

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Groupe de travail Agriculture
séance 2

Date de réunion : 28/01/20

Lieu : CCI Pays d'Arles –
Arles

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants + Invités

Ministère
de la transition
écologique et
solidaire

Direction
Régionale de
l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

Provence-Alpes-
Côte d'Azur

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

Stéphane Saint-Pierre, directeur du cabinet Nicaya Conseil, présente aux participants l'ordre du jour de la séance :

1. Présentation et rappels de l'avancement du travail du groupe
2. Synthèse des contributions du groupe en séance 1bis et travaux menés depuis
3. Présentation des variantes de tracé
4. Incidences des variantes sur les exploitations et activités agricoles
5. Travail en ateliers
6. Suites

RELEVÉ DES ECHANGES :

Axe 1 : Présentation et rappels de l'avancement du travail de groupe de travail agriculture

Voir support de présentation

Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya Conseil, introduit la séance et rappelle les règles de vie du groupe proposées aux participants. Un rappel des différentes séances organisées est indiqué afin de donner aux participants de la visibilité sur le processus de travail engagé.

Axe 2 : Synthèse des contributions du groupe en séance 1bis et travaux menés depuis

Voir support de présentation, partie 1

Julien Menotti, responsable d'opérations pour la Dreal PACA, présente les besoins et attentes qui avaient été formulés lors de la séance n°1bis le 5 novembre 2019.

- Une participante demande si la présentation des besoins (diapositive n°8) hiérarchise les différents points énoncés :
 - Julien Menotti indique qu'il s'agit d'un résumé des différents enseignements qui se sont dégagés du groupe de travail précédent, sans hiérarchisation ni priorisation
 - Julien Menotti indique que les critères actuellement énoncés ne sont pas hiérarchisés entre eux mais permettent de connaître des points de vigilance pour anticiper les besoins dans la façon de travailler et évaluer les variantes.
 - Lors du comité de suivi à venir et des nouvelles phases de concertation et d'études, les différentes thématiques (agriculture, environnement, ...) vont être mises en regard, le projet devant tenir compte de chacune d'entre elles.

- Un participant précise que pour lui ce qui est important c'est d'impacter au minimum les exploitations et de ne pas scinder leurs parcelles. Pour cela, il souhaiterait que le tracé puisse suivre au maximum les bordures d'exploitations. En exemple, il donne le Mas de la Ville et la route Port Saint-Louis. Ce participant souligne également le nécessaire compromis à trouver entre l'agriculture et l'hydraulique :
 - La DREAL indique que tous les effets ne vont pas pouvoir être évités et qu'il s'agit effectivement de trouver les manières de réduire les effets collectivement et individuellement pour les exploitants agricoles.
 - Concernant les exploitants agricoles, la DREAL précise que leur rencontre a permis d'évaluer les variantes étudiées, mais pas d'en envisager de nouvelles. Ce travail a été fait pour apprécier les impacts des tracés sur les exploitations et leur viabilité.
 - La DREAL indique qu'une recherche d'optimisation des tracés pourra avoir lieu. Toutefois, les différentes thématiques et leurs enjeux doivent encore être croisées. Pour l'instant, les thématiques sont évaluées séparément.
 - Julien Menotti signale qu'une fois le tracé retenu, des optimisations seront possibles entre la phase du choix de tracé et même (dans une moindre mesure) après la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Une fois la DUP déclarée, une bande de 300 mètres sera fixée autour du tracé et permettra des optimisations du tracé et l'acquisition du foncier dans cette bande.

Julien Menotti présente les investigations qui ont été menés depuis la séance n°1bis. Une demande forte avait été alors de demander à la DREAL de rencontrer l'ensemble des exploitants agricoles du fuseau, même si tous ne seront pas *in fine* impactés par le tracé. Quatre rencontres, les 8 et 9 janvier 2019 matin et après-midi, ont été organisées – à savoir une par secteur. Julien Menotti souligne l'apport qu'ont permis ces réunions et remercie donc les participants d'avoir conseillé à la DREAL de les organiser. Une actualisation des données et des éléments de compréhension d'éventuels effets de coupures sont notamment ressortis de ces rencontres. Des informations en termes d'avancement du projet et de calendrier ont également pu être partagées avec les participants :

- Un participant demande si beaucoup d'évolutions ont été remarquées.
 - La DREAL précise qu'effectivement le territoire a évolué, principalement par rapport aux exploitants agricoles et moins sur les cultures.
 - La DREAL indique que le tableau des contacts dont elle disposait a aussi évolué.

