



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Marseille, le 8 décembre 2022

*Service Transports Infrastructures et Mobilité
Unité Maîtrise d'Ouvrage*

Objet : Contournement autoroutier d'Arles - GT n°3 « Milieu naturel » - 8 décembre 2022 - Note de synthèse

HEURE DE DÉBUT : 9H30

HEURE DE FIN : 12H45

OUVERTURE DE LA SÉANCE :

- Elise RIBARDIERE, cabinet Nicaya Conseil, qui accompagne la DREAL dans le processus de concertation et anime les échanges, a ouvert la séance et partagé les règles de travail pour favoriser des échanges constructifs.

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

L'ordre du jour de ce groupe de travail n°3 « Milieu Naturel » était le suivant :

- Rappels introductifs et déroulé de la séance de travail
- Partage du projet technique précisé, en cours de stabilisation pour l'étude d'impact
- 3 focus : aires de services, recensement des laurons, [grands ensembles hydrauliques](#)
- [Partage et échanges sur les principes et mesures fines de réduction](#)
- [Retour sur les enseignements du GT n°2 relatifs aux pistes de mesures compensatoires environnementales, précision des besoins](#)
- Proposition pour les suites du groupe de travail d'ici l'enquête publique

Les [points en bleus](#) n'ont pas pu être abordés pour tout ou partie lors de la réunion.

Nous invitons les membres du groupe de travail à prendre connaissance des éléments au sein du support de présentation et, en cas de questions, à les transmettre via l'adresse contournementarles@nicaya.com

Le support de présentation est disponible sur le site internet dédié au projet, à l'adresse suivante : <https://www.contournementarles.com/milieunaturel>

SYNTHESE DES ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Lors de la plénière, les participants ont partagé des demandes ou réflexions relatives à la thématique présentée :

Plan global du projet étudié en vue de l'enquête publique

- **Demande de précision concernant la largeur de l'emprise (représentée en rouge)**
 - La DREAL indique que la bande d'étude élargie est associée à la variante de tracé retenue. Il s'agit de la préfiguration de la future bande de DUP. Elle inclut les emprises techniques de l'autoroute et ses équipements connexes : aires de service et repos, bassins d'assainissement, pistes d'entretien, etc
 - Par défaut, elle est de 300m de part et d'autre du tracé neuf, sauf indication spécifique. Par exemple, à Saint-Martin-de-Crau où le tracé correspond à une mise aux normes autoroutières et environnementales de la RN 113 existante, l'emprise est d'ores-et-déjà réduite au nord (zones habitées).
- **Demande de précision sur les mouvements permis par l'échangeur Arles-Sud Rive droite**
 - La DREAL indique qu'il s'agit d'un demi-échangeur ajouté au programme du projet, après études, à la suite des demandes exprimées lors de la concertation publique réglementaire de 2020-2021.
 - Orienté vers l'est, il permettra d'accéder à l'autoroute pour se diriger vers Salon-de-Provence ou bien de sortir de l'autoroute dans le sens Salon – Nîmes pour accéder à la route des Saintes-Maries ou aux quartiers de la ville d'Arles en rive droite, sans passer par le centre-ville d'Arles.

Plan général des travaux

Le plan général des travaux présente les emprises actualisées - version de travail décembre 2022. La DREAL propose de les transmettre sous format SIG aux membres du groupe de travail qui en feront la demande (via l'adresse contournementarles@nicaya.com)

- La carte intègre les ouvrages de transparence hydraulique, même si certains peuvent encore faire l'objet d'ajustements après nouvelles modélisations hydrauliques et échanges avec les services de la DDTM. D'ici l'enquête publique, des ouvrages complémentaires liés au volet géotechnique seront également intégrés.
- Le dimensionnement de l'échangeur « Saint-Martin-de-Crau Centre » est également susceptible d'être modifié selon les résultats des projections trafics, en cours d'actualisation. En cas de montée en charge prévisionnelle conséquente, ou pour des raisons de sécurité, un réaménagement sera étudié. La bande d'étude (représentée en violet), très élargie sur les échangeurs, en tient compte bien que l'objectif soit de réduire au maximum les emprises.
- **Demande de précision sur la représentation cartographique des ouvrages faunes**
 - Les ouvrages faunes sont représentés en vert. Ces ouvrages sont rajoutés lorsque les ouvrages de transparence hydraulique, indiqués en bleu et qui permettent également la transparence écologique, nécessitent d'être complétés pour répondre aux besoins de transparence écologique.

