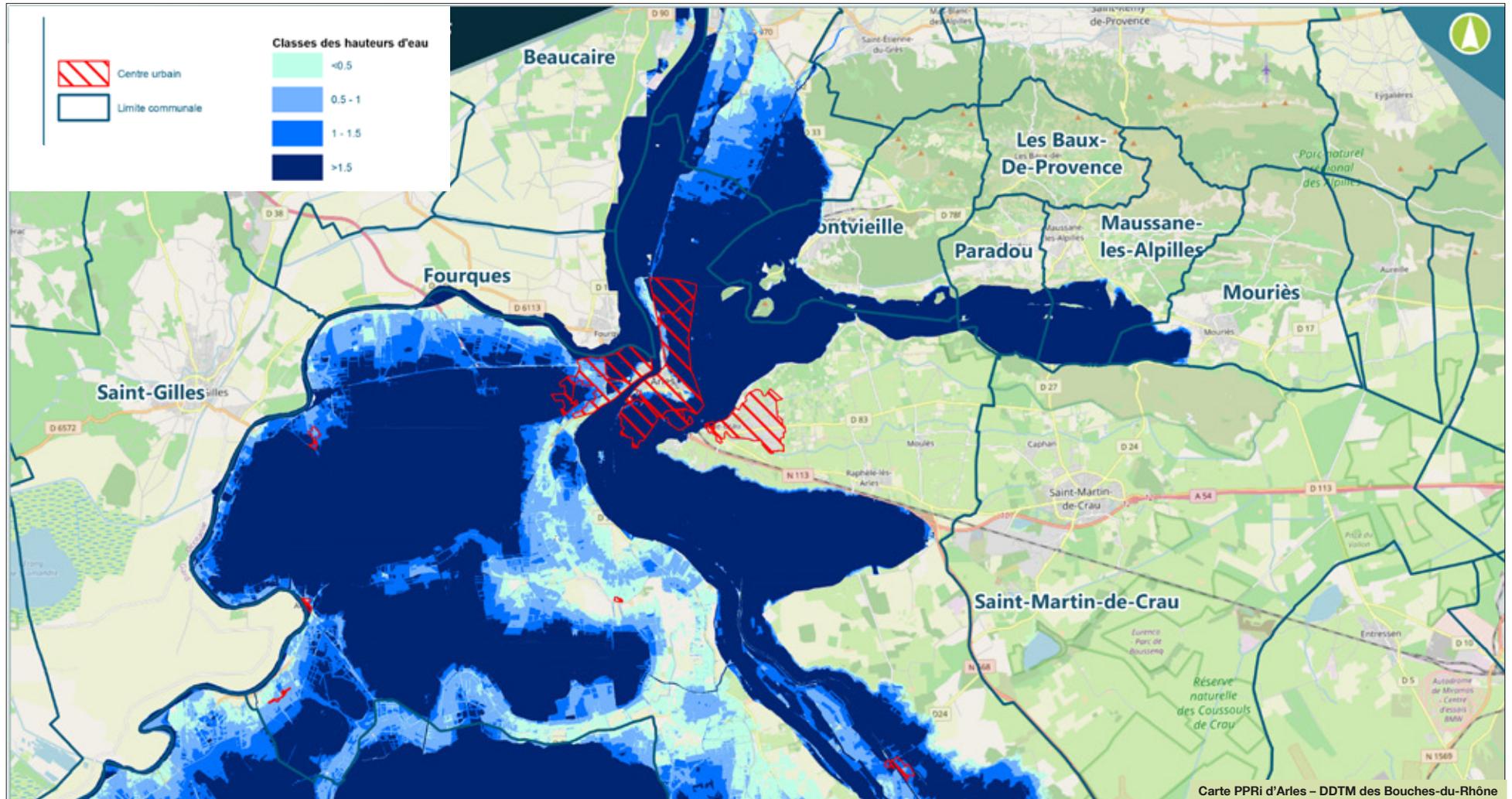
Le territoire du contournement autoroutier d'Arles est exposé à plusieurs types de risques naturels liés ou non aux activités humaines.

RISQUE INONDATION

L'aire d'étude du projet de contournement comprend des secteurs à risque inondation :

- Par débordement du Rhône sur les secteurs de Tête de Camargue, RN113, Plan du Bourg et Draille Marseillaise ;

- Par remontée de nappe au niveau de l'ensemble de l'aire d'étude ;
- Par ruissellement pluvial urbain et périurbain.



RISQUE DE MOUVEMENTS DE TERRAIN ET SISMIQUE

L'aire d'étude est majoritairement située dans une zone d'aléa sismique faible pour les mouvements de terrain de type glissement, chute, éboulement, coulée, érosion ou cavité souterraine. Le risque sismique est modéré sur la partie est (commune de Saint-Martin-de-Crau) et faible sur la partie ouest (Arles).

RISQUES TECHNOLOGIQUES

Les risques technologiques, liés aux activités humaines sont principalement liés au transport de matières dangereuses. Le transport routier de matières dangereuses est important sur toute l'aire d'étude. Le transport ferroviaire se concentre sur une ligne qui traverse le centre de l'aire d'étude d'est en ouest, mais est important. Le transport fluvial est localisé sur le Rhône. Il représente le principal axe fluvial de la région Provence-Alpes-Côte-D'azur.

Des canalisations (gaz, hydrocarbures, produits chimiques) traversent également l'aire d'étude.

L'ensemble des risques technologiques identifié est pris en considération dans les études de définition du projet de contournement autoroutier d'Arles.



Foin de Crau – Source : Comité du foin de Crau

ACTIVITÉS AGRICOLES

Le territoire étudié possède une activité agricole diversifiée et des zones à fort potentiel (polyculture et polyélevage).

Le fuseau de passage Sud Vigueirat, de 1 000 m de large environ dans sa partie en tracé neuf, comprend 1 278 ha agricoles, soit 2,4% de la surface agricole des deux communes d'Arles et Saint-Martin de Crau.

Ce fuseau d'étude est bien plus large que l'emprise qui sera effectivement concernée par le projet :

- Pour les estimations des impacts surfaciques directs des emprises de l'autoroute : ils varient peu selon les variantes de tracé fines (voir la partie « Les variantes de tracés proposées à la concertation », page 73), de l'ordre de 70 ha au total (soit 0,2% de la surface agricole des 2 communes) ;
- En y intégrant les impacts indirects : selon les variantes de tracé et la méthode de calcul des délaissés, de 80 à 140 ha au total (source : présentation Groupe de Travail Agriculture, janvier 2020) (soit 0,25% à 0,4% de la surface agricole des 2 communes)

Ces estimations de surfaces agricoles impactées n'intègrent pas les surfaces agricoles qui pourraient être concernées par les ouvrages et équipements connexes (aire de service, bassins d'assainissement), dont la localisation et le dimensionnement seront définies dans la phase d'étude ultérieure de la variante de tracé retenue.

Trois productions agricoles principales sont recensées sur le fuseau étudié :

- ① Les grandes cultures : Le riz de Camargue, emblématique dans la région, occupe la majorité des terres agricoles situées dans les secteurs Tête de Camargue et Plan du Bourg, demandant une alimentation importante en eau des parcelles concernées ;

- ② Le foin de Crau : de renommée internationale et de qualité, son rôle est primordial dans le maintien de l'écosystème local car il participe au rechargement de la nappe de Crau. La filière de production reste toutefois fragile, entre rareté du foncier disponible, hausse des intrants et un prix de vente qui a peu évolué sur les dernières décennies ;
- ③ L'élevage, qui par son caractère extensif nécessite des surfaces importantes pour sa pratique :
 - a. Elevage ovin, qui participe à la préservation de l'écosystème de la Crau. Sur le fuseau étudié, il est particulièrement présent au niveau du Marais des Chanoines ;
 - b. Elevage taurin, avec ses manades, qui contribue également au développement touristique du territoire.



Rizière – Source : Centre français du riz



Vignes, mas de Valériole – Source : Domaine Saint-Vincent

¹ Les échanges avec les représentants de la profession agricole en groupes de travail 2019-2020 ont permis de mettre en avant l'opportunité de considérer une méthode alternative d'estimation des délaissés agricoles, prenant en compte les réseaux d'irrigation observés.

D'autres productions sont également présentes sur le fuseau étudié :

- L'arboriculture est modérément présente sur le fuseau étudié. Elle se situe principalement des deux côtés du Rhône avec des conditions climatiques favorables à son développement ;
- La viticulture est une pratique agricole à haute valeur ajoutée et demande des investissements importants. Trois exploitations sont concernées sur le fuseau ;
- Les activités apicole et piscicole sont limitées sur le territoire : un apiculteur est implanté sur le fuseau étudié.

L'agriculture biologique représente une part importante des cultures, avec un quart des surfaces. Depuis les années 1990,

des signes officiels de qualité et d'origine permettent de qualifier et valoriser les productions sur le territoire.

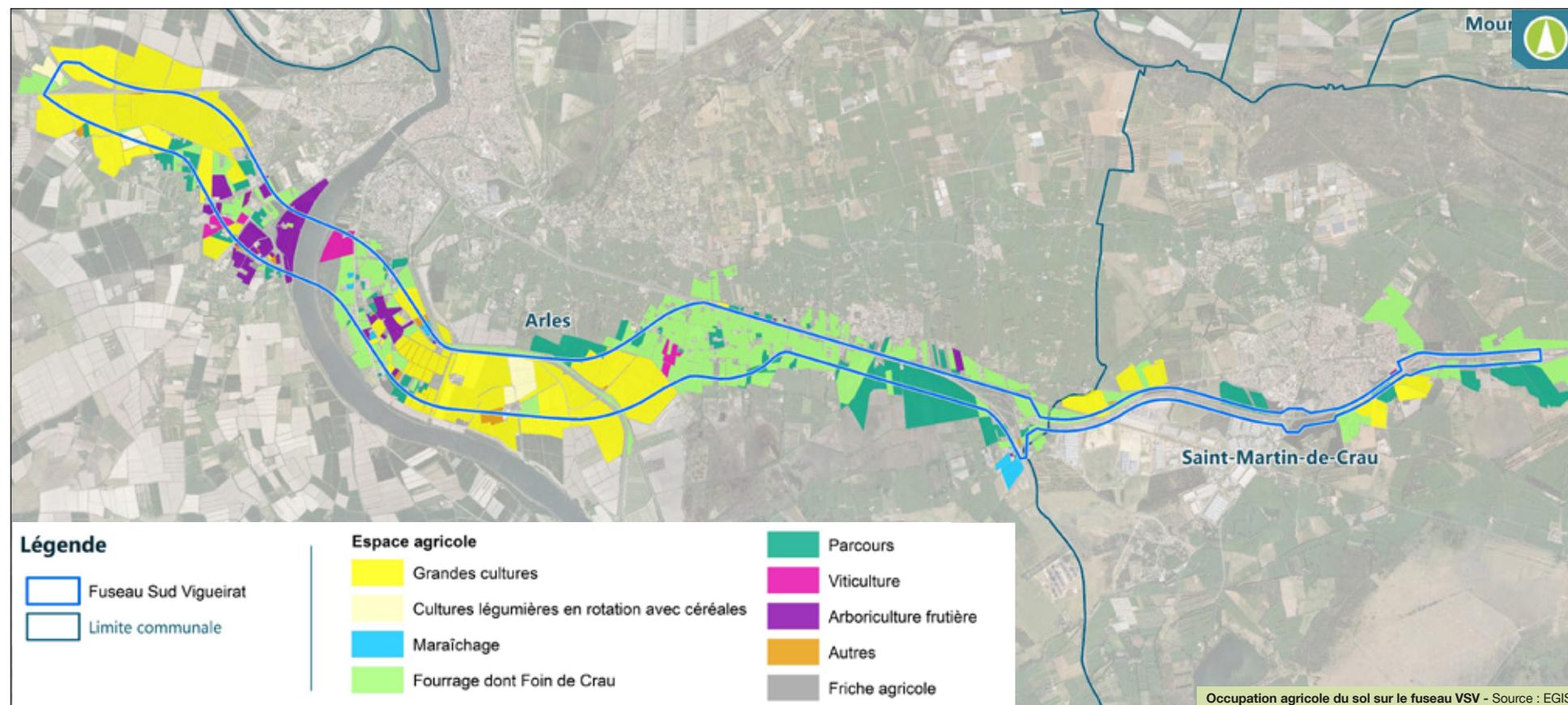
Sur le fuseau Sud Vigueirat, les structures foncières sont hétérogènes :

- De grands domaines sont spécialisés en grandes cultures ou élevage taurin ;
- Des propriétés moyennes en polyculture et cultures permanentes ;
- Des micropropriétés sur la Draille Marseillaise en culture de foin de Crau ;
- Les opérateurs amont et aval opérant auprès des exploitants sont nombreux et hétérogènes : une vingtaine d'entreprises sont de grande taille et le reste de taille plus familiale ;

Sur le fuseau, 4 équipements de la filière riz sont localisés :

- 2 usines de transformation et de conditionnement ;
- 2 silos de stockage.

Au sein du fuseau d'études, 53 exploitations ayant déclaré des parcelles au registre parcellaire graphique (RPG) sont recensées, soit 8,5 % des exploitations des deux communes. Le diagnostic réalisé par la Chambre d'agriculture en 2005 dans le cadre des études du projet de contournement avait recensé 58 exploitations



CONTEXTE HYDRAULIQUE

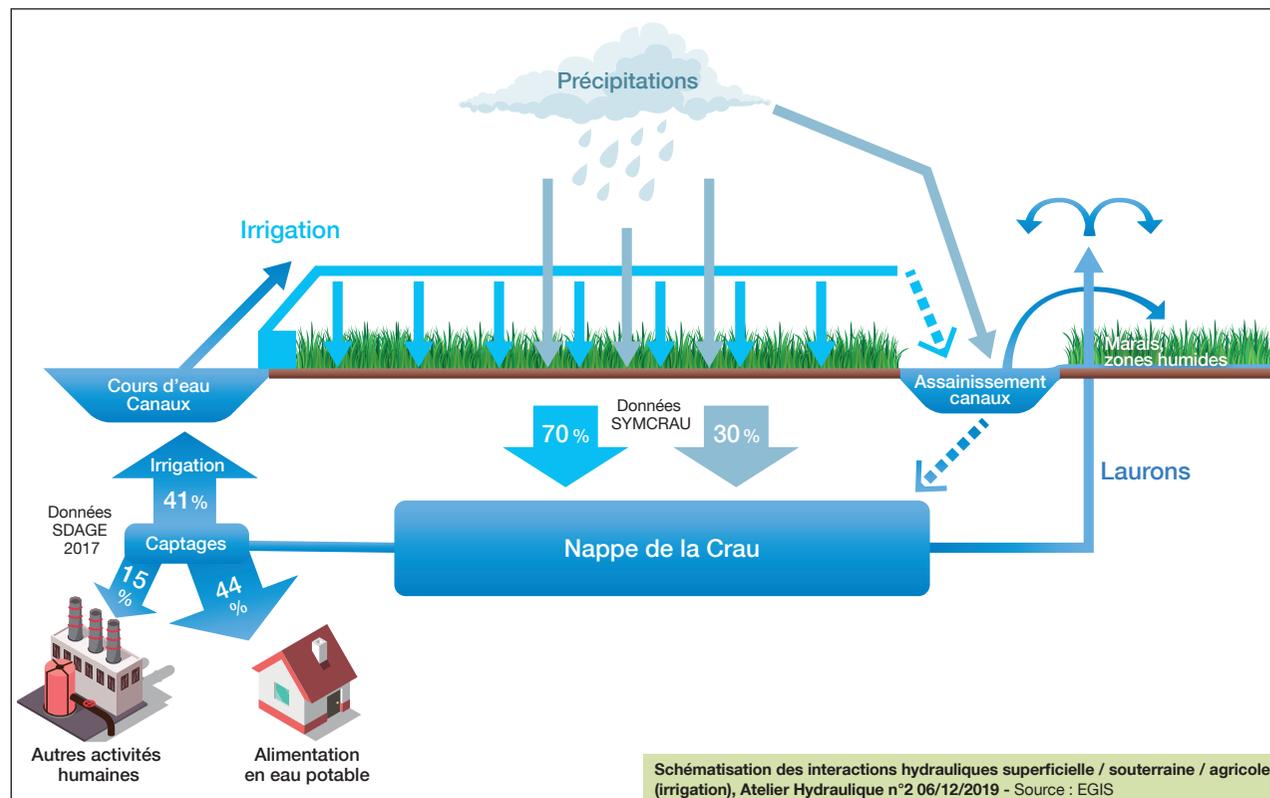
Le fuseau Sud Vigueirat traverse un territoire caractérisé par un réseau hydrographique très dense qu'il soit naturel (comme le fleuve Rhône) ou artificiel (les canaux d'assainissement et d'irrigation). Le Rhône est l'unique cours d'eau permanent structurant du territoire. Le Rhône, ainsi que la Durance, permettent l'approvisionnement en eau de nombreux canaux principaux d'irrigation.

Ce réseau complexe permet d'irriguer la grande majorité des terres de l'aire d'étude. De nombreux plans d'eau et marais sont également présents au sein du territoire camarguais et de la plaine de la Crau. Ils servent de « zones tampons » en cas de crue, permettent le développement d'activités de loisirs et constituent des espaces naturels essentiels au maintien de la biodiversité.

Le fuseau traverse trois grandes entités hydrogéologiques à forts enjeux en termes de qualité des eaux souterraines :

- La nappe du Bas Rhône et de la Camargue, alimentée par les eaux de surface, considérée comme faiblement vulnérable ;
- La nappe du Rhône, couverte par un revêtement limoneux de plus de 10 mètres d'épaisseur, bien protégée et moyennement vulnérable ;
- La nappe de la plaine de la Crau, considérée comme très vulnérable en raison de sa sensibilité à la pollution et son caractère sub-affleurant.

L'actualisation des enjeux réalisée en 2019-2020, par les études et les ateliers de travail de la concertation continue, ont mis en évidence la prépondérance de l'hydraulique dans le fonctionnement du territoire et les interactions multiples dans les circuits de l'eau, telles que schématisées ci-après.



MILIEU NATUREL

LA FLORE

Les inventaires réalisés en 2019 au sein du fuseau Sud Vigueirat, complétés en 2020, ont mis en évidence la présence de 443 espèces dont 12 présentant un statut de protection ou un enjeu de conservation : la Gratiolle officinale, l'Épiaire des marais, la Fougère des marais, la Laïche faux-souchet, le Nénuphar jaune, l'Orchis à fleurs lâches, la Laïche distique, l'Orchis des marais, le Pigamon lucide, le Vulpin bulbeux, le Scirpe mucroné, l'Euphorbe des marais.