Axe 2 : Présentation des variantes de tracé

Voir support de présentation, partie 2

Julien Menotti présente les cartes qui ont été soumises à la concertation en 2011 ainsi que le tracé VSVD issu de celle-ci.

Concernant les redimensionnements éventuels liés aux données trafics, l'évolution de ces dernières permet de démontrer que le dimensionnement des infrastructures prévu en 2011 est toujours pertinent par rapport aux trafics projetés :

- Un participant souligne qu'en 2011, lors de la concertation publique, le positionnement de l'aire de services avait posé question. Il précise que, selon lui, le choix de la variante peut dépendre du positionnement des aires pour certains riverains.
 - La DREAL indique que les études sont menées de nouveau et qu'il n'y a pas, actuellement, de pistes préférentielles. Au moment de l'enquête publique, les opportunités devront avoir été étudiées et stabilisées.
 - Elle précise que le champ des possibles concernant une aire de services s'est réduit dû à la réglementation qui a évolué, notamment les PPRI. La séance Echangeurs et Aires de Services du 23 janvier 2020 a permis d'imaginer les opportunités et les besoins en services en fonction des dynamiques territoriales. Certaines orientations ont été formulées mais l'évaluation et le choix du tracé doivent précéder le choix du positionnement de l'aire de service.

- Julien Menotti indique qu'il est peu probable qu'au moment de la concertation réglementaire, il y ait une aire de services associée à chaque tracé potentiel. Toutefois, les enjeux des aires restent les mêmes, indépendamment du choix du tracé.
- Julien Menotti précise que les variantes proposées et les surfaces mobilisées prennent en compte les emprises des infrastructures hors aires de services et qu'il conviendra donc de rajouter ces derniers et de le les anticiper. Le manque de secteurs potentiels pour implanter une aire de service nécessite une recherche selon des ordres de grandeurs en termes de surfaces.

Axe 3 : Incidences des variantes sur les exploitations et activités agricoles

Voir support de présentation, partie 3

Le bureau d'études Tercia, représenté par Anita Drouet, présente les données par sous-variantes étudiées et actualisées - notamment grâce aux rencontres des 8 et 9 janvier 2020.

Tercia précise que les chiffres énoncés, notamment des hectares mobilisés, ont pour objectif de se rapprocher au maximum de la réalité même si des équipements connexes seront à prendre en compte par la suite. Cette étude permet de comparer les différentes sous-variantes entre elles.

Anita Drouet précise qu'une fois le tracé retenu, lors de l'étude d'impacts, tous les exploitants concernés seront de nouveau rencontrés individuellement afin de consolider le travail à mener avec eux et les études. A ce stade, grâce aux précédentes études et aux rencontres, les informations dont dispose le bureau sont satisfaisantes :

- Lors de la présentation des variantes de Tête de Camargue, un participant souligne que, dans le cadre de l'hydraulique, la variante nord paraissait moins impactante.
- Lors de la présentation de la variante Plan de Bourg :
 - Un participant demande si c'est bien un échangeur qui est représenté.
 - La DREAL précise qu'il s'agit de l'échangeur d'Arles Sud.
 - Une participante souligne la grande perte de surfaces et de création de délaissés, qui ne ressort pas suffisamment dans les chiffres énoncés.
 - Le bureau Tercia précise qu'un travail fin a été mené sur les délaissés basé sur une méthode d'analyse spatiale complétée par une observation spatiale par des experts.
 - Un travail de réévaluation des délaissés et des marges sera effectué afin de prendre plus de marge dans les calculs effectués.
 - Une participante souhaite savoir à quel moment des études, les optimisations pourront être réalisées et les variantes réévaluées pour, par exemple, créer moins de délaissés :
 - La DREAL indique que l'optimisation dépend des autres thématiques et de la pertinence qui, au regard de celles-ci, justifie l'optimisation. Si, lors de la concertation réglementaire, aucun autre tracé n'est proposé, c'est que l'évaluation de l'ensemble des thématiques n'aura pas validé la pertinence de considérer un nouveau tracé.
- Un participant demande si, en fonction des rayons de courbures que peuvent imposer des optimisations, la vitesse pourrait être réduite sur ces zones. Il demande des précisions sur la possibilité d'envisager différentes vitesses :
 - La DREAL indique qu'à ce stade ce sont les hypothèses de 130 km/h qui sont retenues
 - La DREAL indique que des dérogations sont possibles mais les tracés sont étudiés pour pouvoir satisfaire le programme de l'opération et les réglementations.
 - Toutefois, des tests de sensibilité, d'air santé et bruit sont effectués et pris en compte. La vitesse a 130km/h permet une base commune aux tracés qui peuvent ainsi être étudiés de la même façon. Par la suite et lors des optimisations, si