- Sur le secteur Tête de Camargue, seul un ouvrage spécifique faune est proposé (avant l'échangeur, sur une trame verte identifiée) car les ouvrages de transparence hydraulique, par leur dimensionnement conséquent sur ce secteur, assurent ce rôle de transparence écologique.
- **Proposition d'étudier, dans le cadre du projet et en tant que mesure compensatoire, des ouvrages faunes sur la RN113 / RD568, pour résorber l'effet de coupure de la voirie.**
 - La DREAL indique que cette réflexion pourrait être menée en matière de mesures d'accompagnement (en complément des obligations liées à la démarche ERC), et l'est déjà par ailleurs sur le secteur du mas de Châteaufort.
 - Il sera important d'étudier cette mesure au regard du diagnostic écologique et des flux faunistiques. A priori, ils apparaissent relativement faibles sur ce secteur.
- **Demande de précision sur le type d'espèces visées par les ouvrages de transparence (amphibien, petite faune, chiroptères, ...) et la hauteur des ouvrages**
 - La DREAL et EGIS précisent que l'ensemble de la faune locale (amphibien, petite faune, chiroptères, ...) est pris en considération, au regard des flux faunistiques et de l'intensité écologique.
 - La hauteur de l'ouvrage est l'un des critères primordiaux pour la transparence écologique. La DREAL précise que le profil en long du projet est globalement plus haut qu'initialement prévu. Le document technique pourra être transmis aux membres du GT, en cas de demande.
 - Le gabarit minimum routier impose un point le plus bas à 2,7m qui peut être augmenté si besoin → Exemple : axe de la roubine du Viage.
 - Des portiques pour le franchissement de l'avifaune peuvent également être ajoutés au-dessus de l'infrastructure si besoin → Exemple : secteur du mas de Châteaufort.
 - Pour le franchissement du Rhône, la proposition est de rehausser de 9 à 11m la hauteur de l'ouvrage au niveau des ripisylves afin d'assurer la meilleure prise en compte de leur fonctionnalité écologique.
 - Pour le dossier d'études d'impacts, les cartographies présentées incluront les ouvrages avec un positionnement adapté aux flux faunistiques et des modélisations dynamiques.
 - Egis précise que des modélisations dynamiques par TerrOïko sont en cours sur 5 groupes d'espèces cibles afin d'obtenir une analyse fonctionnelle complète et ainsi amender et compléter les réflexions sur les ouvrages.
 - Concernant le Grand Rhinolophe, un boîtier permettant un suivi sur 9 mois en continu a été déposé à proximité de la roubine de la Chapelette afin de compléter l'analyse fonctionnelle de cette espèce et actualiser la trajectographie sur le secteur de la Tour d'Aling.
- **Demande de précisions sur le rétablissement de la RD35**
 - La RD35 sera rétablie là où elle est impactée (en violet sur la cartographie).
 - Les rétablissements sont intégrés dans la quantification des impacts.