Orchis à fleurs lâches

LA FAUNE

Les zones environnementales de la Camargue et de la Crau accueillent de très nombreuses espèces présentant un enjeu local, régional, national voire européen typique des milieux secs et humides situés à proximité du projet :

- 115 espèces d'oiseaux ont été observées sur ou à proximité de la zone d'étude dont 18 sont inscrites à l'annexe 1 de la Directive « Oiseaux » ;
- 7 espèces d'amphibiens et 8 espèces de reptiles ont été observées : le Crapaud calamite, le Crapaud épineux, la Grenouille verte, la Grenouille rieuse, le Pélodyte ponctué, la Rainette méridionale, le Triton palmé, le Lézard des murailles, le Lézard à deux raies, le Lézard ocellé, la Couleuvre de Montpellier, la Couleuvre vipérine, la Cistude d'Europe, la Tortue de Floride et l'Orvet fragile.

Les milieux humides abritent également plusieurs insectes patrimoniaux dont le Grand Capricorne, les Libellules Agrion de Mercure et Gomphe de Graslin, mais également le papillon Diane, papillon protégé.

Des peuplements de poissons ont été identifiés sur les écoulements de la zone d'étude tels que l'Anguille, le Barbeau fluviatile, la Bouvière et la Blennie fluviatile. Des espèces migratrices transitant par le Rhône pour atteindre leurs zones de reproduction situées plus en amont telles que l'Alose feinte, la Lamproie marine et la Lamproie fluviatile ont également été identifiées.

Le Castor d'Eurasie et la loutre d'Europe, deux espèces protégées par la loi française, ont été détectées à proximité des points d'eaux. C'est également le cas de la Crossope aquatique et du Campagnol amphibie. Le réseau de canaux, contre-canaux et roubines, offre à ces espèces des habitats favorables plus ou moins bien connectés entre eux et avec les zones humides adjacentes.

Les chauves-souris ont fait l'objet d'une analyse spécifique qui a permis d'identifier 20 espèces de chiroptères au sein du fuseau d'étude : Le Grand Rhinolophe, le Grand Murin, le Petit Murin, le Murin à oreilles échancrées, le Murin de Capacini et le Miniopâtre de Schreibers ont en effet été identifiés à proximité de la zone

d'études et représentent un enjeu patrimonial fort. Le Rhône représente un axe de transit important pour ces espèces.

Le fuseau d'étude est en relation avec plusieurs réservoirs et corridors écologiques principaux tel que le Rhône (oiseaux, poissons, insectes aquatiques...) et les marais de Meyranne et des Chanoines.

Il abrite aussi plusieurs corridors écologiques secondaires :

- Jonction entre le Marais des Chanoines et l'Étang de Meyranne ;
- Canal de Vigueirat et annexes hydrauliques ;
- Roubine de la Chapelette ;
- Jonction entre les Coussouls de Crau et les prairies bordant la vallée de la Roubine de la Chapelette (les espèces terrestres utilisent le pont de la voie ferrée) ;
- Jonction entre la carrière NGE de Saint-Martin-de-Crau et l'Espace de Loisirs de la Baisse ;
- Jonction entre les milieux prairiaux et boisés situés de part et d'autre du Péage de Saint-Martin-de-Crau.

Le canal d'irrigation du Bas-Rhône Languedoc et la ripisylve du Rhône sont également des corridors écologiques de la trame verte et identifiés à ce titre dans le SRCE Languedoc-Roussillon.

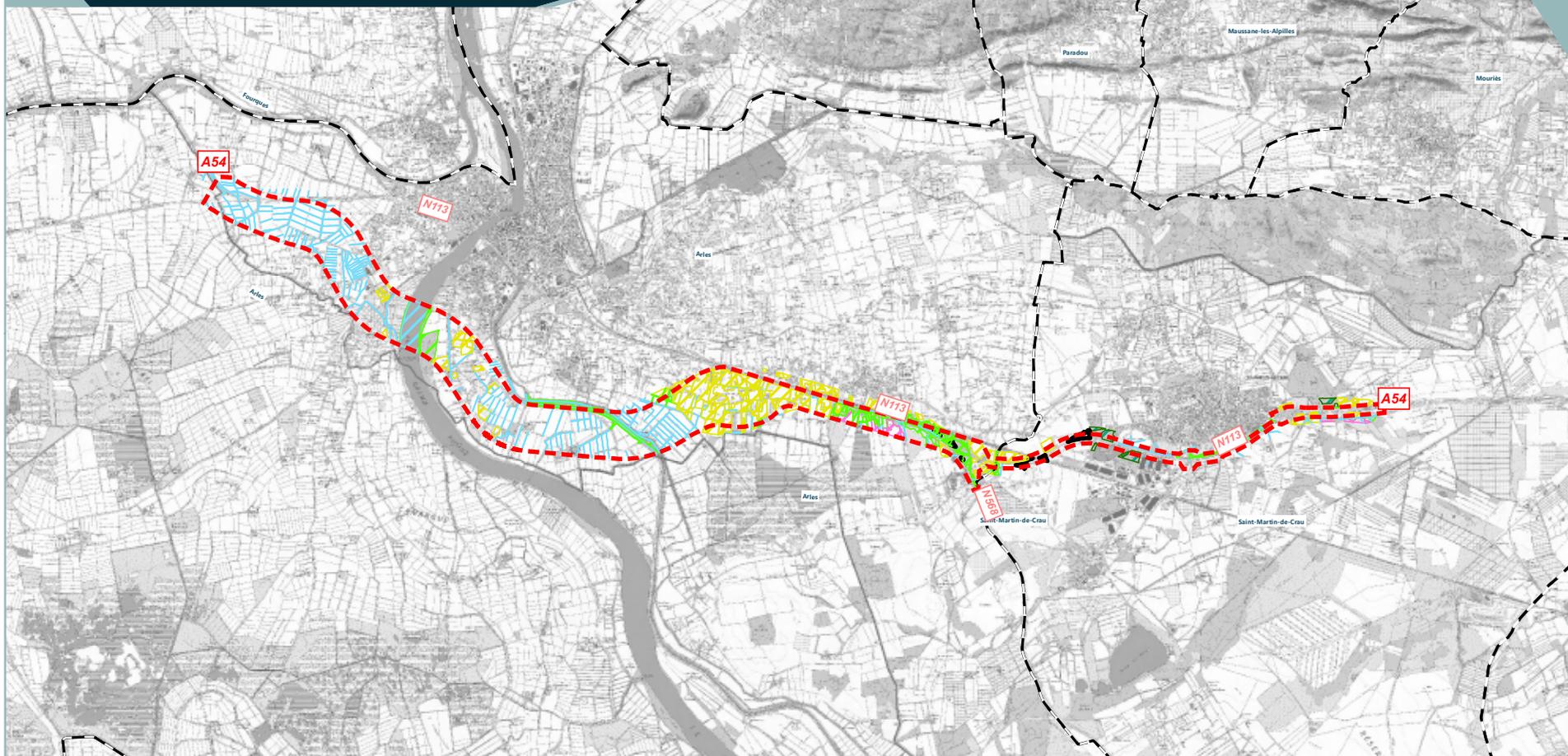


Grand Rhinolophe et rainette méridionale

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Biodiversité – Habitats d'intérêt communautaire

Biodiversité, Habitats d'intérêt communautaire - Source : EGIS



Légende

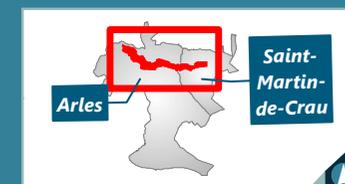
- Fuseau d'étude
- Limite communale

Habitats d'intérêt communautaire prioritaire

- 6220* - Parcours substeppiques de graminées et annuelles du Thero-Brachypodietea
- 7210* - Marais calcaires à Cladium mariscus et végétation du Caricion davallianae

Habitats d'intérêt communautaire

- 3260 - Rivières des étages planitiaire à montagnard avec végétation du Ranunculon fluitantis et du Callitricho-Batrachion
- 6510 - Prairies de fauche de basse altitude (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)
- 92A0 - Forêts galeries à Salix alba et Populus alba
- 6420 - Prairie humide méditerranéenne à grandes herbes du Molinio Holoschoenion
- 9340 - Forêts à Quercus ilex et Quercus rotundifolia



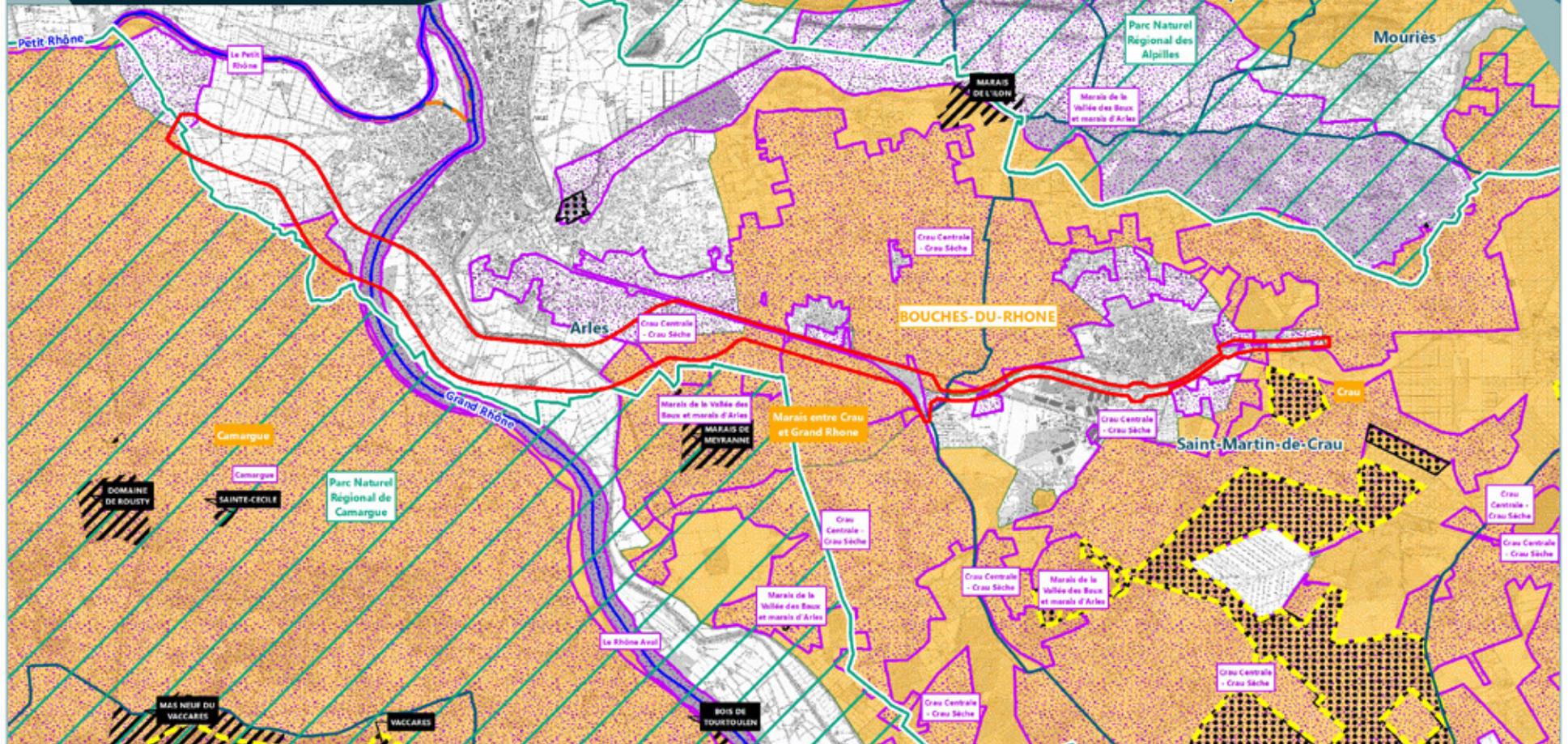
Date: 08/10/2020 Fond de plan : IGN SCAN 25



CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Biodiversité

Zonage réglementaire et foncier



Légende

- Fuseau d'étude
- Limite départementale
- Limite communale
- Cours d'eau principal

Site du réseau Natura 2000:

- Zones spéciales de Conservation ZSC (directive habitat)
- Zones de Protection Spéciale ZPS (directive oiseaux)

- Parc naturel régional
- Réserve naturelle nationale
- Terrains des Conservatoires d'Espaces Naturels
- Site du Conservatoire du Littoral



Date: 26/10/2020 Sources : DRIAL
 0 0,5 1 2 km Fond de plan : Open Street Map



LES EFFETS DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

EFFETS EN MATIÈRE DE TRAFICS

MÉTHODE ET HYPOTHÈSES DES PROJECTIONS DE TRAFIC

La modélisation de la situation « actuelle » : une démarche permettant de représenter le plus fidèlement possible le présent

Les chiffres de trafic présentés au chapitre « déplacements et mobilité » (à partir de la page 18) sont le fruit de croisements entre les enquêtes de circulation et les comptages réalisés en 2018 dans le cadre des études du projet, les données fournies par les gestionnaires et la dernière enquête de mobilité réalisée à l'échelle du pays d'Arles (enquête téléphonique 2008).

Ainsi, la situation considérée comme « actuelle » résulte du recalage de l'ensemble de ces données, pour l'année 2017. Elle permet d'identifier les flux moyens sur une journée de véhicules légers (VL) et de poids-lourds (PL), ainsi que la nature du trafic (interne, échange, transit).

Des hypothèses d'évolution du trafic routier...

Le scénario dit « de référence » à un horizon temporel donné, décrit les hypothèses d'évolution relatives au cadre économique, social et environnemental et aux projets d'aménagement (réseaux de transport, urbanisme, activités économiques et commerciales) planifiés et réalisés à cet horizon, indépendamment du projet étudié. Des adaptations spécifiques au territoire d'étude sont utilisées pour compléter les orientations nationales.

...Qui respectent les orientations nationales

Les hypothèses d'évolution générale s'appuient sur un cadrage national commun, basé sur le scénario de référence, scénario dit « AMS » (avec mesures supplémentaires). Ce scénario principal de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2019 (SNBC) s'appuie sur les hypothèses permettant d'atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone à l'horizon 2050, et de diminuer les consommations d'énergie de manière importante et durable via l'efficacité énergétique ou des comportements plus sobres.

Ce scénario définit :

- Une croissance du PIB de 1,5 % par an ;
- Une augmentation de la population de 0,3 % par an ;
- Des évolutions des coûts de circulation (prix carburant, consommation des véhicules, coûts d'entretien, évolution générale des péages, prix par mode du transport de marchandises...)
- Une évolution générale du trafic routier décomposée comme suit :
 - VL longue distance : +1,1 %/an ;
 - VL courte distance : - 0,7 % an ;
 - PL : + 0,4 % an.

Cette évolution annuelle du trafic routier global, revue à la baisse par rapport aux projections des deux décennies précédentes, intègre les effets d'une augmentation de l'offre de transports collectifs (+ 60% en agglomération et + 30% hors agglomération d'ici 2050), un quintuplement de la part modale du vélo à l'horizon 2050 et un développement du covoiturage courte distance.

LES ÉVOLUTIONS DES PROJECTIONS DE TRAFIC DEPUIS 2010

L'évolution des prévisions d'augmentation annuelle du trafic routier général ont beaucoup évolué depuis la fin des années 2000, afin de traduire les politiques de transport en faveur du développement de modes alternatif et du report modal. Par exemple, le taux de croissance général du trafic de poids lourds, pris en compte dans les études des projets de transport, est passé entre temps de +3%/an à +0,4% an.

La forte croissance annuelle projetée à la fin des années 2000 peut aujourd'hui être confrontée aux trafics réellement observés une décennie plus tard. Ainsi, les trafics routiers actuels réellement observés tous véhicules confondus, présentés page 22, sont de l'ordre de 20% inférieurs à ce que les anciennes prévoyaient pour l'année 2020 (sans projet).

Deux idées principales à retenir :

- Le trafic routier continue d'augmenter chaque année, mais il augmente moins vite que ce qui était imaginé à la fin des années 2000. La crise économique de 2008 notamment, a conduit à amoindrir la hausse constante du transport de marchandises
- Les nouvelles hypothèses pour le futur sur le trafic routier global, tenant compte de la transition énergétique et écologique, permettent d'assurer la robustesse des projections et une cohérence vis-à-vis des orientations nationales des politiques de transport ainsi que des engagements internationaux de la France.

.... Qui tient compte des projets du territoire et des dynamiques locales

Les projets d'aménagement sur le territoire sont susceptibles de générer des trafics supplémentaires, ou de modifier des trafics existants. Ils peuvent ainsi conduire à prendre en compte des taux de croissance de trafic routier spécifiques, s'appliquant aux flux depuis et vers ces zones. Pour le projet de contournement d'Arles, c'est le cas pour la Zone industrielle (ZI) du Bois de Leuze à Saint-Martin-de-Crau, la ZI de Grans-Miramas (Clésud), le Parc d'activités du nord d'Arles, la Zone industrielle et portuaire de Fos-sur-Mer¹, le Port de commerce d'Arles.

D'autres projets connus sont pris compte dans l'étude sans modifier le taux de croissance générale du trafic : reconversion des Papeteries Etienne, création nouveau quartier des Minimes à Arles.

Les projets de développement urbain, issus du plan local d'urbanisme (PLU – PADD) de la Ville d'Arles et du programme local de l'habitat (PLH) de la communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette, sont quant à eux pris en compte dans l'évolution globale de la population (+0.3% par an).

Les projets routiers du territoire, planifiés avant la mise en service estimée du contournement en 2028 (liaison sud-est d'Arles, liaison est-ouest d'Avignon tranche 2...) ou après (liaison Fos-Salon, liaison est-ouest d'Avignon tranche 3...) impacteraient directement ou indirectement les trafics empruntant le réseau routier structurant ce territoire. Ils sont ainsi également intégrés aux différents horizons modélisés, en situations de référence - sans contournement - comme en situation avec projet de contournement.

Le réseau de transport collectif n'est quant à lui pas modélisé, l'évolution globale du trafic routier issue du scénario de la SNBC prenant en compte le développement des modes alternatifs. Seule la modification de l'offre de service ferroviaire générée par la création de la gare nouvelle Nîmes – Pont du Gard sur le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, fait l'objet d'une évolution de la demande routière spécifiquement depuis et vers la zone d'influence de cette gare.

.... Qui tient compte de la requalification de la RN113 en traversée d'Arles

Le modèle de trafic de l'étude du contournement autoroutier permet de prendre en compte de façon robuste les effets directs d'une première phase de requalification en boulevard urbain de la RN113 actuelle en traversée d'Arles : réduction de la capacité routière et diminution de la vitesse sur cette voie.

