

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Ateliers avec les exploitants agricoles
Secteur Draille Marseillaise

Date de réunion : 09/01/20

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-
Côtes d'Azur

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

Julien Menotti, responsable d'opérations au sein de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, remercie les participants pour leur présence et propose de présenter la reprise du projet puis de passer aux ateliers avec les différents exploitants agricoles.

L'ordre du jour est le suivant (voir support de présentation, transmis aux participants) :

1. Introduction et présentation des participants
2. Le contournement autoroutier d'Arles : historique et modalités de reprise du projet
3. Travail en ateliers avec les exploitants agricoles
4. Suites

Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya conseil, présente le rôle du cabinet qui assiste la DREAL sur le processus de concertation dans le cadre de la reprise du projet. Il présente également les rôles des bureaux d'études Egis et Tercia qui mènent les études. Il rappelle l'objectif de la séance préparatoire et annonce les règles de vie du groupe de travail. Il présente également le déroulé de la séance. Il précise que les points de vue, même divergents, sont tous légitimes. La démarche volontaire de la DREAL a pour objectif d'enrichir ses réflexions et de réaliser sa mission de la meilleure façon possible.

RELEVÉ DES ÉCHANGES :

Axe 1 : Historique et modalités de reprise du projet

Voir support de présentation, partie 1

Julien Menotti rappelle les grands objectifs du projet, qui demeurent inchangés par rapport aux phases précédentes. Il rappelle les conditions dans lesquelles a eu lieu l'arrêt du processus d'études après une bande de tracé proposée en 2011 à l'issue de la concertation publique. En 2013, la réglementation sur le risque d'inondation a évolué. Le contenu du nouveau SDAGE, mis en application à partir de 2016, nécessitait une transparence hydraulique des projets d'infrastructures, d'urbanisme et de bâti. Le projet, à l'époque, n'avait pas pris en compte cet objectif de transparence hydraulique comme entrant, étant basé sur la réglementation alors en vigueur. Julien Menotti précise donc la nouvelle réglementation et les procédures engagées pour trouver des modalités d'adaptation au projet. La commande ministérielle, qui fait suite aux recommandations du Conseil d'Orientation des Infrastructures, prises en compte pour la proposition de loi d'orientation des mobilités (LOM), consiste à reprendre la base du fuseau VSV (variante sud Vigueirat) en prenant en compte une surcôte maximale de 10 cm sur la hauteur d'eau en dehors du lit endigué, d'actualiser les études antérieures pour chacun des enjeux et de mener une concertation réglementaire du public. La phase qui s'engage consiste donc en la recherche du meilleur tracé au sein du fuseau VSV, avec la prise en compte de la nouvelle contrainte de transparence hydraulique. Après les groupes de travail, le dossier de comparaison des différentes variantes de tracé du projet sera proposé au public, avant de reprendre une phase de concertation continue sur la caractérisation détaillée de la variante de tracé retenue (étude d'impact, réduction et compensation). La base du fuseau VSV et en prenant en compte la nouvelle réglementation inondation.

Julien Menotti présente le calendrier prévisionnel en expliquant que l'envergure du projet implique de franchir de nombreuses procédures, en compléments des processus d'élaboration via les études et la concertation. La phase d'enquête d'utilité publique est envisagée à l'horizon 2021/2022. Il précise qu'une durée d'un an est en général nécessaire entre l'enquête publique et la DUP (durée maximale suite à l'instruction du Conseil d'État : 18 mois). La déclaration d'utilité publique sera suivie par la phase d'appel d'offres pour la concession, pilotée par le Ministère, les procédures d'autorisation et les travaux. Un horizon de mise en service à 2028, correspondant à un démarrage des travaux en 2025, a été retenu pour les études de trafic et d'évaluation socio-économiques du projet. Le calendrier présenté jusqu'à la DUP est cohérent avec ces échéances et les recommandations du COI reprises dans la loi LOM.