Scénario préférentiel de services

- **Demande de précision sur l'implantation et le fonctionnement de l'aire de services prévue à Saint-Martin-de-Crau**
 - L'aire de services sera accessible dans les 2 sens de circulation de l'autoroute. En complément, cette aire sera également accessible depuis le réseau routier local, une première en France pour une autoroute concédée.
 - La DREAL précise que l'aire accueillera des services « classiques » de restauration, de station essence, de bornes de rechargement électrique, aires de pique-nique ... et des services complémentaires au bénéfice de la collectivité (aménagements paysagers, mise en valeur du patrimoine, etc). Des échanges sont en cours avec la Ville de Saint-Martin-de-Crau concernant son projet de mobilités afin d'étudier les connectivités et compléments potentiels à apporter à l'aire.
 - La DREAL indique qu'un travail sera fait pour minimiser l'imperméabilisation sur l'aire de services, à la fois pour le stationnement et pour une partie des équipements (aires de pique-niques, bassins, aménagements paysagers, ...)
 - La DREAL et Egis ont partagé les modalités de réduction des emprises, par rapport aux premières estimations partagées (28ha au total). En particulier, l'aire de services sera située en dehors de la zone Natura 2000 située à proximité. La DREAL a un objectif de réduction des emprises totales en-deçà de 20 ha, avec une recherche de minimisation d'imperméabilisation et en tenant compte du fonctionnement hydraulique du secteur.
- **Demande de précision sur les interactions de l'aire de services avec les sources de la Chapelette**
 - La DREAL et EGIS précisent qu'il existe peu de bibliographie sur le fonctionnement des sources de la Chapelette. De plus, l'exploitation en grandes cultures vient « masquer » le fonctionnement des sources qui se retrouvent dans les drains. Des études détaillées, notamment avec les bureaux d'études hydrauliques de Saint-Martin-de-Crau, sont en cours pour venir préciser le fonctionnement hydraulique de ce secteur.
 - Ce diagnostic permettra de positionner l'aire de services pour la restituer en bordure du fonctionnement humide de ce croissant (entre la Gardiole et le Mas de Paul). En bordure de l'aire, un travail sera mené pour reconstruire un fonctionnement plus naturel et améliorer les problématiques d'écoulement de la Chapelette.
- **Demande de précisions sur les impacts du projet sur les enjeux hydrauliques et écologiques du secteur**
 - Concernant le marais de Chanoine et les enjeux hydrauliques et écologiques entre la voie ferrée, la RN 113 et au sein de l'échangeur de la route Fos :
 - Sur cet échangeur, seule une reprise de courbe est envisagée pour des raisons de sécurité. Des études de chaussées sont en cours et intègrent les conditions hydrauliques.
 - En complément, ce secteur est considéré en tant qu'habitat d'intérêt communautaire et est l'une des raisons pour lesquelles un travail approfondi sur les bassins et l'assainissement est mené.
 - Concernant les problématiques d'écoulement hydraulique Nord/Sud et l'écoulement naturel avant la RN113
 - Le diagnostic chaussées déjà réalisé permet d'appuyer l'observation des problématiques existantes, partagées avec l'exploitant DIR Méditerranée.

- Le projet va permettre d'assurer la séparation des eaux, dont les eaux pluviales de l'autoroute et l'assainissement des eaux de plateforme qui ne font aujourd'hui pas l'objet de traitement. C'est l'un des objectifs principaux de la mise aux normes environnementales du tracé de la RN 113 actuelle sur 13km.
- Interrogation sur les apports du projet pour réparer l'un des émissaires ramenant les eaux usées à la station d'épuration qui serait cassé
- La DREAL (Unité Maîtrise d'Ouvrage) n'a pas été mise au courant de ce problème, malgré de récents échanges avec l'agglomération. Pour la DREAL, il semble que cela soit une problématique à résoudre à court terme, sans attendre la réalisation du projet de contournement autoroutier dans 6 ans.
- **Demande de précisions sur les mesures réalisées pour s'assurer du maintien et respect de la qualité des eaux**
 - La DREAL précise que la réglementation impose une non-dégradation de la qualité des eaux avec obligation de résultats. Des pré-cadrages avec les services de la police de l'eau sont organisés, en anticipation des futures demandes d'autorisation qui seront portées par le concessionnaire.
 - La DREAL souhaite proposer des bassins multifonctions permettant un traitement qualitatif et quantitatif des eaux ainsi qu'une rétention des eaux pluviales. Sur ce secteur, il existe deux solutions de rejet : une infiltration en sortie de bassin et, lorsque cela n'est pas possible, un rejet après traitement vers le milieu naturel.
 - Un suivi sera réalisé intégrant la phase de travaux, la mise en service et un bilan à 5ans afin de s'assurer du respect sur le volet eau. La durée de suivi des mesures est généralement prolongée après 5ans.
 - **Demande de précisions sur le fonctionnement de l'aire de repos située à proximité de la ViaRhôna (localisation en zone inondable, services proposés, ...)**
 - La DREAL précise que l'aire de repos sera située en zone inondable (cf. PPRI), hors des lignes d'eau. En cas d'inondation, elle sera temporairement fermée.
 - Pour cette aire de repos, la DREAL envisage une connexion à la ViaRhôna pour les cyclistes. Des services aux usagers de l'itinéraire pourront ainsi être proposés (exemple : borne de réparation). De façon plus classique, des sanitaires et tables ombragées sont prévus.
 - **Demande d'informations sur le devenir de l'aire des Cantarelles et la possibilité de la réutiliser comme aire de repos**
 - L'aire des Cantarelles apparaît sous-dimensionnée et de toute façon trop éloignée de la future autoroute pour être réutilisée comme aire de repos.
 - Deux options sont à ce jour envisagées et travaillées, en lien étroit avec la Ville d'Arles :
 - Dans le cadre du projet de contournement autoroutier, la surface de l'aire des Cantarelles représente un potentiel important pour une mesure compensatoire et/ou d'accompagnement (désartificialisation de cet espace voire renaturation).
 - Pour la Ville d'Arles, l'aire pourrait être utilisée dans le cadre de son projet de réaménagement de la RN 113.
 - Lors de l'enquête publique, l'objectif de la DREAL est de pouvoir se positionner sur l'utilisation future de l'aire des Cantarelles, en tenant