Les effets fins en matière de répartition des modes de trafic, d'une requalification urbaine plus complète, intégrée au projet urbain de la Ville d'Arles, seront éclairés dans le cadre de l'étude de ce projet de requalification menée par la collectivité, parallèlement à l'avancement des études du contournement en vue de l'enquête publique. Cette étude sur le projet de requalification définira des partis pris d'aménagement (ex. : carrefours plans, modes doux...), dont les effets sur la capacité d'écoulement de l'actuelle RN113 pourront être intégrés aux études du contournement autoroutier. Les équilibres globaux, et notamment l'ordre de grandeur du trafic sur le contournement, ne seront en tout état de cause pas remis en cause par la teneur détaillée du projet de requalification.

.... Qui dépend du niveau de péage retenu sur le projet

Les niveaux de péage considérés dans les projections présentées dans le présent dossier relèvent d'hypothèses formulées par le maître d'ouvrage. Ils correspondent aux niveaux de péage qui, dans les simulations réalisées sur le projet dans sa version de 2013 (avant adaptations depuis 2018 dont intégration des ouvrages de transparence hydraulique), minimisaient la part de subvention publique² pour la réalisation du projet. Les niveaux de péage réels seront déterminés ultérieurement dans le cadre de l'appel d'offre de concession.

Les coûts de péage³ considérés à ce stade, acquittés à chacune des deux barrières existantes de l'A54 sur Saint-Martin-de-Crau et Eyminy, sont de 2,34€ pour les VL, et 6,35€ pour les PL (€TCC valeur 2020).

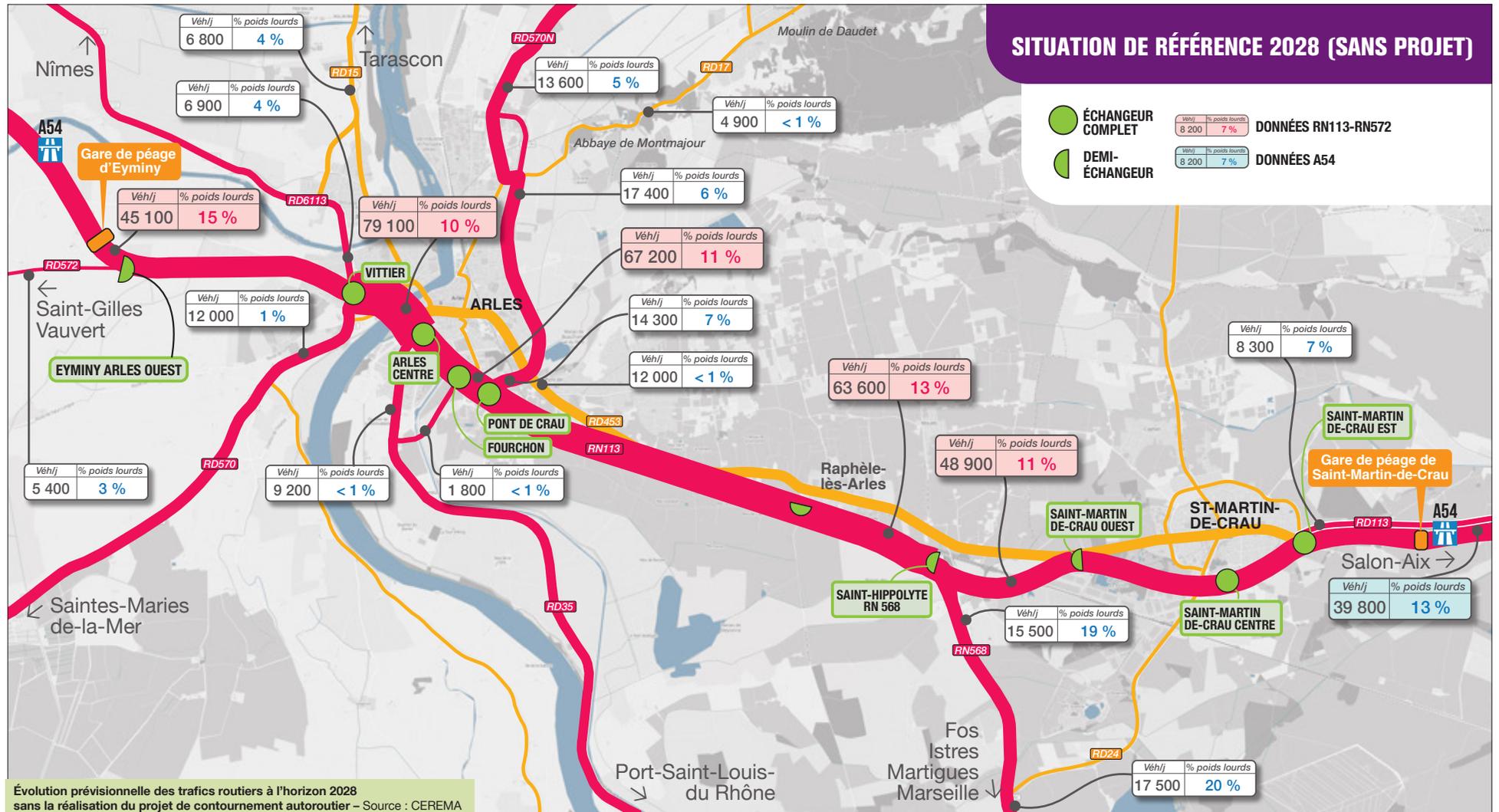
¹ Pour exemple, l'augmentation de trafic PL depuis et vers la ZIP de FOS est considéré à +2,4 %/an jusqu'en 2030.

² Voir partie « Coût et modalités de financement du projet de contournement autoroutier d'Arles », page 41

³ Par simplification, il est fait mention de « coûts de péage » pour caractériser le coût supplémentaire qui sera appliqué aux coûts en vigueur aux BPV hors réalisation du contournement autoroutier d'Arles, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un « surcoût ».

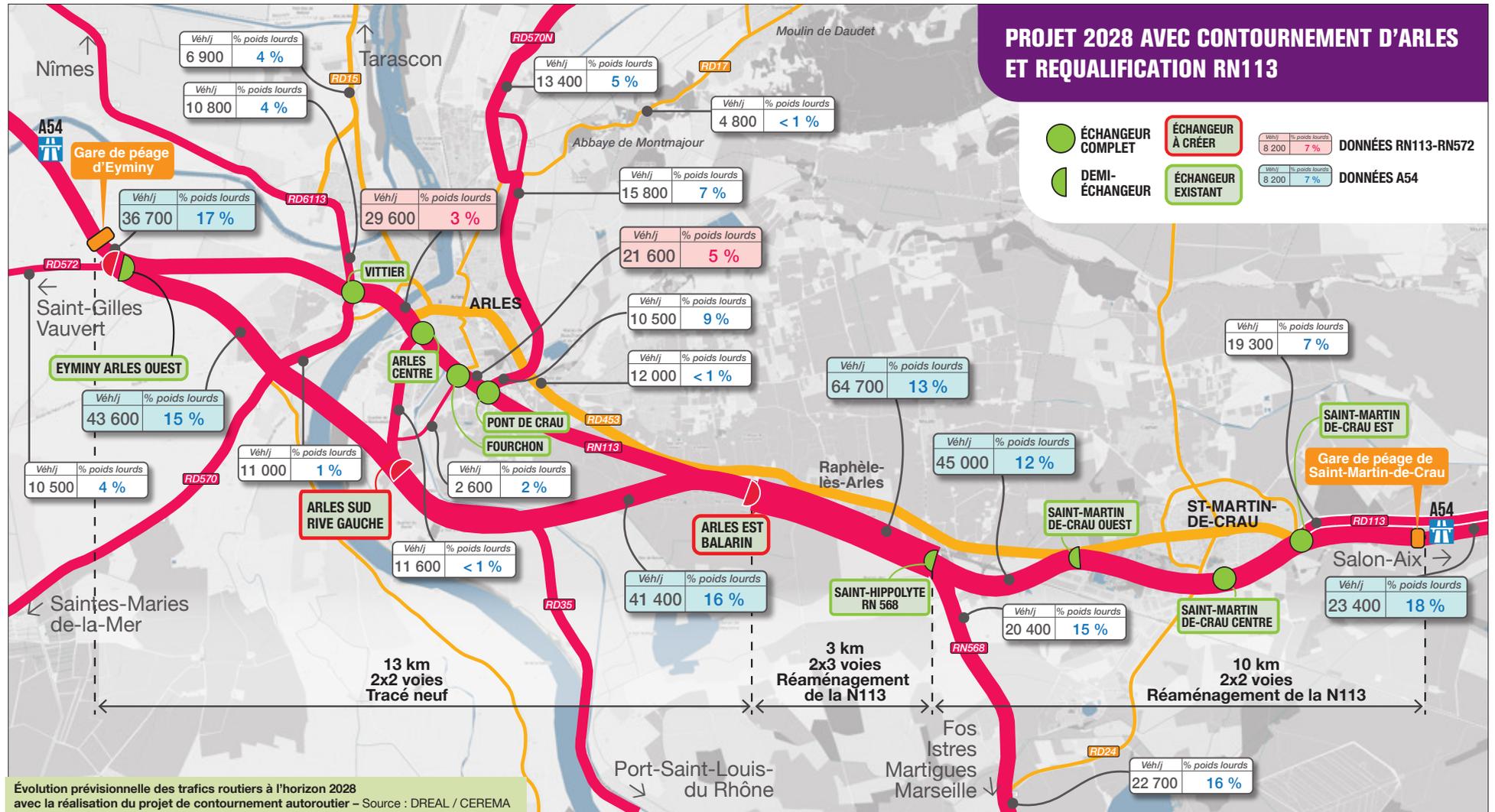
RÉSULTATS DES PROJECTIONS DE TRAFIC

Les résultats des projections de trafic à l'horizon considéré de mise en service 2028, en situation de référence (évolution au fil de l'eau, sans le projet) et en situation de projet, sont présentés dans les cartes suivantes :



PROJET 2028 AVEC CONTOURNEMENT D'ARLES ET REQUALIFICATION RN113

	ÉCHANGEUR COMPLET		ÉCHANGEUR À CRÉER		Véhicules	% poids lourds	8 200	7 %	DONNÉES RN113-RN572
	DEMI-ÉCHANGEUR		ÉCHANGEUR EXISTANT		Véhicules	% poids lourds	8 200	7 %	DONNÉES A54



Avec la réalisation du contournement autoroutier, la modélisation de la situation en 2028 permet d'identifier :

- Une forte utilisation du contournement autoroutier d'Arles dès sa mise en service : 44 000 véhicules/jour dont 7 000 PL/jour sur la section nouvelle ;
- Une nette baisse des trafics en traversée d'Arles : trafic total quasiment divisé par 3 sur la RN113 requalifiée avec la mise en service du contournement ;
- Une très forte diminution du nombre de poids lourds au droit de la traversée d'Arles par la RN113 actuelle : trafic poids lourds quasiment divisé par 10 sur la RN113 requalifiée avec la mise en service du contournement ;
- Un phénomène, de moindre envergure, d'évitement des barrières de péage par certains utilisateurs, dû à l'augmentation du coût de péage :
 - Report vers la RN568 et la RD113 depuis l'A54 à la BPV de Saint-Martin-de-Crau ;
 - Reports vers la RD6113 et la RD572N depuis l'A54 à la BPV d'Arles ouest ;
 - Le traitement de ces « fuites », pénalisante pour la rentabilité économique du projet et conduisant à augmenter les trafics sur des voies non dimensionnées pour cela, fera l'objet d'études approfondies en vue de l'enquête publique.

Les résultats de la modélisation confirment que la réalisation du projet de contournement autoroutier permettrait d'atteindre les objectifs d'apaisement du centre-ville d'Arles et de continuité autoroutière en délestant l'essentiel du trafic de transit est-ouest dans les deux sens sur le contournement autoroutier.

Le trafic restant, entre 22 000 et 30 000 veh/jour selon les sections, serait compatible avec une requalification de la RN113.

Les résultats présentés ici sont communs à l'ensemble des variantes de tracés au sein du fuseau Sud Vigueirat (linéaire comparable). Ils sont issus du scénario dit « de base » décrit dans la partie « Les caractéristiques du projet », page 38, concernant les conditions d'exploitation et les niveaux de péage considérés.

Les modélisations présentées, directement dépendantes des niveaux de trafics (bruit, air-santé, gaz à effets de serre), seront le cas échéant ajustées au regard des évolutions des études de trafic à venir d'ici l'enquête publique. Par ailleurs, différents scénarios devront être éclairés dans le dossier d'enquête publique, avec une évaluation des conséquences sur les thématiques liées aux volumes de trafic. Ces travaux feront l'objet d'échanges avec les acteurs locaux concernés d'ici l'enquête publique.

EFFETS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

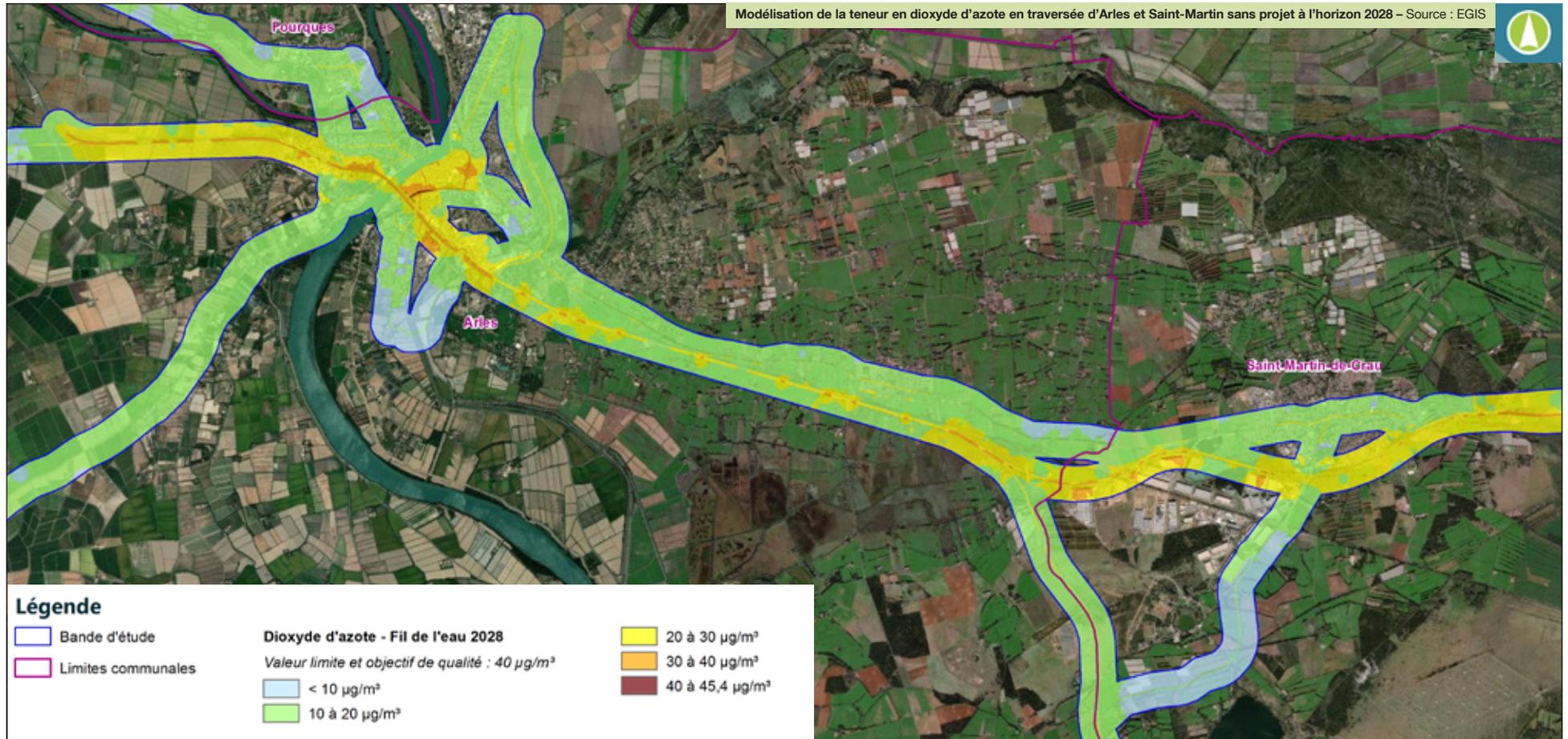
Depuis la fin des années 2000, l'État a réalisé différentes opérations pour renforcer la sécurité routière sur la RN 113 et la RN 572 : revêtements sonores de chaussées, marquages au sol, limitation de vitesse...

Si des améliorations sont constatées, l'efficacité de ces mesures semble cependant limitée et ne permet pas de résoudre les problèmes structurels constatés sur la RN 113 : trafic élevé, proportion de poids lourds et caractéristiques actuelle de la RN113 moins bonnes que les autoroutes de part et d'autre...