besoin est, des dérogations pourront être demandées.

- Un participant demande des précisions sur les calculs de délaissés. En Tête de Camargue, les chiffres avancés lui paraissent sous-dimensionnés : des parcelles étant coupées en deux, les surfaces seraient à prendre en compte dans les délaissés créés :
 - Tercia indique que les surfaces de délaissés concernent les espaces qui ne sont plus exploitables pour l'agriculture. Ils peuvent différer des délaissés agricoles que pourraient caractériser les exploitants agricoles selon une logique de rentabilité économique individuelle ; une parcelle considérée comme un délaissé agricole pour un exploitant, pourrait rester de nature agricole après aménagement foncier.
 - La DREAL précise que la demande de clarification de la méthode d'identification des délaissés agricoles a été entendue.
- Un participant souhaite savoir ce qui peut être fait en cas d'effets de coupure.
 - La DREAL indique qu'il est actuellement compliqué d'anticiper les aménagements fonciers qui pourraient être réalisés plus tard.
- Une participante se questionne sur les pollutions qui peuvent provenir du projet de contournement et sur l'influence des vitesses sur ces pollutions.
 - La DREAL indique que ces questions sont abordées dans le cadre de la thématique « Cadre de vie ».
 - L'évaluation des pollutions prend aussi en compte l'impact positif que le projet aura pour les riverains de la RN113 actuelle.
- Un participant souhaite savoir les réponses qui peuvent être à apporter à des agriculteurs engagés dans une transformation en bio, si les terres ne sont plus aptes à répondre au cahier des charges du bio.
- Concernant les variantes du secteur Draille Marseillaise :
 - Une participante indique être étonnée qu'il n'y ait que deux jeunes exploitants sur la variante Draille Marseillaise Nord 1.
 - La DREAL indique que sur la réunion organisée avec les agriculteurs de la Draille Marseillaise, un nombre important d'exploitants étaient présents et que ce chiffre correspond aux données et éléments qui ont pu être récoltés.
 - Un participant précise que lors du groupe de travail hydraulique, il lui semble que la variante Draille Marseillaise Sud 1 était de moindre impact.
- Concernant le secteur Saint-Martin de Crau :
 - Un participant demande si des délaissés ne sont pas créés au Nord.
 - La DREAL indique qu'il n'y en a a priori pas puisqu'au Nord passe la voie ferrée.
- Un participant précise qu'il est important de faire attention au foin de Crau et aux conditions d'irrigation qui vont de pair.

Anita Drouet de Tercia présente un tableau sur les chiffres clés sur les variantes agricoles et les filières pour les communes de Arles et Saint-Martin-de-Crau.

Julien Menotti souligne que les études montrent que les variantes n'ont pas de différences majeures entre elles quant aux impacts générés.

- Les participants indiquent que selon eux les données de ce tableau relatives aux surfaces de production par filière sur les communes de Arles et Saint-Martin-de-Crau ne sont pas représentatives et pourraient sous-dimensionner les impacts du projet.
- Ils demandent que ce tableau soit retravaillé et affiche uniquement le nombre d'hectares mobilisés par variantes.