compte du projet de requalification RN113 identifié d'ici-là par la Ville.

Identification et recensement des laurons

À la suite du précédent groupe de travail, EGIS a mené des investigations complémentaires pour l'identification des laurons en ajustant sa méthodologie. La cartographie et le tableau dans le support présentent les laurons identifiés et leurs caractéristiques.

En matière d'évitement, la DREAL précise avoir réalisé un travail avec le CD13 afin de pouvoir obtenir une dérogation et rétablir ainsi la RD en place sans élargissement supplémentaire. Un travail d'optimisation des largeurs du terre plein central a été réalisé. La possibilité de recourir à de bassins d'assainissement sous chaussées a été mise à profit, malgré des coûts supérieurs et des conditions d'exploitation plus difficiles.

De fait, aucun impact direct n'est à prévoir sur les laurons.

- **Partage de l'existence d'une étude réalisée dans les années 60 (a priori 1963) par un acteur local qui parcourait le territoire à vélo et a recensé les laurons.**
 - Anne-Sophie CHAUDAT indique qu'il est possible que cette étude ait été intégrée au référentiel du Cerema. Après vérification, il s'agit de l'étude Laurons de Guidicelli, 1980. Egis est preneur de recevoir l'étude mentionnée par G. Massez si l'étude évoquée est différente.
- **Demande de précision sur des relevés faunistiques qui auraient pu être réalisés lors de visites de terrain complémentaires**
 - EGIS précise que des relevés ont précédemment été réalisés sur cette zone. La démarche de terrain s'est centrée sur l'identification et la localisation des laurons qui a notamment permis de recenser 6 laurons, inconnus jusqu'alors dans la bibliographie disponible.
 - Des études complémentaires pourraient être intéressantes, en amont de celles qui seront réalisées par le concessionnaire. En revanche, les laurons nouvellement identifiés se trouvaient dans des milieux très fermés et à la morphologie peu accueillante pour la faune.
- **Demande sur la pertinence de réaliser une nouvelle visite à la fin de l'hiver, avant le début de l'irrigation**
 - Egis précise avoir réalisé une observation visuelle pour le critère géomorphologique. Pour le Chalavert, il existe peu de données pour quantifier l'eau liée à l'irrigation et celle liée à la nappe.
 - La DREAL précise que l'approche avec les 3 critères non cumulatifs (comme demandé par les participants du GT) et les visites de terrain a permis de passer en revue l'ensemble du secteur et va désormais permettre de mettre en place les mesures d'évitement adaptées. Lors de la phase travaux, l'objectif sera de s'assurer qu'il n'y a pas d'impacts.
 - La DREAL est favorable à l'établissement d'un « état 0 » solide pour assurer le suivi qualitatif et quantitatif de l'eau dès à présent et jusqu'à la mise en service du projet.
- **Échanges entre la DREAL et le SYMCRAU sur les capacités de ce dernier à réaliser un suivi des laurons et de la qualité de l'eau afin de contribuer à la réalisation d'un état 0 solide.**