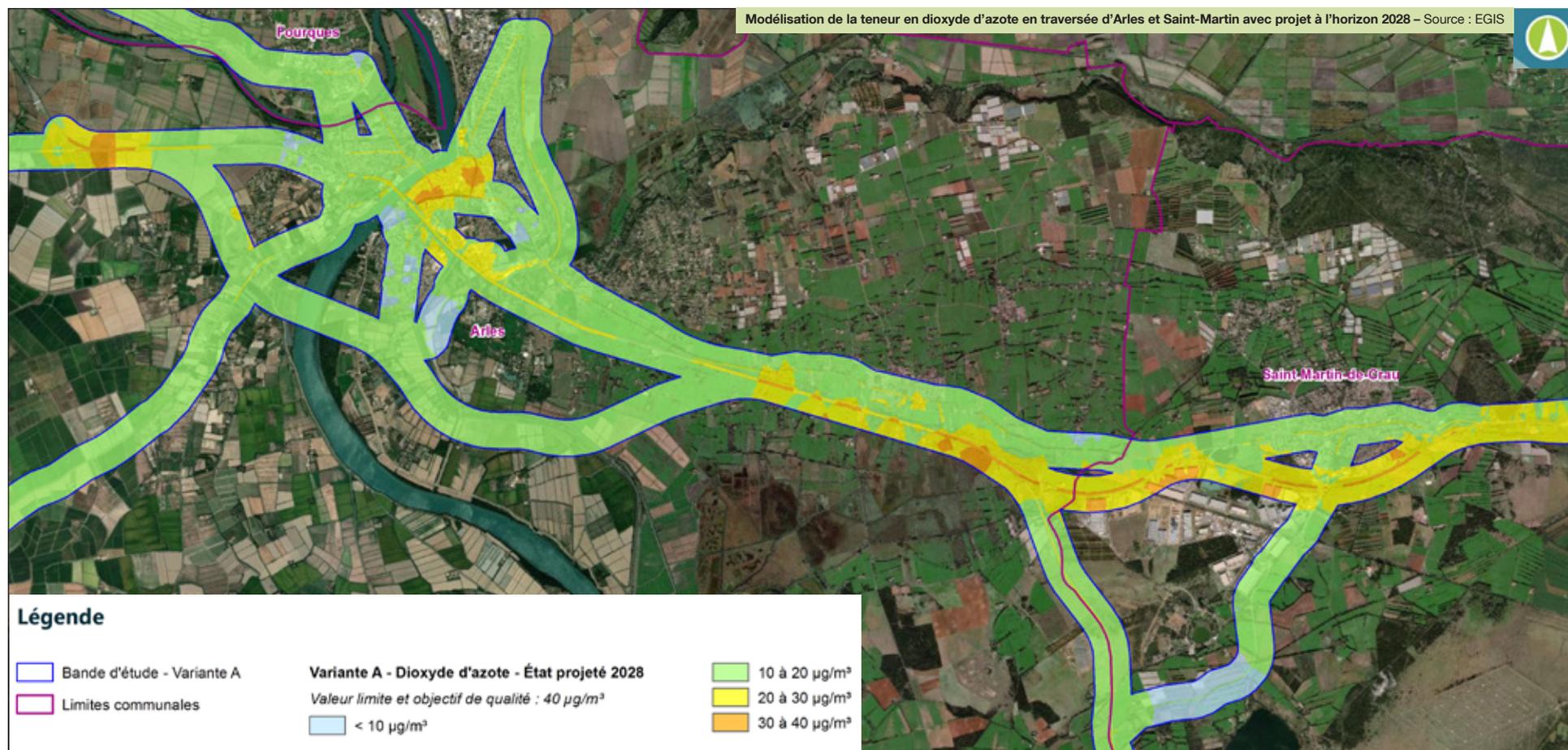
L'aménagement du contournement autoroutier d'Arles permettrait un gain complémentaire en matière de sécurité. Sur les routes à caractéristiques autoroutières, la gravité moyenne des accidents est beaucoup plus faible que sur la RN113 actuelle avec respectivement 52% d'accidents corporels dont 8% mortels pour 83% d'accidents corporels graves dont 20% mortels sur la RN113 actuellement. Ces gains seraient notamment dus à la qualité des caractéristiques géométriques et au niveau de service des équipements, plus importants sur le contournement autoroutier que sur la RN113 actuelle qui est pénalisée par ses caractéristiques géométriques (contraintes par les limites d'emprise), de la forte densité et de la complexité des échangeurs, du fort niveau de trafic et de la récurrence des dégradations de la circulation (bouchons, congestion). Cependant, les vitesses pratiquées limitées à 90 / 110 km/h et le niveau de vigilance plus élevé des usagers limitent l'insécurité.

EFFETS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Pour calculer les effets du projet sur la qualité d'air, la DREAL a modélisé dans ses études la dispersion du dioxyde d'azote afin de comparer la situation sans projet et la situation avec le projet aux horizons de mise en service et à plus long terme.



Sur le tracé du contournement autoroutier d'Arles, plusieurs zones à enjeux en termes de qualité de l'air ont été caractérisées, notamment au niveau du centre d'Arles qui présente un dépassement des normes de qualité de l'air au niveau des riverains de la Roquette.



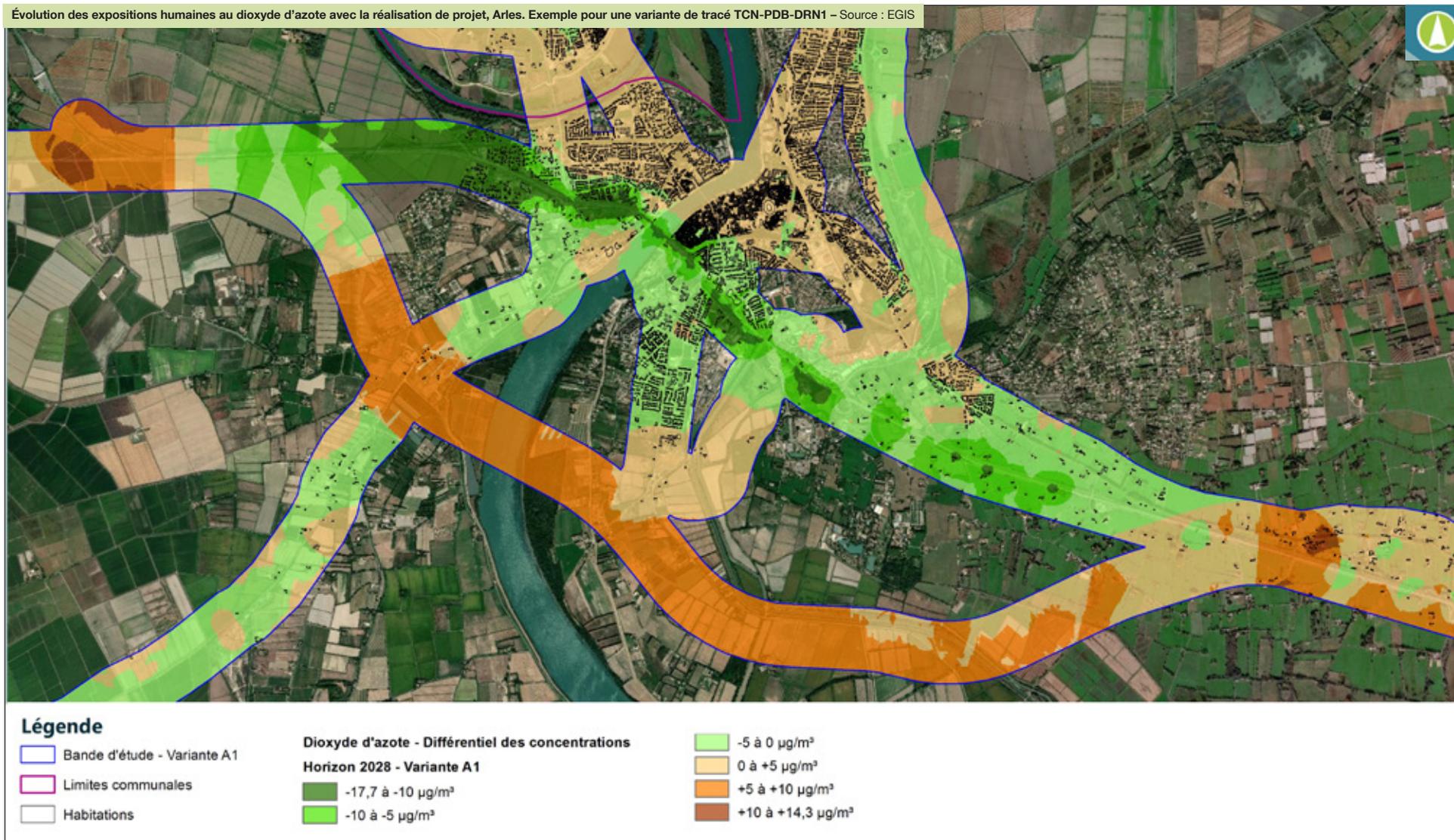
Les effets positifs en termes de qualité de l'air du projet concerneraient principalement le territoire de la commune d'Arles. Les impacts positifs seraient dus, en particulier, au report de trafic des usagers de la RN113 dans la traversée d'Arles vers le

contournement, et concernent ainsi principalement les quartiers localisés le long de la RN113 :

- Le long de la RN113, en entrée ouest d'Arles, principalement au droit des quartiers des Prêcheurs, de Saint-Antoine et du Vittier / Saint-Genest ;

- Le long de la RN 113, sur la rive droite, dont les quartiers de la Roquette, Chaboulet et Alyscamps / Bigot ;
- Les quartiers sud d'Arles, le long de la RD35, en particulier le quartier de Barriol / Plan-du-Bourg.

Évolution des expositions humaines au dioxyde d'azote avec la réalisation de projet, Arles. Exemple pour une variante de tracé TCN-PDB-DRN1 – Source : EGIS



Les impacts négatifs au niveau de la nouvelle infrastructure concerneraient des espaces peu habités.

Certains autres impacts négatifs, bien que de moindre ampleur par rapport aux bénéfices du report du trafic hors traversée d'Arles, seraient néanmoins observés. Ils résulteraient notamment de l'élargissement à 2x3 de l'aménagement sur place de la RN113 et de phénomènes de fuite des péages conduisant à une augmentation des trafics sur le réseau adjacent.

Au niveau de Saint-Martin-de-Crau, l'évolution de l'exposition des populations ne serait pas significative, entre $-3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ et $+1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ selon les secteurs.

Le déplacement de la pollution au NO_2 des zones urbaines vers des zones moins densément peuplées confère au projet un effet global très favorable s'agissant de l'exposition de la population à la pollution de l'air.

En effet, sur l'ensemble de la commune d'Arles, plus de 3.000 personnes verraient leur exposition au dioxyde d'azote baisser (« gain » de plus de $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, en vert sur la carte présentant les différentiels avec/sans projet), tandis qu'un peu plus de 200 personnes verraient l'exposition augmenter ($> 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, en orange foncé). Ainsi, le projet permettrait de diminuer significativement l'exposition de la population aux polluants de l'air.

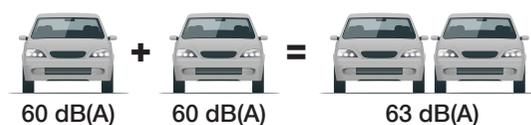
EFFETS SUR LA POLLUTION SONORE

Quelques notions

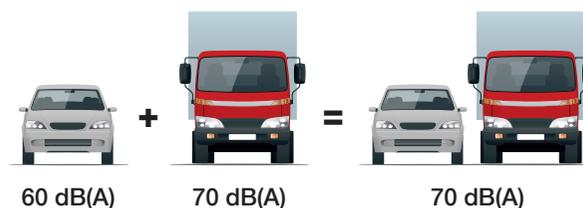
L'intensité des sons est exprimée en décibels dans une échelle allant de 0 dB(A), seuil de l'audition humaine, à environ 120 dB(A), limite supérieure des bruits usuels de notre environnement. L'unité db(A) est utilisée en matière d'acoustique environnementale, car elle tient compte de la sensibilité différente de l'oreille humaine selon les fréquences.

Les niveaux de bruit, caractérisés par leur intensité en Décibels (dB), ne s'additionnent pas, on dit qu'ils se « composent » (échelle logarithmique).

Une augmentation de 3dB correspond à un doublement de l'intensité du bruit.



Deux sources de bruit de même niveau cumulées génèrent un bruit augmenté de 3 dB(A)



Une source de bruit plus forte qu'une autre d'au moins 10 dB(A) va masquer la première

Il faut distinguer une source qui fait 2 fois plus de bruit (+ 3dB) d'une source qui fait un bruit 2 fois plus fort (+ 10 dB)

Représentation des sources de bruit et équivalences

Prescriptions réglementaires pour la création de voies nouvelles (secteur en tracé neuf)

Dans les secteurs concernés par la création de voies nouvelles, la contribution sonore maximale admissible en façade dépend des caractéristiques des constructions (établissements de santé, de soin et d'action sociale, établissements d'enseignement, logements...)

Chaque fois que les niveaux sonores dépasseraient les seuils réglementaires, des protections acoustiques devraient être intégrées au projet de façon à ce que le niveau soit abaissé au-dessous des seuils.

Pour respecter les objectifs règlementaires, trois principes de protection seraient envisagés :

- À la source, par la mise en place d'un écran ou d'un merlon (la mise en œuvre de couches de roulements à faibles émissions n'étant pas considérée ici comme un moyen de répondre aux exigences réglementaires lors de la réalisation du projet) ;
- Par action sur les façades en renforçant leur isolation acoustique ;
- En combinant les deux : protection à la source pour les rez-de-chaussée et les terrains privés, et renforcement de l'isolation de façade pour les étages élevés.

Prescriptions réglementaires pour le réaménagement d'une route existante (RN113 entre Balarin et la barrière de péage de Saint-Martin-de-Crau)

Lorsque le projet consiste à réaménager une route existante, ce qui est le cas pour la section entre Balarin et la barrière de péage de Saint-Martin-de-Crau, d'autres règles seraient applicables. Des mesures de protections pourraient être mises en place lorsque les deux critères suivants sont satisfaits :

- L'aménagement conduirait à une augmentation des niveaux sonores supérieure à 2 db(A), cette évolution devant s'apprécier entre le niveau sonore à terme sans l'aménagement prévu et le niveau sonore à terme avec l'aménagement prévu ;
- Les objectifs de niveaux sonores (niveaux de bruit en façade) seraient dépassés.

Les études de bruit réalisées ont permis d'établir des cartographies isophoniques des différences de niveaux sonores entre la situation actuelle et le projet à l'horizon 2028 et 2048, avant mise en oeuvre des protections phoniques réglementaires.

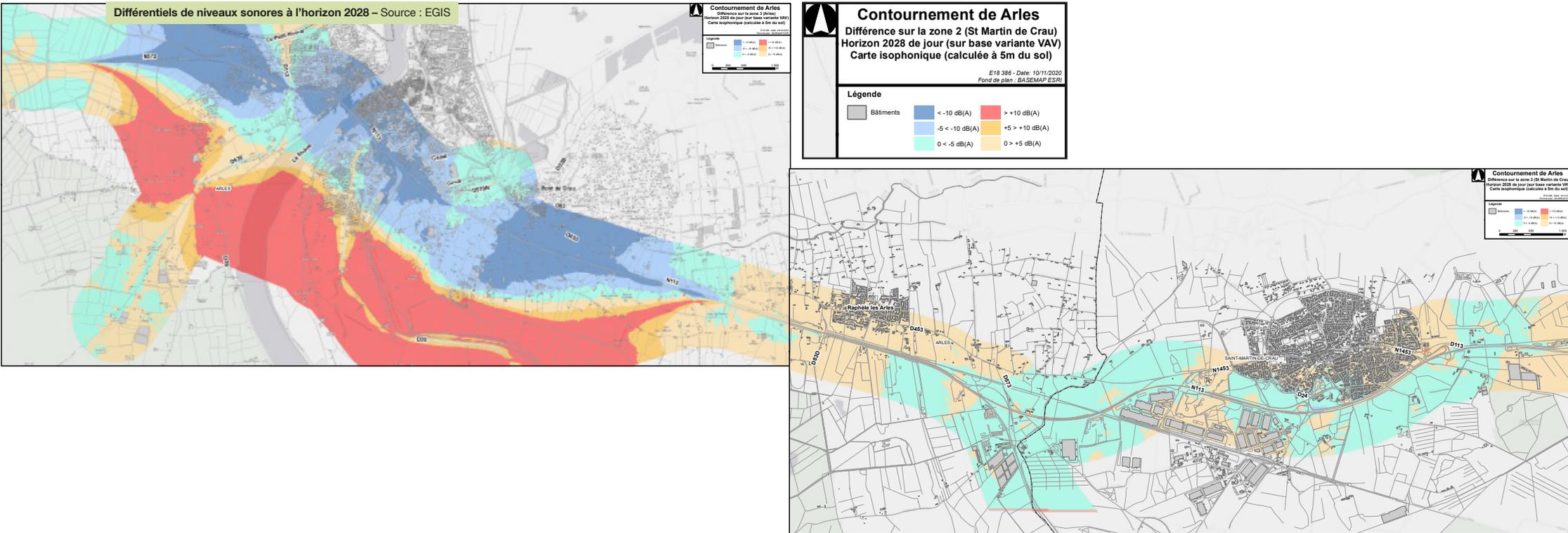
- En traversée d'Arles, l'ensemble des riverains plus ou moins proches de la RN113 verrait la situation s'améliorer (nuances de bleu) avec le contournement, pour nombre d'entre eux très significativement : près de 14 000 seraient exposés à 10 dB

de moins (en bleu foncé) et 10 000 seraient exposés entre 5 et 10 dB de moins (en bleu clair).

- Dans la zone d'aménagement sur place de la RN113 :
 - On constaterait, sans mise en oeuvre des protections phoniques réglementaires, une augmentation modérée du nombre de personnes exposées à une augmentation du bruit routier liée à l'augmentation des vitesses.
 - Des protections sonores exigées par la réglementation seraient

à mettre en place pour compenser l'augmentation du niveau de bruit en façade des habitations situées le long de l'aménagement sur place de la RN113 dès lors que l'augmentation serait supérieure à 2 dB(A)

- La DREAL s'est de plus engagée à mettre en oeuvre, dans le cadre de la réalisation du contournement, la résorption des Points Noirs du Bruits existants, y compris ceux n'entrant pas dans le champ d'application réglementaire ci-dessus.



EFFETS SUR LA GESTION QUALITATIVE ET QUANTITATIVE DE L'EAU

Concernant la gestion de l'eau, l'enjeu majeur de la réalisation du projet consiste à protéger la ressource en eau, qu'elle soit souterraine ou superficielle.

L'enjeu majeur sur les eaux souterraines concerne la nappe de la Crau, vulnérable du fait de son caractère sub-affleurant et le nombre important de canaux d'irrigation et d'assainissement. Au-delà de la multitude de ces réseaux, ceux-ci sont vulnérables aux inondations étant donné le caractère très plat de la zone d'étude et les difficultés d'évacuation liées aux exutoires de ces ouvrages.

Les effets potentiels d'une infrastructure linéaire seraient de différentes natures :

- Effet de coupure directe des cours d'eau, des canaux, des plans d'eau pouvant entraîner la nécessité de créer un ouvrage d'art pour permettre la traversée :
 - 8 ou 9 canaux d'irrigation et fossés d'assainissement, principaux et secondaires, franchis en Tête de Camargue selon les tracés ;
 - 6 en Plan du Bourg ;
 - 13 à 17 en Draille marseillaise ;
 - 11 sur la partie en aménagement sur place ;
- Effet de prélèvement et de coupure de zones humides et plans d'eau pouvant entraîner la nécessité de réhabiliter et de compenser les zones impactées par le projet ;
- Perte des caractéristiques hydrauliques de certains sols, comme les zones humides, indispensables au bon fonctionnement hydraulique du secteur ;
- Risques de pollution chronique ou accidentelle des eaux superficielles et souterraines en phase travaux et en phase d'exploitation (impacts indirects pour le dernier point) ;
- Concernant l'exploitation de l'autoroute : des normes de conception autoroutière engendrant une baisse significative du risque de pollution accidentelle par rapport à la situation existante de la RN113 actuelle du fait de l'amélioration des conditions de sécurité routière.

Ces différents effets potentiels sont pris en compte dans la comparaison des tracés sur la thématique des milieux physiques. L'objectif du projet est, a minima, de ne pas détériorer l'existant mais surtout de saisir cette opportunité pour résoudre certains dysfonctionnements actuels ou réduire la vulnérabilité.

Les mesures d'évitement, de réduction, puis de compensation des effets potentiels résiduels seront poursuivies une fois la variante de tracé retenue. Une grande attention sera portée à l'effectivité des mesures de compensation et à leur gestion par le futur concessionnaire de l'autoroute.