- Un participant souligne que les surfaces seules ne suffisent pas à visualiser la mise en péril d'une filière mais qu'il faut, en complément, prendre en compte les dynamiques de la filière.
- Un participant s'interroge sur une possible minimisation des impacts de la part de la Maitrise d'Ouvrage, notamment par rapport aux délaissés.
 - Julien Menotti indique que la démarche de concertation continue a vocation à partager des éléments, de plus des éléments qui sont encore au stade de l'étude. Cette démarche ne vise pas à convaincre les participants du bien-fondé du projet mais de travailler afin de réaliser le meilleur projet possible.
 - Julien Menotti précise que la surface agricole mobilisée comprend les délaissés et pas seulement le foncier brut pour avoir une vision complète et non minimisée des surfaces mobilisées.
 - Un participant propose de garder sur le tableau les chiffres clés ne concernant que le foncier prélevé, en le précisant.
- Un participant demande pourquoi une variante passant sous le Rhône n'est pas envisagée.
 - Julien Menotti précise que ces éléments là seront éclairés lors de la phase de concertation réglementaire mais que le travail de concertation continue porte sur les variantes inscrites dans le fuseau Sud Vigueirat

Axe 4 : Travail en Ateliers

Voir support de présentation, partie 4

En lien avec les nombreux échanges au cours de la séance, le format en ateliers initialement proposé à l'ordre du jour et au sein du support de présentation n'a pas pu être réalisé.

Un temps d'échanges complémentaire a été observé afin que des recommandations sur la thématique puissent être exprimées. :

- Un participant précise que la survie de l'exploitation ne peut être évaluée que par l'exploitant lui même selon la coupure et son positionnement en lien avec le projet de contournement autoroutier.
- Julien Menotti répond favorablement à la demande des exploitants le souhait de réaliser une journée de présentation des procédures aux exploitants agricoles impactés par le tracé – une fois celui-ci retenu, afin que chaque exploitant puisse connaître ses droits.
- Un participant souhaite qu'en cas d'éventuelle restructuration du foncier, la priorité soit donnée à la SAFER.
 - Julien Menotti précise qu'une anticipation est effectivement prévue et prend en compte la nécessité, lorsque le tracé sera retenu, d'identifier avec chacun des exploitants leurs besoins.
- Un participant précise qu'il est important de prendre en considération la proximité avec le silo.
- Une participante demande des précisions quant à l'impact du chantier et si, de part et d'autre, cela viendra mobiliser plus de terres.
 - Julien Menotti indique qu'il est actuellement difficile d'aborder cette question et que cela n'est pas un critère pour le choix des tracés, cet impact se posant dans tous les cas.
 - Julien Menotti indique que le projet se tourne vers un concessionnaire pouvant réaliser les travaux sur une durée totale entre 3 et 4 ans – en prenant en compte les différents secteurs.
 - Une participante souhaite que l'effet chantier puisse être évalué et partagé avec les participants.

- Un participant, évoquant la réalisation des digues, indique qu'il ressent les progrès qui ont été faits du côté de l'effet des chantiers.
- Julien Menotti indique qu'effectivement les réglementations sont strictes et que des contrôles de chantiers sont effectués par des autorités indépendantes.
- Une participante indique qu'elle a entendu que le comité des élus souhaite voir la thématique de l'innovante prégnante sur le projet. Elle indique que des recherches pourraient être menées en lien avec la thématique de l'agriculture et des délaissés avec, par exemple, l'accompagnement à l'installation de serres photovoltaïques.
 - Julien Menotti confirme ce souhait exprimé par le Comité des élus. Il précise que la démarche et les études se mènent en parallèle pour le moment.
 - Un participant précise qu'il a été plusieurs fois reçu un avis négatif de la municipalité d'Arles par rapport à la mise en place de serres photovoltaïques. Il précise que dans de nombreux cas, les réglementations viennent poser de nouveaux obstacles à ce type de projets.
 - Julien Menotti précise que la Maîtrise d'Ouvrage doit respecter différentes prescriptions environnementales.
- Concernant la suite du travail sur la thématique Agriculture, les participants au groupe de travail sont d'accord sur le principe de garder le groupe thématique et de mener les rencontres avec les exploitants agricoles à part.
 - Un participant précise que le groupe de travail permet d'échanger et d'assurer un suivi sur le projet.
 - Un participant indique la possibilité de parler plus facilement à la maîtrise d'ouvrage dans des rencontres individuelles pour pouvoir expliquer leur situation, projets, etc.
- Une participante demande les modalités en cas de découverte archéologique.
 - Julien Menotti précise que l'INRAP (Institut national de recherches archéologiques préventives) est chargé de transmettre un diagnostic au vu des connaissances du territoire pour prescrire des fouilles préventives ou non. Concernant le territoire arlésien, il est probable que des fouilles soient à effectuer.
 - Si les fouilles sont positives, des questions de gestion de celles-ci se poseront naturellement.
 - Entre la DUP et le début des travaux, 3 années sont actuellement prévues pour permettre les autorisations environnementales, fouilles préventives, etc.