- A. VERBEKE précise qu'un accompagnement par le SYMCRAU pourrait s'envisager, sans pouvoir s'engager dès à présent. En complément, le SYMCRAU pourra donner son avis sur le protocole d'acquisitions de données.
- A. VERBEKE propose la mise en place d'un groupe de travail spécifique sur cette thématique.
 - La DREAL partage l'intérêt de définir collégalement la caractérisation et le suivi et réfléchira aux modalités avant la réalisation du prochain GT Milieux Naturels.
- **Demandes concernant le traitement et l'évacuation des eaux sur le secteur**
 - Afin de limiter les emprises sur ce secteur, des bassins enterrés seront mis en place (caissons étanches) pour le stockage et le traitement des eaux. Cette modalité pourra être prescrite dans le dossier des engagements de l'État à destination du concessionnaire.
 - Un protocole d'exploitation sera prévu au regard des conditions du secteur et anticipera les effets d'épisodes cévenoles. L'évacuation pourra se faire gravitairement ou par pompes de relevage, une fois l'eau traitée. Pour les boues résiduelles, le compartiment du caisson sera siphonné, nettoyé complètement et remis en fonctionnement après un contrôle qualité.
 - La DREAL propose de présenter les principes hydrauliques lors du prochain GT Milieu Naturel.
 - Un participant questionne la DREAL sur la possibilité de réaménagement de l'ensemble de la RN113 actuelle en autoroute en tenant compte des avancées présentées pour réduire les emprises surfaciques. La DREAL indique que dès l'enquête publique, l'intérêt public majeur du projet sera présenté. L'objectif est bien de réduire les emprises au maximum. Toutefois, une mise aux normes autoroutières de la RN 113 sur sa totalité, sans contournement de la Ville par le sud, ne viendrait pas répondre aux objectifs fondamentaux du projet.
- **Demande de précision sur le déroulement de la phase chantier sur ce secteur (emprises, régulation de la fréquentation sur la RN 113, ...)**
 - La DREAL indique qu'il n'est pas possible à ce stade d'avancement de graver dans le marbre l'organisation du futur chantier, qui relèvera du concessionnaire, lequel concertera avec les acteurs locaux sur ce point. Néanmoins, des prescriptions (par exemple, des secteurs à éviter pour les bases chantier), peuvent être intégrées au dossier des engagements de l'État, annexé à la DUP et qui oblige le futur concessionnaire .

Principes et mesures fines dans le cadre de la démarche ERCA

- **Demande d'information sur la suppression du séparateur des 2 voies de la RN 113**
 - La DREAL précise que cela est hors projet de contournement et concerne le projet de réaménagement de la RN 113, dont les études sont portées par la Ville.
- **Demande de précisions sur les espèces concernées par les grillages mis en place**
 - Egis et la DREAL précisent que les grillages peuvent être doublés ou très fins selon les secteurs pour limiter très fortement l'accès à la petite faune (grillage, bas volets, ...). Les mesures envisagées le sont au regard des espèces effectivement présentes sur le secteur.

- **Demande de précision sur l'entretien de la végétation aux abords, avec pour exemple un incendie qui aurait eu lieu lors de l'été 2022 suite à un manque d'entretien**
 - La DREAL indique que le concessionnaire aura la charge de l'entretien de la végétation aux abords, avec des obligations de résultats et à n'en pas douter des moyens supérieurs à ceux qui sont alloués à l'exploitant actuel DIR Méditerranée Il est toutefois envisageable d'intégrer des mesures au-delà des aspects réglementaires au sein du dossier des engagements de l'Etat.
- **Présentation des mesures de réductions proposées**
 - **Demande de précisions sur le passage actuel des chiroptères au-dessus de la RN 113 à proximité de Châteaufort**
 - L'étude réalisée par le GCP démontre, sur ce secteur, des points de collision au niveau de la RN 113 actuelle, d'où une proposition des bureaux d'études de venir renforcer les mesures de réduction sur ce secteur, à travers la mise en place de portiques sur le contournement et sur la RN113.
 - **Demande relative à la création d'un éco-pont arboré**
 - Un éco-pont arboré nécessiterait des rampes et des emprises au sol majeures. Sur le secteur du mas de Châteaufort, ces impacts seraient directs sur l'alignement de platanes. De plus, la transparence écologique aérienne est davantage recherchée dans ce secteur, rendant dès lors le portique plus adapté.
 - **Demande d'informations sur le transit des chiroptères sur le secteur**
 - Pour les chiroptères, un pic de présence en début de nuit et une forte activité de chasse pendant 2 à 3h sont identifiés, notamment le long de la roubine du Viage. Toutefois, les données disponibles (issues des données de GCP et du bureau d'études) ne soulignent pas la présence de colonies.
 - **Demande de précisions sur les ouvrages de transparence prévus à l'ouest et l'est du Rhône**
 - Des ouvrages de transparence sont prévus en rive droite et gauche, plus importants en rive droite. (sur 700/800m)