EFFETS SUR LE FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE

La conception du projet intègre le respect et la non-dégradation du fonctionnement hydraulique du territoire en cas d'inondations selon différents niveaux de crues du Rhône, compte tenu des ouvrages de transparence hydraulique créés sur la nouvelle infrastructure. Les situations les plus défavorables (crues exceptionnelles avec scénarios de rupture des digues de protection du Rhône) ont notamment été prises en compte pour le dimensionnement de ces ouvrages.

La concertation continue menée avec les acteurs locaux, notamment avec les syndicats de gestion des eaux, les agriculteurs et les acteurs en charge de la protection de la biodiversité, a également permis de mettre en évidence que la réalisation du projet de contournement autoroutier d'Arles, au-delà des objectifs initiaux (ne pas dégrader), pourrait apporter des améliorations au fonctionnement actuel de l'hydraulique du territoire avec les contributions suivantes :

- Amélioration du fonctionnement hydraulique de la RN113 requalifiée (linéaire de 13 km), notamment dans la zone jumelée voie ferrée – RN 113 : écrêtement, entretien, sécurisation de la nappe... ;
- Amélioration du réessuyage des crues dans le secteur de Gimieux : zone d'écêtement et/ou nouvelle station de pompage vers le Petit Rhône ;
- Participation du futur concessionnaire aux structures de gestion et d'entretien des réseaux hydrauliques afin de conforter leur existence et de pérenniser la gestion cohérente de l'eau et des milieux aquatiques.

Les propositions réalisées par les participants à la concertation continue 2019-2020 sont prises en compte et feront l'objet d'études de faisabilité. Une fois analysées, le maître d'ouvrage pourra apporter des informations complémentaires sur les engagements possibles en matière d'amélioration du fonctionnement actuel de l'hydraulique du territoire, au-delà des seules obligations réglementaires.

EFFETS SUR L'ÉCONOMIE LOCALE

Pour la commune de Saint-Martin-de-Crau, le projet autoroutier maintiendrait la structure des déplacements actuels. Le développement des projets de Saint-Martin-de-Crau, au premier rang desquels la base logistique, pourrait donc se poursuivre, avec des améliorations en termes de desserte des zones d'activités.

L'enjeu du projet de contournement autoroutier pour le développement d'Arles est essentiel :

- Arles, pôle urbain de 50 000 habitants, a engagé plusieurs projets qui visent à remodeler la ville en profondeur mais qui sont fortement contraints par la géographie des lieux ;
- Les projets sont situés de part et d'autre de la RN113 qui segmente l'espace urbain en deux parties ;
- Elle représente une barrière fonctionnelle avec un nombre limité de traversées et de points d'accès ;
- Elle représente aussi une barrière visuelle depuis la ville (talus, murs...) ;
- À l'inverse, elle ne ménage aucune vue sur la ville : « la RN113 domine la ville sans la voir ».

Le Rhône est également une barrière physique qui segmente la ville, la RN113 offre un trait d'union avec le pont sur le Rhône. Face à cette situation, la Ville d'Arles souhaite reconnecter les parties nord et sud de la ville, atténuer la fragmentation du secteur sauvegardé et favoriser le projet urbain en remodelant l'accessibilité entre les quartiers, pour tous les modes de déplacements (pédestre, 2 roues, transports collectifs et automobile). Le principal effet du contournement autoroutier serait donc de permettre la reconnexion urbaine des quartiers d'Arles.

Cela constitue une opportunité pour requalifier la RN113 dans la traversée d'Arles et contribuer au projet urbain et le projet de développement économique d'Arles déjà engagé avec le développement de nouvelles filières (numérique, l'informatique, l'audiovisuel) et le rayonnement de l'offre artistique et culturelle de la ville d'Arles, en lien avec le projet porté par la fondation LUMA.

Lors de la concertation continue, les participants ont exprimé leur intérêt pour que le projet contribue à l'économie locale, notamment par la valorisation de l'offre touristique sur l'aire de services du contournement autoroutier.

Les échangeurs pourraient permettre de faciliter la desserte des différents quartiers d'Arles et des zones d'activités. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Arles identifie le projet de contournement autoroutier comme une opportunité pour le développement économique des secteurs portuaire et logistique, notamment pour améliorer les conditions d'accès aux moteurs économiques du territoire (Grand Port Maritime de Marseille, port fluvio-maritime d'Arles) et aux pôles économiques locaux.

LES OPPORTUNITÉS AU SEIN DU TERRITOIRE LIÉES À LA RÉALISATION DU PROJET

INTERMODALITÉS ET DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Le projet du contournement autoroutier d'Arles pourrait favoriser l'intermodalité et l'inter-fonctionnalité pour répondre à des besoins locaux tels que le désenclavement des quartiers et la valorisation de l'économie locale. Plusieurs pistes de travail à approfondir ont été identifiées par la DREAL en cohérence avec les services proposés par les collectivités :

- Création d'une halte multimodale à Arles : mobilités douces (navettes urbaines, pistes cyclables...), parkings avec gardiennage et vidéosurveillance, stationnement de covoiturage ;
- Mise en valeur du territoire arlésien et de son économie locale au sein des aires de services ;
- Intégration d'une dimension innovante dans la localisation et les services proposés par les aires de services.

UN PROJET DE REQUALIFICATION URBAINE

Le projet de requalification de la RN113 est conditionné par la réalisation du contournement autoroutier d'Arles. Porté par la Communauté d'Agglomération Arles Crau Montagnette et la Ville d'Arles, il est élaboré en parallèle de l'élaboration du contournement autoroutier d'Arles.

La RN113 coupe actuellement la ville d'Arles en deux et génère de forts impacts non seulement pour ses riverains mais aussi pour le fonctionnement de la ville, ses mobilités, sa qualité urbaine, la valorisation de ses patrimoines.

La requalification de la RN113 offrirait l'opportunité, en même temps qu'elle la conditionnerait, d'une requalification plus large de l'espace urbain qui l'entoure au droit de la traversée de la ville d'Arles, en s'inscrivant dans un projet urbain sur Arles pouvant notamment porter sur :

- Le développement de nouveaux modes de déplacements doux entre les différents quartiers de la ville d'Arles, notamment entre ceux situés au nord et au sud de la RN113 ;

- La requalification urbaine des différents secteurs avoisinant la RN113 avec la création d'une trame verte permettant de développer des espaces publics paysagers maillés ;
- La requalification du bâti et la revalorisation du foncier sur la lisière ville-RN113 au bénéfice des habitants et visiteurs dans le sens d'une amélioration de la qualité de la ville ;
- La valorisation des patrimoines historiques et culturels de la ville d'Arles, avec notamment la possibilité de mise en valeur de vestiges romains à proximité du Rhône et de la RN113 et de création d'un nouveau port fluvial, au bénéfice de l'attractivité de la ville pour ses habitants et ses visiteurs touristiques.

À titre d'illustration, une requalification urbaine d'une infrastructure telle que la RN113 s'inscrivant dans un projet urbain qualitatif pourrait être illustrée par des réalisations du type suivant, correspondant à des projets portés par des collectivités sur d'autres territoires. Pour la ville d'Arles, le projet de requalification urbaine sera défini dans le cadre de la réflexion urbaine de la ville d'Arles et des études de requalification de la RN113.

Dans cette perspective, un groupe de travail a déjà été mis en place par le nouvel exécutif communal et communautaire suite aux élections de 2020, avec pour objectif de redémarrer les études de définition du projet de requalification urbaine dès 2021 et de disposer de premières orientations de requalification stabilisées avant l'enquête d'utilité publique du projet de contournement autoroutier d'Arles.

L'INTÉGRATION DU PROJET POUR LE RENOUVELLEMENT DU TISSU URBAIN D'ARLES

En cohérence avec les programmes de préservation du patrimoine, la valorisation du centre historique d'Arles s'inscrit dans un programme global de développement urbain, qui requiert notamment une maîtrise accrue du trafic urbain. Ainsi, le contournement autoroutier d'Arles permettrait d'accompagner la mise en œuvre des projets de développement et de renouvellement du tissu urbain de la ville d'Arles.

Le projet contribuerait à l'ouverture de la ville sur le fleuve, donnerait tout son sens aux projets de réhabilitation et de développement des quartiers périphériques de Trinquetaille, Barriol et des Ateliers et offrirait l'opportunité d'un changement d'image d'Arles.

La réalisation du contournement autoroutier d'Arles participerait également de la valorisation du patrimoine romain de la ville, la RN113 actuelle coupant le périmètre classé mondial de l'UNESCO en 2 et isolant du reste de la ville le musée de l'Arles Antique.

LES EFFETS D'UNE NON-RÉALISATION DU PROJET

Les effets essentiels de non réalisation du projet de contournement autoroutier d'Arles portent sur le maintien de la discontinuité autoroutière actuelle et sur le maintien d'un frein essentiel au développement urbain d'Arles et sur les impacts économiques :

- Le maintien de la discontinuité autoroutière aurait plusieurs effets pour l'utilisateur :
 - Il pourrait continuer à percevoir une discontinuité par rapport à l'A54 lorsqu'il aborderait le parcours sur la RN113 car les caractéristiques géométriques seraient « plus serrées » (courbes, largeurs, densité des échangeurs... sur la RN113)



Exemples de projets de requalification urbaine

et car le trafic serait mixte (transit et local) lié à la proximité urbaine et plus dense sur la RN113 que sur l'A54. L'utilisateur pourrait donc percevoir, s'il y est sensible, non seulement un inconfort mais une insécurité. De plus l'utilisateur pourrait être surpris, notamment par des caractéristiques qui le mettraient en difficulté.

- La non-réalisation du projet se traduirait par le maintien voire l'aggravation de cette situation si le trafic poursuivait sa croissance.
- En traversée d'Arles, d'autres répercussions en matière de congestion, en matière de pollution atmosphérique et de nuisances sonore seraient maintenues.

- Sans possibilité de réaliser la requalification de la RN113, le frein essentiel au développement socio-économique d'Arles serait maintenu. Cela induirait un impact majeur sur le développement urbain, économique et social d'Arles et notamment une perte de mise en valeur pour ses habitants et une diminution de son attractivité culturelle et touristique ;

- Pour les habitants et les activités économiques de Saint-Martin de Crau, la non-réalisation du projet maintiendrait les difficultés observées en matière de circulation, de nuisances sonores, de desserte des zones d'activités... ;

- Les synergies identifiées entre le projet et les dynamiques territoriales rencontreraient des difficultés de mise en œuvre plus importantes : amélioration de la desserte économique du territoire, amélioration de l'intermodalité, amélioration de la sécurité du tronçon de 13 km en aménagement sur place pour la nappe de la Crau, résorption de dysfonctionnements hydrauliques...

LES VARIANTES DE TRACÉS PROPOSÉES À LA CONCERTATION

DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE POUR L'ÉLABORATION DES VARIANTES DE TRACÉ : ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES INCIDENCES DU PROJET ET ACCOMPAGNER LES ACTEURS

Les variantes du projet de contournement autoroutier d'Arles ont été élaborées en tenant compte de la démarche ERCA (éviter, réduire, compenser et accompagner les acteurs) qui vise à limiter les impacts négatifs du projet. À ce stade de choix de tracés, l'évitement des enjeux majeurs du territoire est à considérer pour l'identification de tracés et le choix de variante qui fera l'objet d'une étude d'impact.

La concertation continue initiée depuis l'origine du projet et complétée par les analyses réalisées par des experts dans chaque domaine a permis de prendre en compte l'ensemble des enjeux du territoire : risque inondation, cultures agricoles, espèces protégées, cadre de vie, tourisme et loisirs, patrimoines bâtis et archéologiques, fonctions économiques...

Les dimensions environnementales concernant le milieu naturel, la faune et la flore ont été particulièrement étudiées eu égard aux richesses du pays d'Arles.

Les lignes directrices nationales sur la démarche ERC(A) sont les suivantes :

- L'évitement (E) est une « mesure qui modifie un projet ou une action d'un document de planification afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet ou cette action engendrerait ». Les mesures d'évitement sont ainsi les seules mesures qui n'ont pas d'impact sur les entités considérées, celles-ci étant laissées en l'état. Elles peuvent néanmoins être complétées par des mesures d'accompagnement (A) qui, en préservant les caractéristiques du milieu, s'assurent de l'évitement à long terme ;
- Les mesures de réduction (R) sont des « mesures définies après l'évitement et visant à réduire les impacts négatifs permanents ou temporaires d'un projet sur l'environnement, en phase chantier ou en phase exploitation ». Les mesures de réduction peuvent avoir plusieurs effets sur l'impact identifié. Elles peuvent agir en diminuant soit la durée de cet impact, soit son intensité, soit son étendue, soit la combinaison de plusieurs de ces éléments, ceci en mobilisant les meilleures techniques disponibles (moindre impact à un coût raisonnable). Toutes les catégories d'impact sont concernées : impacts direct, indirect, permanent, temporaire et cumulé ;

- La compensation (C) vise à contrebalancer les conséquences dommageables résiduelles pour l'environnement, après avoir cherché à les éviter, puis à les réduire. S'agissant des milieux naturels la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a réaffirmé (pour les atteintes à la biodiversité) les principes de la séquence ERC et en a renforcé certains, dont l'équivalence écologique avec la nécessité de compenser dans le respect de leur équivalence écologique, l'objectif d'absence de perte nette voire de gain de biodiversité.

- Une mesure d'accompagnement (A) est une mesure qui ne s'inscrit pas dans un cadre réglementaire ou législatif obligatoire. Elle peut être proposée en complément des mesures compensatoires (ou de mesures d'évitement et de réduction) pour renforcer leur pertinence et leur efficacité, mais n'est pas en elle-même suffisante pour assurer une compensation. Les mesures d'accompagnement ne peuvent venir en substitution d'aucune des autres mesures, mais uniquement venir en plus.

Les étapes d'identification du meilleur fuseau de passage, puis du meilleur tracé fin au sein de ce fuseau, s'inscrivent dans la démarche d'évitement. Après le choix de la variante de tracé à l'issue de la concertation publique, les études et procédures qui suivront s'inscriront dans la démarche d'évitement localisé (optimisations), de réduction des impacts non évités, et enfin de compensation des impacts résiduels.

LA MÉTHODE EMPLOYÉE POUR COMPARER LES VARIANTES DE TRACÉ PROPOSÉES À LA CONCERTATION

Le projet de contournement autoroutier s'inscrit dans un territoire où les principaux enjeux identifiés concernent notamment :

- La préservation des espaces naturels et le respect par le projet des dispositions réglementaires relatives aux habitats et aussi aux espèces protégées ;
- Le réseau hydraulique complexe et ses multiples interactions avec le milieu naturel et les activités humaines : Rhône, zones humides, rizières, agriculture, nappes, réseau de canaux... ;
- L'occupation des sols, en particulier pour les activités agricoles et le bâti ;
- La limitation des impacts sur la qualité de vie des riverains proches de l'infrastructure (tracé neuf principalement) avec la présence de mas.

En 2011, une première série de variantes de tracé avait été étudiée au sein du fuseau Sud-Vigueirat. En 2018-2020, la DREAL a conduit différentes études permettant d'actualiser les données relatives au territoire et au projet, et de produire une nouvelle analyse des différentes variantes de 2011.

Les échanges liés à la concertation continue de 2019-2020 ont fait émerger une nouvelle variante à étudier sur le secteur du Plan du Bourg. Cette nouvelle variante a été étudiée afin de vérifier s'il était envisageable de jumeler le nouveau tracé avec les canaux, à la limite nord du fuseau, sur le secteur Plan du Bourg.

Une telle possibilité aurait ainsi permis de réduire les délais agricoles sur le secteur. Les résultats de cette analyse montrent que, si les bénéfices en termes de réduction des délais agricoles sont réels, une telle variante présenterait des inconvénients majeurs :

- Un impact sur le milieu naturel plus élevé que les autres variantes de tracé à l'étude ;
- Des risques en termes de faisabilité géotechnique et réglementaire (autorisation du gestionnaire du canal nécessaire) ;
- Un surcoût considérable, estimé à plus de 160 m€, compte tenu du nouvel ouvrage de franchissement des canaux d'Arles à Bouc et du Vigueirat.

Compte tenu du bilan coûts / avantage très largement défavorable d'une telle variante, cette nouvelle variante n'est pas présentée à la concertation publique.

Chacune des variantes de tracé présentée à la concertation a été analysée et comparée avec les autres à travers trois fonctions regroupant un ensemble d'enjeux issus des études et des différents résultats de la concertation continue de 2019 - 2020 :

- Thématique fonctionnelle : sécurité routière, exploitation et entretien, niveau de service et confort de circulation ;
- Thématique technique : hydraulique routière, hydraulique fluviale, réseaux, géotechnique, matériaux, ouvrages d'art, architecture ;
- Thématique environnementale : milieu naturel, eaux et milieux aquatiques, urbanisme et activités, bruit et qualité de l'air, agriculture, risques naturels, patrimoine et paysage.

Les avantages et inconvénients de chaque variante ont ainsi été évalués via une analyse multicritère. Les thématiques fonctionnelle et technique, présentes dans les synthèses pour chacun des secteurs, ne sont pas déterminantes dans l'analyse au vu des effets similaires entre les différentes variantes par secteur. L'analyse développée dans le présent dossier porte donc principalement sur la thématique environnementale c'est-à-dire les critères de milieux naturels, de cadre de vie et d'agriculture.

La présente concertation réglementaire a pour objectif de les porter à connaissance du public et de permettre des échanges et contributions afin de retenir, sur chaque secteur, le tracé de moindre impact.

LES DIFFÉRENTES VARIANTES DE TRACÉ PROPOSÉES À LA CONCERTATION

Quatre secteurs sont concernés directement par le projet de contournement autoroutier. Les secteurs «Tête de Camargue» et «Plan du Bourg» à l'ouest, le secteur «Draille Marseillaise» à l'est et celui de Saint-Martin-de-Crau.