Axe 5 : Les Suites

Voir support de présentation, partie 5

- Le support de présentation et le compte-rendu de la séance seront transmis aux invités et participants.
- Le support et compte-rendu sera à retrouver sur le site : www.contournementarles.com
- Un comité de suivi est fixé le 18 février 2020. Les participants des différents groupes de travail sont invités à y assister.
- Des précisions sont demandées sur la concertation réglementaire.
 - Celle-ci est prévue entre mai et juin 2020. Cette phase dure généralement d'un mois à un mois et demi.
 - Des éléments sont tout d'abord apportés dans un dossier de concertation où sont

présentés les éléments d'analyse actualisés dans le dossier.

- Le bilan de concertation et la concertation continue constituent une base sur laquelle le maître d'ouvrage peut s'appuyer pour orienter le choix de la variante, avec accord des co-financeurs. Le comité des élus qui réunit collectivités et co-financeurs est là pour évaluer le travail réalisé en amont et porter un regard éclairé par les études.
- Une participante demande ce qu'il se passe si une majorité des personnes ne souhaite pas voir le projet se réaliser.
 - Julien Menotti précise que des recours existent et qu'une opposition contraint l'avancement d'un projet.
 - Stéphane Saint-Pierre précise que le bilan de concertation devra être fidèle à l'appréciation qui a pu ressortir de cette phase de concertation continue. Il indique que des recours sont possibles en cas d'opposition et la maîtrise d'ouvrage devra les prendre en considération, en rendre compte et l'analyser.
- Une participante demande comment améliorer l'existant sur la RN113 en attendant un projet qui serait mis en service à l'horizon 2028.
 - Julien Menotti précise que ces demandes ont été formulées lors du Comité des élus.
 - Ces mesures ne dépendent pas forcément de la maîtrise d'ouvrage pour le projet de contournement, mais du gestionnaire de la RN113 et des autres collectivités concernées.
 - L'Etat, bien qu'il soit le décideur, travaille en bonne intelligence avec les municipalités.

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Atelier n°1bis Agriculture du 5 novembre 2019
ANNEXE – LISTE DES PRESENTS

(le support de présentation comprend la liste de tous les invités à ce groupe de travail)

<u>Organismes</u>	<u>NOM Prénom</u>
Ville d'Arles	MARTIN Aline
Ville de Saint-Martin de Crau	MANELLI André
SYMCRAU	VERBEKE Alexis
Région Sud	DORNE Rémi
DDTM13 / STA	BONNIER Loïc
SAFER	CHASSAGNE Yoann
Tous pour le contournement autoroutier maintenant	CROMBE Odile
Comité Foin de Crau	TRONC Didier
Riziculteurs – SMGAS	RAVIOL Pierre
CIV Raphèle	MATTEOLI Christian
CIV Raphèle	QUAIX Gérard
Producteur de Foin de Crau	CLAVIER Rémy
CIV Raphèle – Exploitante Agricole	MOSCHINI Christine
Exploitante agricole	REGIDOR Martine
Parc naturel régional Camargue	SCHAEFFER Lucie
Jeunes Agriculteurs de Camargue	GROSSI-MERIC FP
ACCM	BERNIS Florent
Fédération des exploitants agricoles	STOFFEL Manuela
Agribio13	CHARMASSON Stéphan
Association ACEN - FNE13	BOUSQUET-FABRE Marie-Hélène
Collectif des riverains de Pont de Crau	MAGUB Michel
	CHIESA Monique
PETR du Pays d'Arles	ARMAUD Jean-Claude
	DESPINASSE Aurélien
TERCIA	DROUET Anita
EGIS	CHAUDAT Anne-Sophie
DREAL PACA	MENOTTI Julien
Nicaya Conseil	SAINT-PIERE Stéphane
	RIBARDIERE Elise