Rappels des grands enjeux surfaciques

Lors de ce présent GT, l'actualisation des emprises du projet était en cours.

À la suite du groupe de travail, des éléments sur les emprises actualisées du projet ont été intégrés au support de présentation, disponible sur le site internet dédié au projet. Nous invitons les membres à en prendre connaissance et, en cas de questions, à les transmettre via l'adresse contournementarles@nicaya.com

La DREAL précise qu'elle envisage d'intégrer les zones les plus intéressantes en matière de compensation dans les emprises soumises à enquête publique, afin d'assurer par anticipation la faisabilité des compensations sur ces zones, lesquelles feront l'objet de demandes d'autorisations (dossier « CNPN » du dossier d'autorisation environnementale unique, portée par le futur concessionnaire).

Enseignements du GT n°2 relatifs aux pistes de mesures compensatoires environnementales et suites

La DREAL ambitionne de proposer dès l'EUP un projet de compensation global (toutes thématiques), faisable et soutenable, ancré dans la réalité des enjeux du territoire. A la suite du GT n°2 de mai 2022, Egis a présenté les réflexions en cours relatives aux mesures compensatoires avec deux sites en particulier qui apparaîtraient pertinents : la mare de Trinquetaille et la bande entre le canal du Vigueirat et la RD570n.

▪ Concernant la mare de Trinquetaille :

- Lucie Schaeffer, représentante du PNR, a indiqué que des projets et réflexions sur ce secteur peinent à aboutir en raison de divers enjeux (politiques, hydrauliques, d'urbanisation, ...). Une des réflexions est, par exemple, de recréer des mares autour de la mare principale.
- Elle indique que certaines études ont été menées sur le secteur :
 - Etude hydraulique de l'ACCM en 2021 comprenant des propositions de restauration ;
 - Proposition du PNR et du comité de suivi Triton créé pour mener un projet local de restauration.
- Concernant le Triton créé :
 - Des observations ont mis en évidence leur présence probable sur la zone nord du secteur ;
 - le suivi par CMR pattern a mis en évidence une chute du nombre d'individus depuis 2014 puis une augmentation en 2020 par rapport à 2019. Ces variations peuvent s'expliquer par des changements de niveaux d'eau de la mare.
- Sur ce secteur, il pourrait dès lors être intéressant d'intervenir en tant que « facilitateur » pour aider à recréer un site en zone humide, en milieu urbain et connecté au Rhône, tout en tenant compte des projets de la ville et de l'ACCM. Des synergies pourraient également être créées pour réduire le trafic en répondant à la volonté des riverains d'une voie à sens unique et en favorisant le passage de l'espèce.
- Pour l'OFB, il serait pertinent de favoriser des solutions sur cet espace, qui fait aujourd'hui l'objet d'un statut quo qui ne bénéficie pas à l'espèce.
- La DREAL envisage de poursuivre les échanges avec les gestionnaires des zones Natura 2000 et de revenir vers les membres prochainement.

▪ Demande d'informations sur les mesures de compensation agricole envisagées

- Dans le cadre du projet et des mesures de compensation agricole, un travail est mené avec un accompagnement par la Chambre d'Agriculture. L'objectif de la DREAL est de proposer un projet de compensation global, réfléchi concomitamment entre les enjeux agricoles et les enjeux naturels, parfois antagonistes.
- Concernant ces deux thématiques, le Foin de Crau représente un fort intérêt, avec un fort potentiel de requalification de parcelles en foin de Crau.