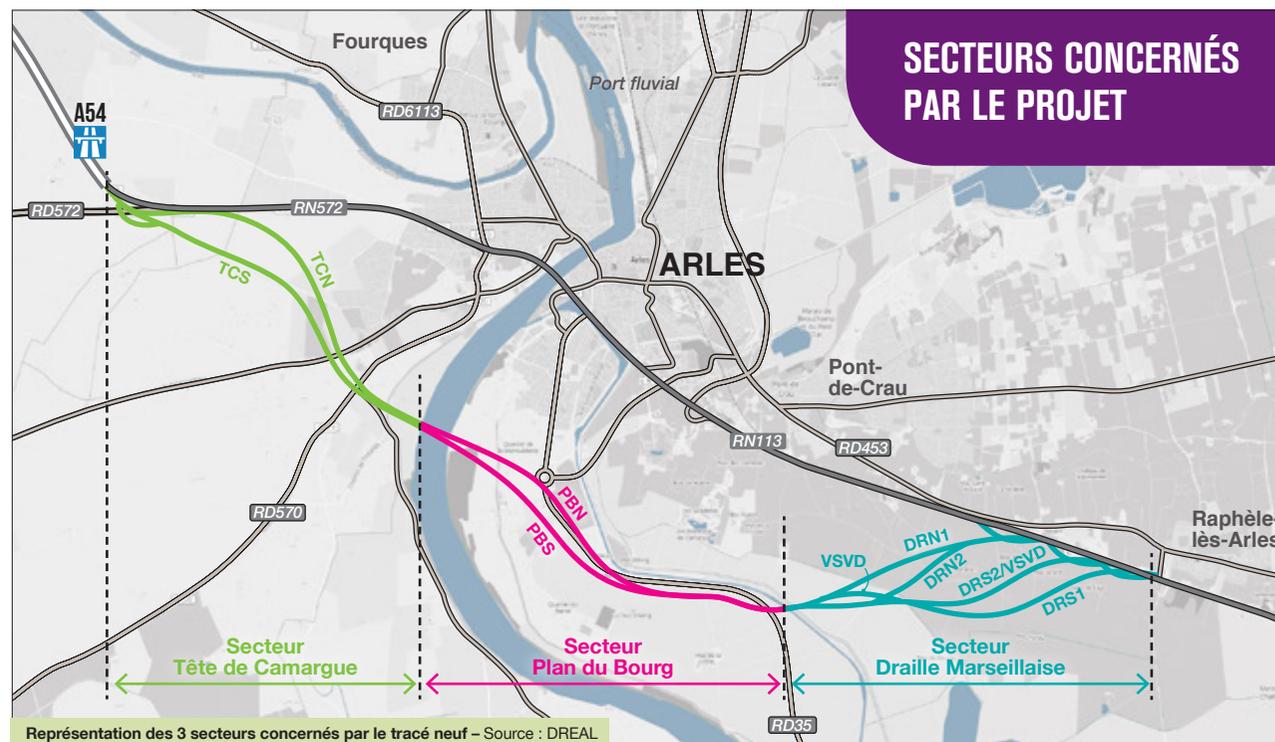
La comparaison des variantes a pour objectifs de dégager les points forts et les points faibles de chacun des tronçons par secteur afin de choisir de façon éclairée la variante dite de moindre impact.

Les variantes présentées répondent toutes de manière favorable et équivalente à l'ensemble des objectifs affichés pour le projet de contournement autoroutier d'Arles (sécurité routière, niveau de service, exploitation et entretien).

Les variantes de tracé présentées et comparées dans l'analyse correspondent à des tracés représentatifs, permettant de comparer au mieux leurs effets respectifs. La variante de tracé retenue à l'issue de la concertation publique pourra en effet faire l'objet d'adaptations et d'optimisations locales, dans la limite des règles de conception d'une infrastructure autoroutière, dans le cadre des phases de études ultérieures.

Au regard des enjeux environnementaux du territoire traversé par le fuseau sud Vigueirat et de l'importance de la première étape de la séquence «Éviter, Réduire, Compenser», l'analyse consiste en la recherche de la variante de tracé présentant le meilleur évitement des enjeux portant sur les critères de cadre de vie, milieux naturel et physique et agriculture. Les autres critères sont présentés dans les tableaux de synthèse mais ne sont pas de nature à discriminer les variantes de tracé entre elles.

Afin de présenter la comparaison des variantes, chacun de ces trois critères est détaillé par un tableau de synthèse de l'analyse dans le présent dossier.



SECTEUR TÊTE DE CAMARGUE

Le secteur Tête de Camargue s'étend depuis l'origine de l'opération à l'ouest, au droit de la barrière de péage d'Eyminy, jusqu'au franchissement du grand Rhône en rive droite.

Le secteur comprend une portion du Parc Naturel Régional de Camargue et une zone classée Natura 2000. Du point de vue agricole, ce secteur se caractérise par une agriculture biologique et la présence d'un silo et d'une rizerie.

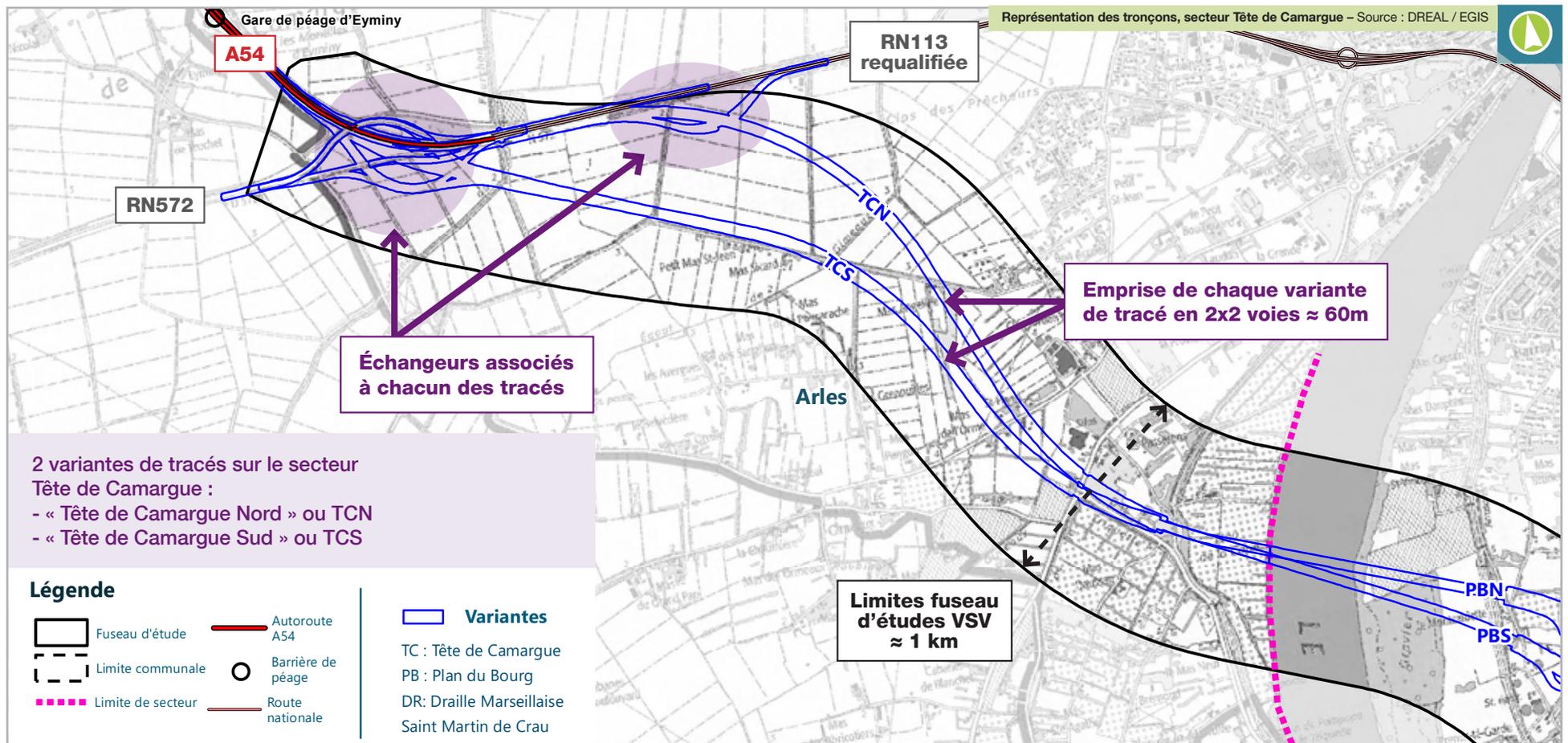
Le secteur Tête de Camargue est composé d'espaces ouverts qui revêtent une forte sensibilité paysagère comme le Mas Sircard, le petit Mas Saint-Jean et le Clos Jordan. On note également que le secteur comprend une partie du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle

Dans le secteur Tête de Camargue, deux variantes de tracé sont proposées à la présente concertation :

- La variante de tracé Sud (TCS) qui traverse la tête de Camargue par un tracé tendu et direct qui, après avoir traversé plusieurs

parcelles cultivées, se superpose au chemin des Avergues de Gimeaux avant de rejoindre le Rhône tout en évitant les quartiers sud-ouest d'Arles, le Clos Jordan et les silos ;

- La variante de tracé Nord (TCN) qui réutilise la RN572 sur environ 1 km avant de quitter la route nationale vers le sud au moyen d'une grande courbe qui, suivie d'une contre-courbe permet de rejoindre le Rhône au même endroit que le tracé TCS en contournant également les silos.



RÉSULTATS DE L'ANALYSE DE COMPARAISON DES VARIANTES

Synthèse thématique

THÉMATIQUES ET SOUS-THÉMATIQUES		TC NORD	TC SUD	
Thématique environnementale	Milieux naturel et physique	Milieu Naturel	😊	☹️
		Milieu physique Eaux et milieux aquatiques	😊	☹️ -
	Agriculture		😊	☹️ -
	Cadre de vie	Urbanisme et Activités	😊 -	😊
		Bruit et qualité de l'air	😊	😊
	Autres	Risques naturels	😊	☹️
		Patrimoine et paysage	😊	☹️
Thématique fonctionnelle	Sécurité routière		😊	😊
	Niveau de service		😊	😊
	Exploitation - entretien		😊	😊
Thématique technique	Hydraulique routière		😊	😊
	Hydraulique fluviale		☹️	😊
	Réseaux		😊	😊
	Géotechnique		😊	☹️
	Matériaux		😊	😊
	Ouvrages d'art		😊	☹️
	Architecture		☹️	😊

😊	Tracé le plus favorable
☹️	Tracé le moins favorable
😊	Effet équivalent des tracés proposés
+ / -	Nuances apportées parmi des tracés quasiment équivalents

Éléments d'interprétation

Au regard de l'analyse multicritère réalisée, il apparaît que la variante Tête de Camargue Nord limite l'impact de l'aménagement sur les milieux naturels notamment grâce à une moindre emprise au sol expliquée par une insertion de manière plus importante sur la RN572. Cela permet à la variante nord d'avoir moins d'impacts sur les zones humides et les espèces de protection et d'inventaires (Natura 2000, habitats naturels, espèces protégées, site Ramsar, etc.). Pour les milieux physiques, les différences sont peu marquées par les tronçons qui traversent les mêmes cours d'eau de manière similaire. Néanmoins, la variante nord n'intercepte pas la roubine de la Triquette. La variante sud (TCS) est quant à elle plus proche du Parc Naturel Régional de Camargue, tout en restant à l'extérieur de ce dernier.

Concernant l'agriculture, la variante nord (TCN) apparaît plus favorable car elle impacte un nombre plus faible d'exploitations. Elle est moins consommatrice de surfaces agricoles (cultures permanentes, irrigables, avec engagement de qualité environnementales) et impacte moins d'exploitations.

Les différences entre les deux variantes sont minimales concernant le cadre de vie. Dans les deux variantes, le tracé neuf s'éloigne du centre-ville d'Arles, engendrant un effet positif sur le nombre de personnes exposées au bruit et les deux tronçons contribuent à améliorer la qualité de l'air, sans distinction notable.

Avec ces 3 critères pris en compte, la DREAL propose la variante de tracé nord TCN comme étant la variante préférentielle du maître d'ouvrage sur le secteur Tête de Camargue. Cette proposition est identique à celle de la variante préférentielle en Tête de Camargue réalisée lors des études antérieures de 2011.

SECTEUR PLAN DU BOURG

Le secteur Plan du Bourg fait suite au secteur Tête de Camargue et passe au sud de la ville d'Arles. Ce secteur est principalement caractérisé par la présence du Rhône et des canaux. Il est très agricole avec des cultures de céréales, des fourrages et aussi une zone de vergers en agriculture biologique entre Montcalde et le Mas des Platanes.

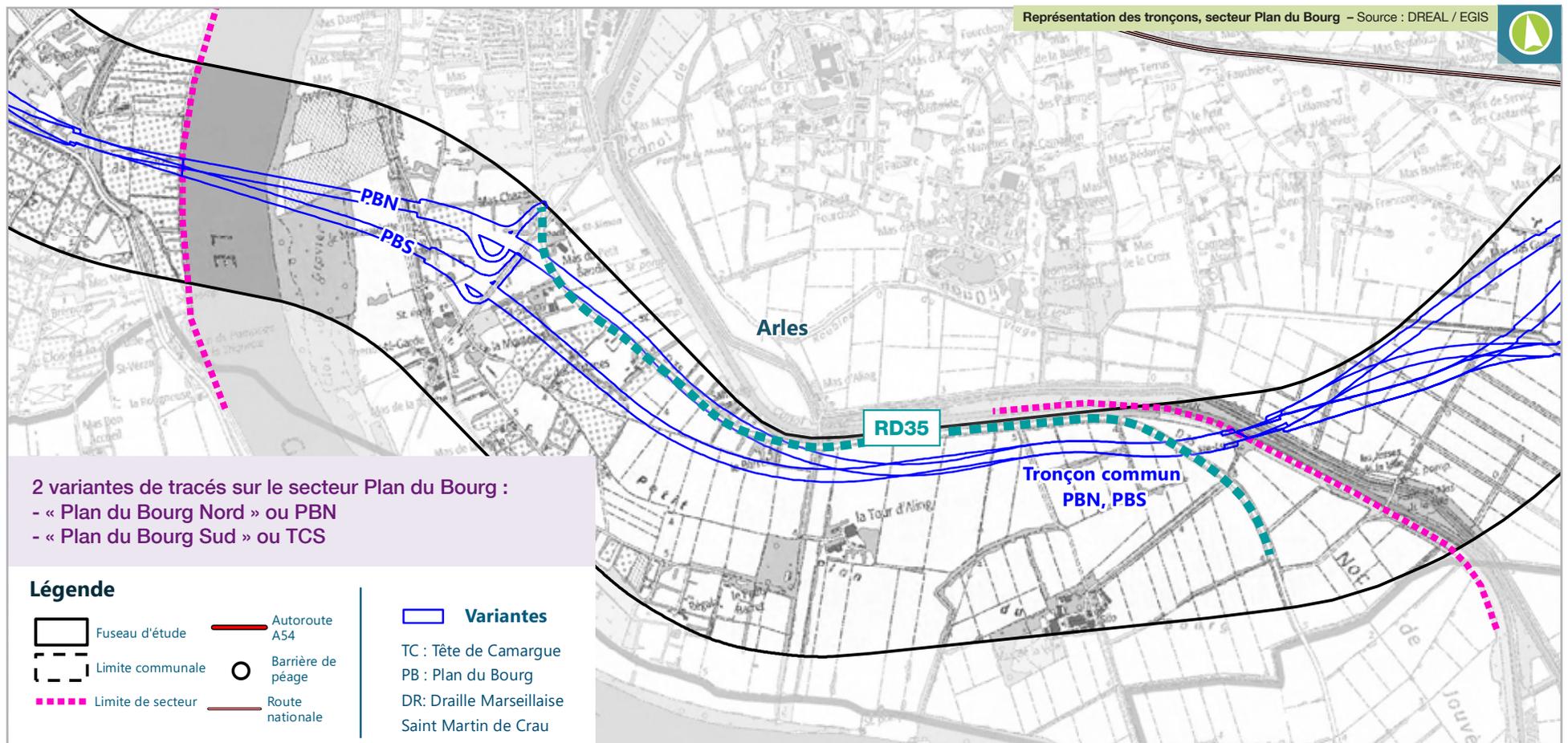
Le Rhône et les canaux créent un écosystème important avec la présence de corridors écologiques.

Deux variantes de tracés sont proposées à la concertation par la DREAL dans le secteur Plan de Bourg. Ces variantes se distinguent principalement dans la partie ouest de Plan de Bourg. Dans la partie est, elles longent le canal d'Arles à Bouc et la RD35 de manière similaire, avant de franchir le canal d'Arles à Bouc et le canal du Vigueirat :

- La variante de tracé Sud (PBS) qui se distingue par un biais plus important du viaduc sur le Rhône, une position de demi-échangeur rive gauche plus proche de la station d'épuration et

par un tracé parallèle à la RD35 à environ 200 m au sud-ouest de cette dernière avant de rejoindre la partie commune avec la variante PBN.

- La variante de tracé Nord (PBN) dont le tracé se superpose sensiblement à la RD35 sur environ 1,5 km avant de rejoindre la partie commune à la variante PBS.



RÉSULTATS DE L'ANALYSE DE COMPARAISON DES VARIANTES

Synthèse thématique

THÉMATIQUES ET SOUS-THÉMATIQUES		PB NORD	PB SUD	
Thématique environnementale	Milieux naturel et physique	Milieu Naturel	😊	☹️
		Milieu physique Eaux et milieux aquatiques	😊	☹️
	Agriculture	😊+	☹️-	
	Cadre de vie	Urbanisme et Activités	😊	☹️
		Bruit et qualité de l'air	😊	☹️
	Autres	Risques naturels	😊	☹️
Patrimoine et paysage		☹️	😊	
Thématique fonctionnelle	Sécurité routière	😊	😊	
	Niveau de service	😊	😊	
	Exploitation - entretien	😊	😊	
Thématique technique	Hydraulique routière	😊	😊	
	Hydraulique fluviale	😊	☹️	
	Réseaux	😊	😊	
	Géotechnique	☹️	😊	
	Matériaux	😊	😊	
	Ouvrages d'art	😊	☹️	
	Architecture	☹️	😊	

😊	Tracé le plus favorable
☹️	Tracé le moins favorable
😊	Effet équivalent des tracés proposés
+ / -	Nuances apportées parmi des tracés quasiment équivalents

Éléments d'interprétation

Au regard de l'ensemble des études menées et des tableaux synthétiques ici présentés, il apparaît que la variante de tracé Plan du Bourg Nord a comme avantages un impact moindre sur le Rhône et son boisement alluvial, un impact limité sur la trame verte du canal d'Arles à Bouc et qu'elle s'éloigne des gîtes occupés par le Grand Rhinolophe, présents sur la partie sud de Plan du Bourg. Ce tracé traverse un habitat remarquable (haie et vignes) propice au Grand Rhinolophe, mais n'a pas d'influence supplémentaire sur l'effet fonctionnel du canal et de sa ripisylve.

Le fait de s'insérer le long de la RD35, sur la partie ouest du secteur, permet d'avoir une emprise moins grande au sol, ce qui permet de limiter l'impact sur la vie des Mas en étant plus éloignés de ces derniers. Concernant l'agriculture, la variante de tracé Nord (PBN) est moins consommatrice en foncier agricole productif (hors friches), moins impactante pour les cultures permanentes, en particulier pour l'arboriculture, moins consommatrice en surfaces irrigables, moins impactante sur les surfaces agricoles ayant un engagement de qualité environnementale.

La variante de tracé nord (PBN) intercepte de manière plus importante les infrastructures routières existantes, en s'insérant le long de la RD35 sur la partie ouest du secteur. Elle traverse une zone de chasse entre la RD35 et le canal d'Arles à Bouc et passe à proximité de la ViaRhôna.

Avec ces 3 critères pris en compte, la DREAL propose la variante de tracé nord PBN comme étant la variante préférentielle du maître d'ouvrage sur le secteur Plan du Bourg. Cette proposition est identique à celle de la variante préférentielle pour Plan du Bourg réalisé lors des études antérieures de 2011.

SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

Le secteur Draille Marseillaise s'étend du franchissement des canaux jusqu'à l'échangeur de Raphèle Balarin.

Cinq variantes ont été étudiées pour ce secteur afin de prendre en considération au mieux les différents enjeux :

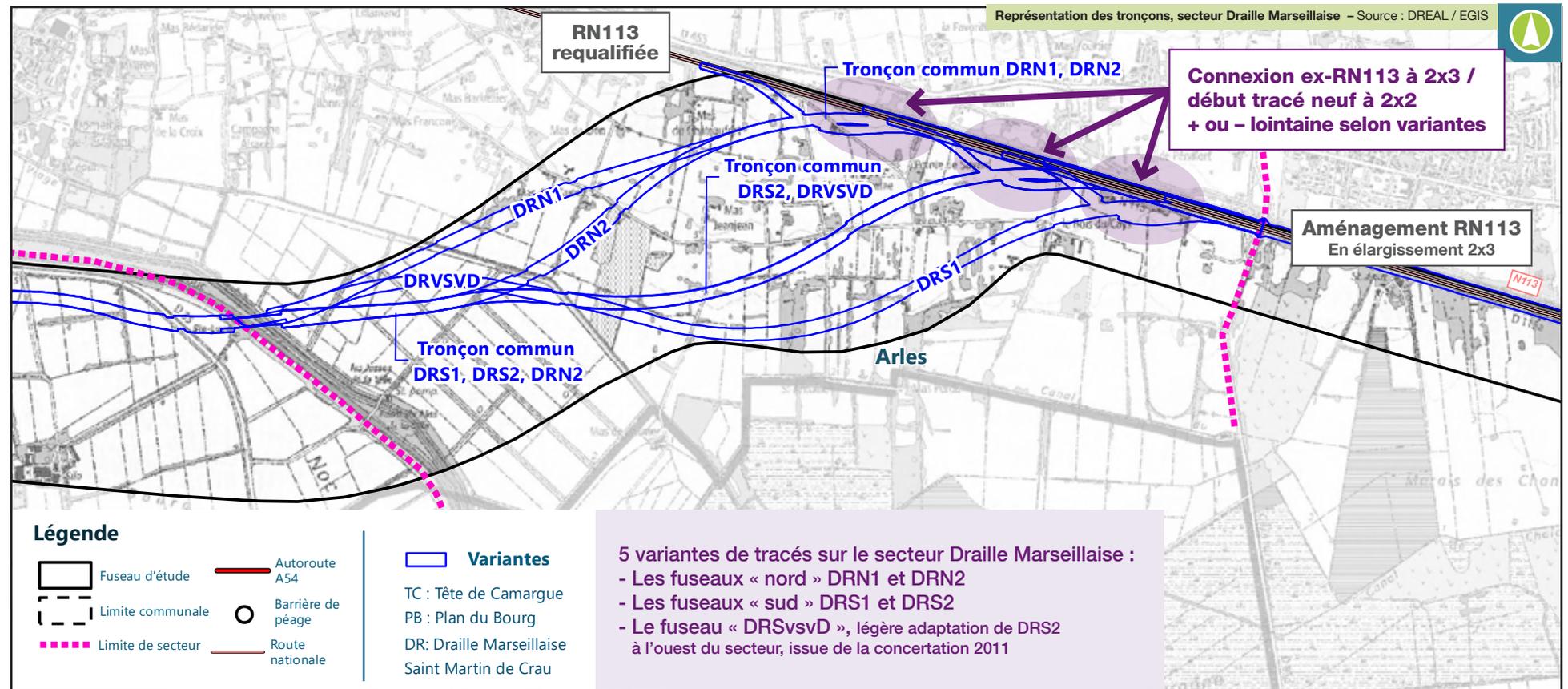
- La variante Draille Sud-1 (DRS1) suit le canal du Viage puis rejoint l'extrémité est du fuseau et la RN113 au niveau de Balarin. Cette variante de tracé, par sa position la plus au sud-est, est la plus éloignée des secteurs habités au sud est d'Arles, mais de ce fait est la plus proche de l'étang de Meyranne.
- La variante Draille Sud-2 (DRS2) s'incurve vers le nord au croisement du chemin de la draille. Elle rejoint la RN113 à

500 mètres plus à l'ouest que la variante de tracé DRS1.

- La variante Draille Nord-1 (DRN1) longe le fuseau et traverse le secteur de la Draille Marseillaise « au plus court ». Le raccordement à la RN113 se situe au niveau du Mas de la Pomme.
 - La variante Draille Nord-2 (DRN2) quitte le canal de Viage au croisement des tracés DRS1 et DRS2 pour venir rejoindre le tracé DRN1 au niveau du raccordement sur la RN113.
 - La variante dite VSVD : variante retenue à l'issue de la première concertation publique en 2011, elle est le résultat d'une légère adaptation de la variante DRS2 à l'extrémité ouest du secteur
- Le secteur de la Draille Marseillaise est caractérisé par une succession de prairies, des parcelles en foin de Crau sur la majorité

de son territoire et de surfaces en agriculture biologique dans la partie est. Certaines des prairies présentent un caractère humide, lié à la proximité du Marais de Meyranne.

Ce secteur très agricole est caractérisé par une ambiance sonore préexistante modérée, excepté pour quelques habitations bordant la RN113 actuelle. La qualité de l'air est bonne en lien avec le caractère agricole du territoire qui n'est traversé que par des chemins peu fréquentés et dans lequel l'habitat est très dispersé. Le secteur est également favorable à l'accueil d'une faune et d'une flore riches, en lien notamment avec le réseau de canaux.



RÉSULTATS DE L'ANALYSE DE COMPARAISON DES VARIANTES

Synthèse thématique

Thématiques et sous-thématiques			DR Nord1	DR Nord2	DR Sud1	DR Sud2	DR vsvD
Thématique environnementale	Milieux naturel et physique	Milieu Naturel	😊	😊	😞	😞	😊
		Milieu physique Eaux et milieux aquatiques	😊	😊	😞	😊	😊
	Agriculture		😊	😊	😞	😊	😊
	Cadre de vie	Urbanisme et Activités	😊-	😊-	😊	😊	😊
		Bruit et qualité de l'air	😊	😊	😊	😞	😞
	Autres		Risques naturels	😊	😊	😞	😊
		Patrimoine et paysage	😞	😊	😊	😊	😊
Thématique fonctionnelle	Sécurité routière		😐	😐	😐	😐	😐
	Niveau de service		😐	😐	😐	😐	😐
	Exploitation - entretien		😐	😐	😐	😐	😐
Thématique technique	Hydraulique routière		😞	😞	😊	😞	😞
	Hydraulique fluviale		😊	😊	😞	😞	😞
	Réseaux		😐	😐	😐	😐	😐
	Géotechnique		😐	😐	😐	😐	😐
	Matériaux		😐	😐	😐	😐	😐
	Ouvrages d'art		😐	😐	😐	😐	😐
	Architecture		😊	😞	😊	😞	😞

😊	Tracé le plus favorable
😊	Tracé d'intérêt intermédiaire (pour le secteur Draille Marseillaise, présentant plus de 2 tracés à comparer)
😞	Tracé le moins favorable
😐	Effet équivalent des tracés proposés
+ / -	Nuances apportées parmi des tracés quasiment équivalents

Éléments d'interprétation

La variante de tracé Draille Marseillaise Sud 1 (DRS1) est la plus favorable quant au cadre de vie puisqu'elle est la plus éloignée des lieux de vie parmi les 5 variantes de tracé, minimisant les co-visibilités. Cependant, elle est la plus impactante de toutes les variantes de tracé sur les critères environnementaux relatifs au milieu naturel, au milieu physique et à l'agriculture du fait de sa localisation proche des zones naturelles à forts enjeux des marais de Meyranne et des Chanoines.

Les deux variantes Nord, Draille Marseillaise Nord 1 (DRN1) et Nord 2 (DRN2), sont les plus favorables de toutes les variantes de tracé sur la majorité des critères environnementaux :

- pour le milieu naturel :
 - les plus éloignées des marais de Meyranne et des Chanoines
 - plus faible effet sur les espaces de protection réglementaire, sur les espaces d'inventaires et sur les habitats d'espèces à enjeux
 - effet surfacique moindre du fait d'une plus longue réutilisation de l'emprise de la RN113 existante.
- pour le milieu physique :
 - moins d'impact sur les fonctionnalités des zones humides (moins d'interceptions, éloignement des marais de Meyranne)
 - moins de surfaces de cours d'eau concernées du fait d'un tracé neuf plus court, préservation de l'unité hydrographique du secteur
- pour l'agriculture : moins de surfaces agricoles prélevées (au total, et sur le foin de Crau)

Plus spécifiquement, DRN1 présente le meilleur évitement des zones à enjeux sur le milieu naturel et sur le milieu physique par rapport à DRN2, et plus encore donc par rapport aux autres variantes (DRS2, DRVSVD et enfin DRS1).

Sur le critère cadre de vie, les variantes Nord DRN1 et DRN2 concernent un nombre inférieur de mas par rapport aux variantes DRS2 et DRVSVD sur leurs sections en tracé neuf, et globalement un nombre équivalent de mas en y intégrant leurs sections en aménagement sur place de la RN113 pré-existante. DRN1 et DRN2 présentent un effet de coupure supérieur au sein des espaces habités.

Les deux variantes DRN1 et DRN2 passent à proximité d'un mas à conserver, le mas des Gués. L'impact apparaît moindre avec la DRN1, inscrite au nord de ce mas.

Au regard de l'analyse globale intégrant les critères de cadre de vie, de milieux naturel et physique et d'agriculture, la DREAL propose la variante de tracé Nord DRN1 comme étant la variante préférentielle du maître d'ouvrage sur le secteur Draille Marseillaise.

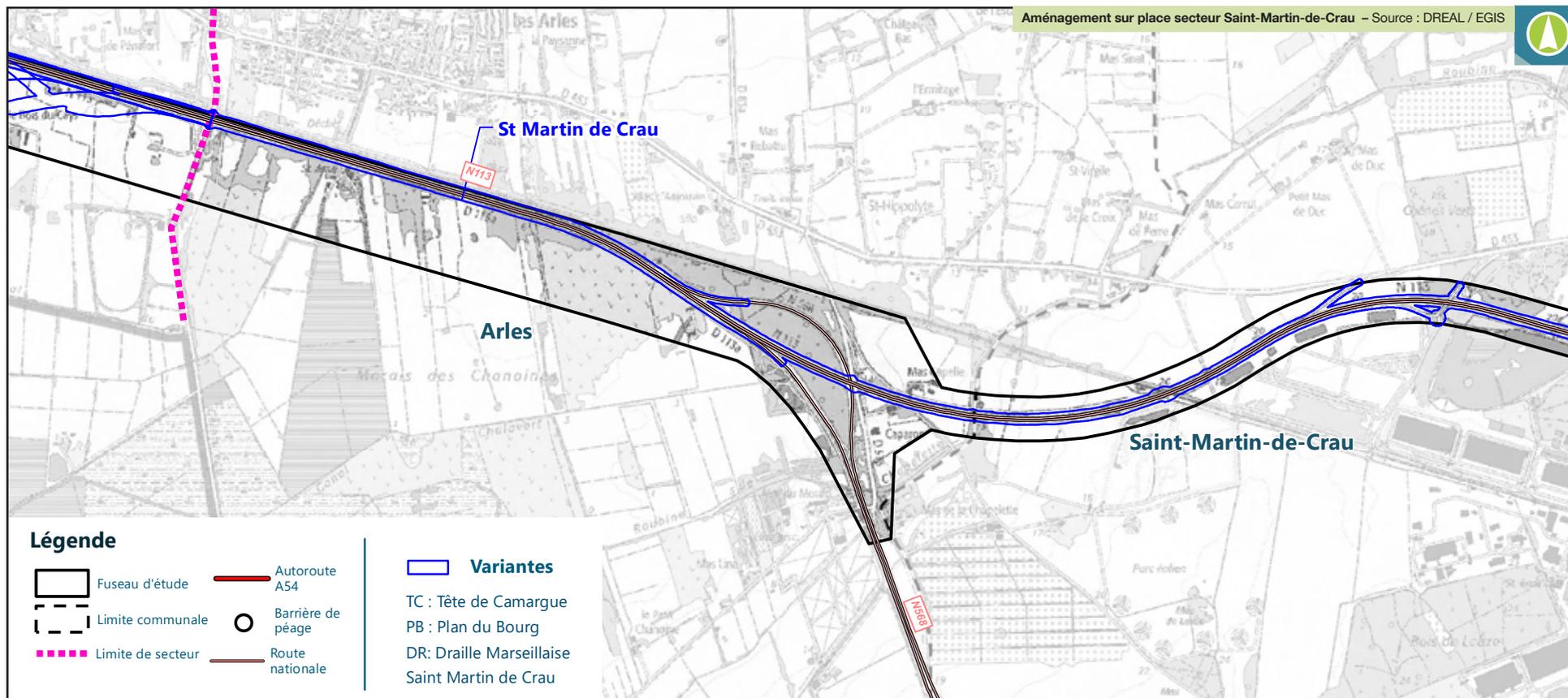
Cette proposition est différente de celle de la variante préférentielle pour la Draille Marseillaise identifiée en 2011 (DRS2, ayant évolué en DRVSVD à l'issue de la précédente concertation publique). Elle tient compte notamment des évolutions réglementaires et engagements nationaux et internationaux en matière de préservation de la biodiversité, et de l'actualisation des connaissances du territoire dans le cadre des études relancées depuis 2018, concourant à la recherche de la variante de moindre impact. Ainsi, en une décennie, les critères environnementaux, notamment écologiques et agricoles, ont pris davantage d'importance dans le choix amont des projets. L'état initial a été actualisé par des experts environnementaux dont les constats ont renforcé encore la nécessité de protéger les marais de Meyranne et des Chanoines. La comparaison des variantes est donc réévaluée et précisée dans le cadre de la présente concertation.

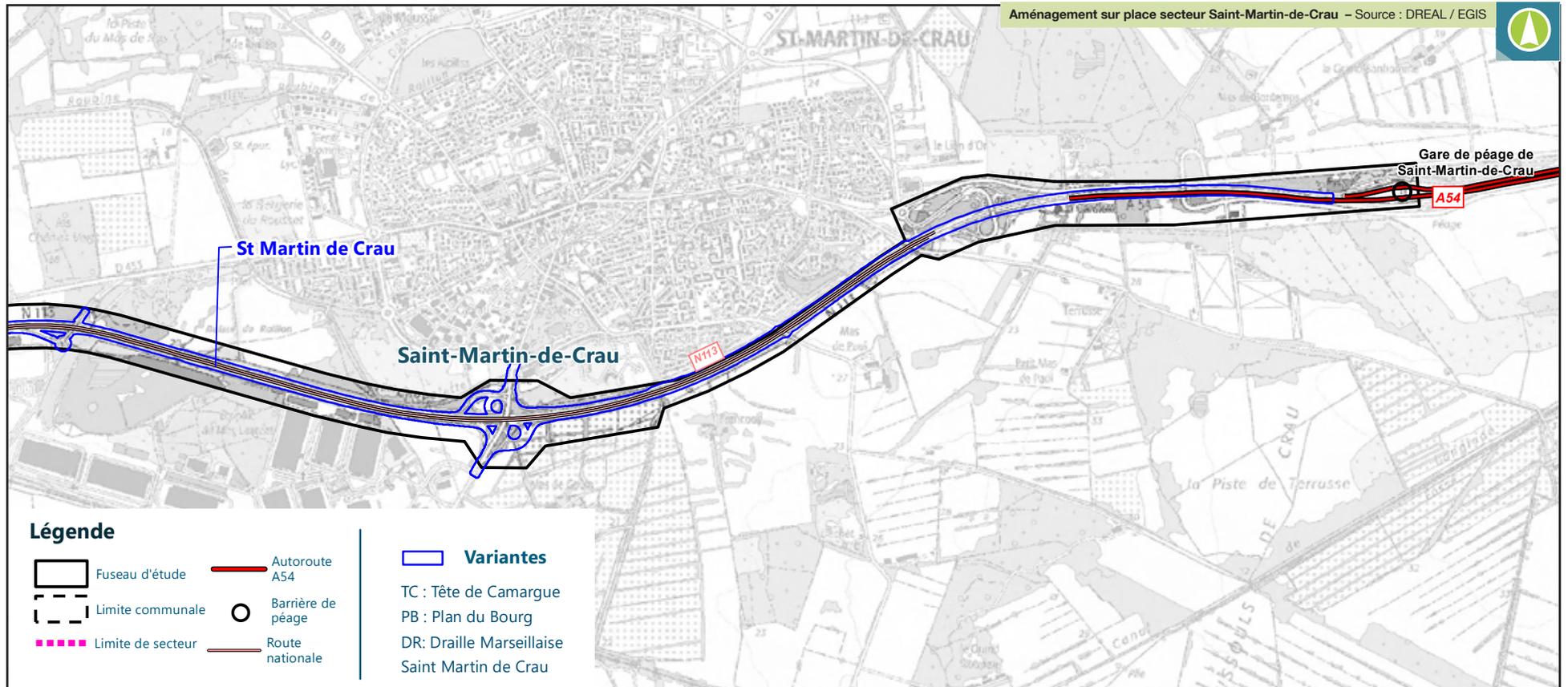
SECTEUR SAINT-MARTIN-DE-CRAU

Le secteur de Saint-Martin-de-Crau, entre la barrière de péage de Saint-Martin de Crau et Balarin, fait l'objet d'un projet d'aménagement sur place de la RN113. Cet aménagement est donc centré sur la RN113 existante et ne fait donc pas l'objet de variantes de tracé. Le principal impact foncier du projet portera sur l'élargissement de la plateforme routière existante.

L'aménagement sur place est prévu pour être réalisé avec une mise aux normes autoroutière (aspects techniques, tracés, niveau de services...) et environnementales (tant du point de vue des nuisances sonores, de la transparence hydraulique, des compensations agricoles, naturelles...).

La qualité de vie des riverains de la RN113 sera améliorée et nombre de dysfonctionnements liés à la RN113 seront résorbés. De même, les risques liés à d'éventuelles pollutions provenant d'accidents sur la RN113 seront réduits, compte tenu de l'évolution sécuritaire des normes de protection entre la construction de la RN113 (référentiels anciens moins exigeants) et aujourd'hui.





PROPOSITION D'UNE VARIANTE DE TRACÉ PRÉFÉRENTIELLE

Suite à l'analyse multicritères actualisée des variantes de tracé, la DREAL a identifié une variante qui lui paraît être de moindre impact et constitue donc « la variante préférentielle du maître d'ouvrage ». Celle-ci conjugue les variantes de tracé TCN / PBN / DRN1 sur les différents secteurs identifiés.