- Concernant les mesures compensatoires agricoles collectives, celles-ci sont très réglementées avec d'importants aspects financiers. Cette thématique est partagée avec le groupe Agriculture et Hydraulique et des échanges auront lieu en amont avec les parties prenantes (SAFER, ...) pour mutualiser au maximum les mesures à mettre en place sur le territoire.
- **Proposition de réaliser un projet de dédoublement de la voie ferrée**
 - La DREAL indique que la conception actuelle du projet autoroutier permettra à la SNCF de doubler les voies ferrées à terme si elle l'ambitionne.
 - Du fait de la proximité entre le projet et la voie ferrée, certaines mesures sont envisagées avec SNCF telles que des protections acoustiques protégeant de la multi-exposition. A l'échelle régionale, l'utilisation des matériaux excédentaires selon le phasage de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), projet ayant récemment obtenu une DUP, est également en cours de réflexion.

Réflexions générales sur le projet

- **Horizon de partage de la maquette 3D**
 - La DREAL indique que la maquette 3D sera présentée au prochain groupe Cadre de vie (1^{er} trimestre 2023). Elle pourra également être partagée lors du prochain groupe de travail Milieu naturel, pour information.
 - Cette maquette 3D sera complétée, disponible et consultable lors de la phase d'enquête d'utilité publique préalable à la DUP.
- **Etat d'avancement de la démarche de territorialisation ERC Plaine de Crau**
 - La DREAL indique qu'une réunion pourrait avoir lieu en début d'année 2023 pour présenter le diagnostic complet puis y intégrer les projets de l'État, dont le contournement autoroutier d'Arles, la liaison Fos-Salon et le contournement de Martigues / Port-de-Bouc.
 - L'objectif de cette étude consiste bien, à terme, à pouvoir mutualiser les compensations environnementales sur le territoire, à l'échelle de la Plaine de Crau.
- **Précision sur la méthodologie employée pour le bilan GES**
 - Le CEREMA a mis en place une méthodologie nationale qui donne un cadre, bien que plusieurs outils permettent de le réaliser.
 - En complément de cette méthode, un approfondissement sera réalisé sur le choix des matériaux ainsi que de leur provenance et sera pris en compte dans le bilan.

SUITES :

- Une 4^{ème} séance du GT « Milieu Naturel » sera organisée vers la mi-2023. Les éléments suivants seront abordés :
 - Partager le projet stabilisé pour l'enquête publique, avant le dépôt du dossier pour lancement de la consultation inter-services, préalable à l'EUP ;
 - Échanger sur les mesures de réduction en phase chantier ;
 - Présenter les résultats du bilan GES ;
 - Présenter les principes hydrauliques fins retenus.

- Avant cette 4^{ème} séance, des sollicitations de bilatérale pourront avoir lieu, notamment avec les gestionnaires des sites Natura 2000, afin de préciser les besoins et enjeux pour le projet global de compensation. Le cas échéant, si besoin, la DREAL organisera une session de travail complémentaire.
- Concernant l'élaboration d'un « état 0 » solide relatif aux laurons, la DREAL mènera une réflexion sur les modalités pour échanger spécifiquement sur cette thématique.
- Les organismes invités n'ayant pas pu participer aux échanges en séance ou ceux qui souhaiteraient compléter leurs remarques et propositions sont invités à formuler leurs contributions à la DREAL et EGIS par retour de mail, ou à l'occasion d'un échange spécifique avec les bureaux d'étude.

Annexe - Groupe de travail n°3 « Milieu Naturel »

Jeudi 8 décembre 2022

Liste des participants

- Alexandre CRESTEY Parc naturel régional de Camargue
- Jordane LAMBREMON Migrateurs Rhône-Méditerranée
- Cynthia LLAS SYMCRAU
- Richard MARC OFB
- Grégoire MASSEZ Les Amis des Marais du Vigueirat
- Anthony OLIVIER La Tour du Valat
- Gaëtan PLOTEAU Parc naturel régional de Camargue
- Lucie SCHAEFFER Parc naturel régional de Camargue
- Alexis VERBEKE SYMCRAU

Pour la DREAL PACA

- Julien MENOTTI, responsable d'opérations

Pour Egis, bureau d'études

- Anne-Sophie CHAUDAT, cheffe de projet
- Hippolyte POUCHELLE, ingénieur écologue

Pour Nicaya, AMO concertation

- Elise RIBARDIERE