Les éléments d'analyse par secteur sont synthétisés ci-après.

SECTEUR TÊTE DE CAMARGUE

Le tracé Tête de Camargue Nord (TCN) apparaît pour la DREAL meilleur que le tracé Tête de Camargue Sud (TCS), même s'il est un peu moins favorable que ce dernier sur le critère cadre de vie. En effet, TCN est plus favorable sur :

- Les milieux naturel et physique : le tracé est plus court et permet une moindre emprise foncière sur les milieux naturels et des incidences moindres sur l'eau et les milieux aquatiques
- L'agriculture : le tracé remet en question la viabilité d'un nombre plus faible d'exploitations et a des emprises plus limitées en matière de surfaces agricoles à fort potentiel (cultures permanentes, surfaces irrigables et surfaces avec engagement de qualité environnementale)

Le tracé Tête de Camargue Nord est proposé comme variante préférentielle du maître d'ouvrage pour la concertation de 2020 – 2021 (comme en 2011).

SECTEUR PLAN DU BOURG

Le tracé Plan du Bourg Nord (PBN) apparaît pour la DREAL meilleur que le tracé Plan du Bourg Sud (PBS) concernant :

- Le milieu naturel : le tracé engendre un effet de coupure moindre sur la ripisylve du Rhône et un impact limité sur la trame verte du canal d'Arles à Bouc malgré sa proximité avec celui-ci
- Le milieu physique : le tracé engendre un effet moindre sur les canaux et les zones humides
- L'agriculture : le tracé a des emprises plus limitées en matière de surfaces en cultures permanentes, de surfaces irrigables et de surfaces avec engagement de qualité environnementale
- Le cadre de vie : le tracé Nord traverse une zone de chasse entre la RD35 et le canal d'Arles à Bouc et passe à proximité de la ViaRhôna. Il demeure plus favorable sur le cadre de vie grâce à son plus grand éloignement des mas environnants du fait de son insertion proche de la RD35 au nord du fuseau d'étude.

Le tracé Plan du Bourg Nord est proposé comme variante préférentielle du maître d'ouvrage pour la concertation de 2020-2021 (comme en 2011).

SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE

Le tracé Draille Marseillaise Nord 1 (DRN1) apparaît le plus favorable des 5 variantes sur le secteur. En effet :

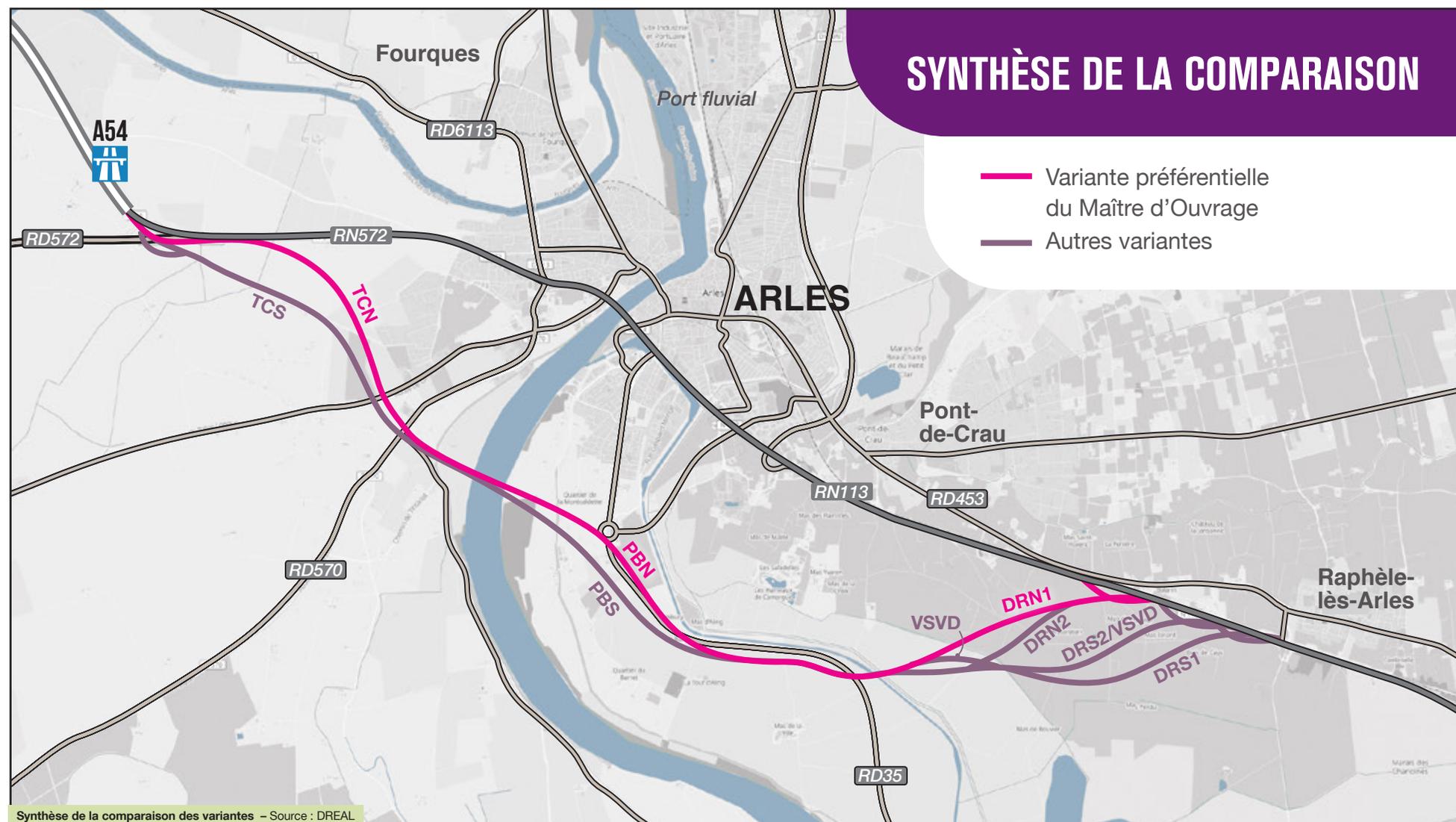
- Sur les critères milieux naturels, milieux physiques et agriculture, il est celui qui engendre au global le moins d'impacts, notamment du fait de son plus grand éloignement des marais de Meyranne et des Chanoines, de sa plus faible interaction avec le fonctionnement hydraulique du secteur et d'une surface agricole prélevée moindre.
- Sur le critère du cadre de vie, il s'agit du tronçon le plus court pour sa partie en tracé neuf, concourant à réduire les émissions de polluants atmosphériques, à impacter moins d'habitations vis-à-vis de l'exposition au bruit.

Sur ce critère cadre de vie, seule la variante Draille Marseillaise Sud 1 présenterait un bilan sensiblement plus favorable que DRN1, mais elle n'est pas privilégiée au regard de ses impacts les plus forts parmi toutes les variantes étudiées sur le milieu naturel, sur le milieu physique et sur l'agriculture.

Le tracé Draille Marseillaise Nord 1 est proposé comme variante préférentielle du maître d'ouvrage pour la concertation de 2020 – 2021 (à la différence de 2011).

La carte ci-dessous présente la variante de tracé préférentielle du maître d'ouvrage parmi les autres variantes de tracé proposées à la concertation.

Le coût estimé de cette variante préférentielle, intégrant la partie en aménagement sur place de la RN113 ne faisant l'objet de variantes techniques, est de 779 M€ aux conditions économiques actualisées de 2020.



PROCHAINES ÉTAPES

Une fois la concertation publique réglementaire réalisée, la DREAL établira un bilan de la concertation qu'elle rendra public. Sur la base de ce bilan, l'État, maître d'ouvrage de l'opération, retiendra une variante de tracé en prenant en considération l'expression du public durant la concertation.

La DREAL engagera ensuite sur ce tracé des études d'approfondissement ainsi qu'une nouvelle phase de concertation continue qui aura pour objectifs d'approfondir des thématiques en fonction des besoins évalués lors de la présente concertation. Ce processus de concertation aura pour objectif de travailler sur les mesures d'évitement localisé, de réduction puis de compensation des impacts résiduels du projet, et d'accompagner au mieux les acteurs du territoire

LES SUITES DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

POURSUITE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PRINCIPE ERCA

La DREAL continuera de mettre en œuvre la démarche ERCA engagée depuis le début du projet. Une étude d'impact précise et des études approfondies de la variante retenue seront menées pour définir la solution technique la plus favorable pour le territoire. Les mesures d'évitement, de réduction, de compensation ou d'accompagnement seront précisées dans le dossier d'enquête publique.

Le respect de cette démarche dite ERCA est une condition nécessaire à une intégration satisfaisante du projet dans le territoire, et contribue également à la robustesse juridique du projet. En effet, l'impact résiduel du projet après les phases «Éviter, Réduire» sera évalué dans l'étude d'impact de la solution retenue, soumise à l'avis de l'Autorité environnementale nationale avant

enquête publique. Le bilan avantages-inconvénients, qui résulte de cette démarche, ainsi que le bilan de l'enquête publique, sont examinés en Conseil d'État pour considérer - ou non - l'utilité publique du projet

La démarche ERCA se poursuit tout au long de la durée du projet, même après l'obtention de la déclaration d'utilité publique et le début des travaux. Pour exemple, des mesures d'évitement et de réduction concerneront spécifiquement la phase travaux et des mesures de suivi seront mises en œuvre pendant plusieurs années afin de contrôler l'effectivité des différentes mesures, en particulier les mesures compensatoires environnementales.

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

La constitution du dossier d'enquête publique se déroulera à partir de fin 2021, avec pour objectif de lancer l'enquête d'utilité publique fin 2022, pour une déclaration d'utilité publique envisageable à l'horizon 2023/2024.

Avant l'enquête publique et sur la base du dossier d'enquête établi par la DREAL, différentes étapes sont prévues par le législateur : concertation inter-services (services locaux et centraux de l'État), avis de l'Autorité environnementale et des collectivités locales intéressées par le projet sur l'étude d'impact joint au dossier d'enquête, contre-expertise du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) sur l'évaluation socio-économique des grands projets d'investissement publics...

Au terme de cette procédure et, en cas d'avis favorable, un décret en Conseil d'État portant sur la déclaration d'utilité publique (DUP), mise en compatibilité des documents d'urbanisme et attribuant le statut d'autoroute à la nouvelle infrastructure sera pris. Le tracé retenu sera associé à une «bande de DUP» sur laquelle les

acquisitions foncières par expropriations seront rendues possibles. Cette bande correspond généralement à une largeur de 300 mètres le long du tracé neuf ce qui permet de réaliser des optimisations du tracé final, dans le cadre de la démarche «Éviter, réduire, compenser» qui se poursuivra à l'occasion des études de conception détaillée et de la préparation du dossier d'autorisation environnementale.

La déclaration d'utilité publique, valable 10 ans, autorisera les procédures d'expropriation et non les travaux puisque l'autorisation environnementale ou encore les procédures d'archéologie préventives devront être obtenues et réalisées au préalable.

Lors de l'appel d'offre de mise en concession, un dossier des engagements de l'État, issus des engagements pris pendant la phase d'élaboration concertée du projet et en réponse aux observations réalisées lors de l'enquête publique, sera publié. Les engagements de l'État s'imposeront au futur concessionnaire qui sera désigné.

MISE EN CONCESSION

Le financement de l'infrastructure par recours à une concession ayant été retenu, une procédure de désignation d'un concessionnaire devra être conduite après l'obtention de la déclaration d'Utilité Publique. Cette procédure prendra la forme d'appel d'offres concurrentiel et sera assurée par la Direction des Infrastructures de Transport du Ministère de la transition écologique.

POURSUITE DE LA CONCERTATION CONTINUE

TRANSPARENCE ÉCOLOGIQUE ET HYDRAULIQUE

La DREAL s'engage à réaliser, dans la prochaine phase de concertation continue et en lien avec les acteurs locaux, un travail pour assurer les continuités écologiques et hydrauliques et définir les mesures appropriées pour optimiser le projet. Pour exemple, les ouvrages de transparence hydraulique peuvent être mis à profit afin de favoriser les passages de faune, les franchissements de piétons, rétablir des circulations agricoles...

ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUALISÉ

Cette phase de concertation continue permettra également des échanges individualisés avec l'ensemble des agriculteurs et propriétaires concernés par le tracé retenu à l'issue de la concertation réglementaire de 2020 - 2021, en complément des démarches d'anticipation menées avec la chambre d'Agriculture et la SAFER quant aux compensations agricoles collectives. Les procédures sont décrites dans les parties suivantes.

À titre d'illustration, des rencontres, groupes de travail thématiques, permanences sur rendez-vous seront organisés en anticipation des procédures foncières postérieures à l'enquête publique, pour dialoguer avec les parties prenantes concernées par le tracé retenu à l'issue de la concertation réglementaire.

ACQUISITIONS FONCIÈRES

Pour pouvoir réaliser le contournement autoroutier, le maître d'ouvrage délégué (concessionnaire) devra acquérir l'ensemble des emprises du projet, **par voie amiable ou, à défaut par voie d'expropriation**, préalablement à la réalisation des travaux.

Les emprises fines du projet seront précisées dans les prochaines études préalables à l'enquête publique, sur la base de la variante retenue à l'issue de la présente concertation.

Si l'emprise variera localement, il est possible à ce stade d'estimer une emprise moyenne de la nouvelle autoroute : sur les 13 km en tracé neuf, elle est de l'ordre de 50 à 60m de large hors échangeurs, comprenant la plate-forme routière, les talus et les ouvrages directement liés (pistes d'entretien, fossés, plantations de haies, etc).

Les emprises des aménagements et équipements connexes (aire de service, bassins d'assainissement) seront elles aussi être précisées dans la suite des études sur le tracé retenu.

À titre indicatif, les emprises foncières totales du projet défini lors des études 2012-2013, incluant tracé neuf, aménagement sur place de la RN113 et tous les aménagements connexe hors compensations, étaient estimées de l'ordre de 150 ha.

Procédure d'expropriation et indemnisation

La procédure d'expropriation est régie par le Code de l'Expropriation et repose notamment sur l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 ; « la propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité. »

Les acquisitions foncières, qui ne pourraient être réalisées à l'amiable, seront conduites selon la procédure réglementaire d'expropriation pour cause d'utilité publique qui définit les différentes étapes et démarches conduisant au transfert de propriété de l'exproprié à l'expropriant :

- La phase administrative : cette phase a pour objet de démontrer l'utilité publique de l'opération à travers une déclaration d'Utilité Publique qui sera prononcée par un décret en Conseil d'État précédé d'une enquête publique préalable, puis de délimiter les biens immobiliers dont l'acquisition est nécessaire pour permettre la réalisation de l'opération (Enquête parcellaire)

- La phase judiciaire : cette phase a pour objet d'obtenir le transfert de propriété des biens immobiliers nécessaires à la réalisation de l'opération (à travers une ordonnance d'expropriation prononcée par le juge de l'expropriation) et, à défaut d'accord amiable entre les parties, de fixer les indemnités d'expropriation. Ces indemnités feront l'objet d'une estimation préalable par le service public des domaines territorialement compétent, estimation à partir de laquelle l'expropriant établira et notifiera à l'exproprié son offre d'indemnisation. L'exproprié aura alors un délai d'un mois pour faire connaître son accord ou son désaccord sur cette proposition. À défaut d'accord, les indemnités seront fixées par le juge.

AMÉNAGEMENT FONCIER AGRICOLE ET FORESTIER (AFAF)

Dans le cadre de l'instruction du dossier d'enquête publique préalable à la DUP, la DREAL doit prévoir la possibilité d'une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF), en application du Code rural et de la pêche maritime. L'avis de la Commission Communale d'Aménagement Foncier sera sollicité, via le Département des Bouches-du-Rhône, compétent pour se prononcer sur l'opportunité de conduire une procédure d'AFAF sur tout ou partie du projet puis, le cas échéant, conduire cette procédure.

Si cet avis est favorable, une procédure d'AFAF sera menée par le Département avec l'appui et la contribution financière du maître d'ouvrage de l'infrastructure.

Cette démarche, qui remplace l'ancienne procédure dite de « remembrement », a vocation, par le biais d'échanges et de regroupements de parcelles disséminées à :

- Améliorer les conditions d'exploitation des propriétés rurales agricoles ou forestières
- Assurer la mise en valeur des espaces naturels ruraux
- Contribuer à l'aménagement du territoire communal ou intercommunal défini dans les documents d'urbanisme.



COMPENSATION GLOBALE AGRICOLE

L'article 28 de la loi 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (LAAF) créé, sur le modèle de la compensation environnementale, le principe de compensation agricole collective pour dédommager le préjudice subi par l'économie agricole d'un territoire suite à la perte foncière occasionnée par un projet d'aménagement.

Ce dispositif est distinct et complémentaire des indemnités compensatoires individuelles dues par l'aménageur auprès des propriétaires et exploitants.

À la différence de la compensation environnementale, la compensation est ici économique et collective puisqu'elle peut non seulement compenser le nombre d'hectares affectés mais aussi les pertes économiques consubstantielles pour les opérateurs des filières agricoles connexes.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles entre dans le cadre d'application du décret, et doit donc faire l'objet d'une étude spécifique intitulée « étude préalable agricole ». Celle-ci sera menée sur la base du tracé retenu à l'issue de la présente concertation réglementaire.

L'étude préalable agricole devra statuer sur la nécessité de mettre en place une telle compensation. Le cas échéant, les mesures compensatoires collectives proposées, qui feront l'objet d'échanges avec les acteurs concernés lors des prochaines phases de concertation continue, seront visées par le préfet après avoir fait l'objet d'une vérification en CDPENAF (Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers).

GLOSSAIRE

Pour une meilleure compréhension, ce glossaire rappelle tous les sigles ou acronymes employés.

ACCM : Communauté d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette

AFAF : Aménagement Foncier Agricole et Forestier

AOP : Appellation d'Origine Protégée

AOC : Appellation d'Origine Contrôlée (label officiel national)

CIQ : Comité d'Intérêt de Quartier

DREAL PACA : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en Provence-Alpes-Côte-D'azur

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

DVA : Dossier de Voirie d'Agglomération

PETR du Pays d'Arles : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural

PPRI : Plan de Prévention du Risque Inondation

PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux

SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transport

Vsv : Variante Sud Vigueirat

ZA : Zone d'Activités



Réalisation : Nicaya / Studio Magellan - Crédits photo : EGIS, DREAL PACA, Shutterstock, DR



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

La DREAL PACA est un service régional déconcentré du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 - Marseille cedex 3 / Tél. accueil : 04 88 22 61 00
www.paca.developpement-durable.gouv.fr