Echanges

- Un participant demande pourquoi l'autoroute est autorisée à être construite dans une zone inondable alors que son permis de construire à lui n'est pas autorisé dans cette même zone.
 - La DREAL indique que le projet autoroutier est soumis à la même réglementation que tout autre projet, et que c'est d'ailleurs cela qui a causé l'arrêt du projet en 2013. Le nouveau projet devra donc désormais prévoir, en plus du franchissement du Rhône et des canaux par des ouvrages d'art, la mise en place d'ouvrages d'ouvertures de transparence hydraulique (des « ouvertures » dans les remblais de l'autoroute) car le projet doit répondre à toutes les dernières réglementations en matière de prévention des inondations et de sécurité hydraulique.
- Un participant demande quelle sera la hauteur de l'ouvrage de franchissement du Rhône.
 - La DREAL indique qu'il est difficile pour l'heure de donner une hauteur exacte étant donné que le trajet définitif en plan n'est pas validé, et que le choix du tracé en plan influe sur le profil en long du projet (son altitude). Le détail des altimétries pour l'exemple du projet initial (2011-2013) pourra être transmis à titre indicatif. *Post-réunion : voir détails présentation du dernier GT Cadre de vie disponible sur le site www.contournementarles.com, partie « Insertion paysagère »*
- Un participant émet des inquiétudes au sujet de l'inondabilité en soulignant que tous les canaux s'écoulent dans le secteur de la Draille Marseillaise. Il indique que les différents exploitants agricoles craignent que ce projet conduise à renforcer l'inondabilité de ce secteur.
 - La DREAL rappelle que le projet ne sera déclaré valable et d'utilité publique que s'il respecte tous les critères de la réglementation concernant la prévention des inondations et qu'il ne crée pas de « sur-inondation ». Des études de risque sont actuellement menées sur le pays d'Arles pour pouvoir mieux connaître ce risque et l'appréhender. La DREAL souligne que la réglementation impose déjà au projet autoroutier de ne pas dégrader la situation existante sur projet sur les aspects hydrauliques (hydraulique fluviale pour le risque inondation avec scénario défavorables en cas de crue 1856 et rupture des digues, hydraulique routière avec phénomènes d'occurrence plus grande type crue décennale). Les ateliers en concertation continue sur la thématique Hydraulique ont confirmé qu'il existe déjà aujourd'hui des dysfonctionnements, que le projet n'a pas obligation de traiter mais qui seront néanmoins examinés dans le cadre des études techniques du projet. La DREAL indique qu'elle a pris bonne note de la situation sur le territoire d'Arles et de l'interaction permanente entre la dimension irrigation et la dimension inondabilité. La DREAL indique que l'hydraulique est au premier plan des études menées. C'est la raison pour laquelle tout est étudié de concert tout en sachant qu'aujourd'hui les réglementations sont beaucoup plus strictes que par le passé (une manière de « préserver l'avenir » en prenant en compte les évolutions climatiques), et que si le projet n'est pas capable de les respecter alors il ne se sera pas autorisé.

- Un participant indique que pour beaucoup d'habitants ce projet est perçu comme destructeur pour l'environnement, le climat.
 - La DREAL indique qu'une concertation publique réglementaire sera organisée dans les prochains mois au cours de laquelle les exploitants agricoles, comme tout le public, pourront s'exprimer et manifester leur accord ou désaccord avec le projet. Toutes les personnes qui se sentent concernées pourront participer et émettre leur avis. Julien Menotti indique que l'objectif de la séance du travail du jour consiste à mettre à jour la connaissance du territoire et des exploitations agricoles pour bien prendre en compte son évolution. Il ajoute que la DREAL souhaite connaître au mieux le territoire pour évaluer de façon fine les impacts des différents tracés, pour tous les thèmes donnés, éclairer au mieux les décisions à venir sur le choix du tracé et anticiper dès à présent la phase d'étude visant à réduire puis compenser les impacts.
- Un participant demande quel est le coût du projet.
 - La DREAL indique que le coût du projet actualisé ne pourra être connu qu'après le choix du tracé technique. A titre indicatif, le projet dans version 2012, sans prise en compte des nécessaires ouvrages de transparence hydraulique qui pouvaient être évalués autour de 150M€ (à confirmer par études de modélisation en cours), était évalué à 580M€. Tous les coûts actualisés des différentes variantes de tracé, avec les nouveaux ouvrages, seront éclairés pour le dossier de concertation publique. e
- Un participant demande pourquoi le projet a été relancé à partir des études de 2011/2013 et pas de 2005.
 - La DREAL indique que c'est le Conseil d'Orientations des Infrastructures, qui, lorsqu'il a préconisé la relance du projet, a pris en compte le le projet de 2011 et les adaptations technique possibles pour répondre à la nouvelle réglementation sur le risque inondation.. Le Ministère a fait siennes ces préconisations, intégrées dans le projet de loi LOM depuis concrétisé, et demandé à la DREAL de reprendre les études et relancer le projet au sein du fuseau VSV (une étape en arrière par rapport à 2013, compte tenu des besoins d'études et de modélisation hydrauliques à intégrer au projet. Pour autant, la DREAL mène l'actualisation des études ayant conduit au choix du fuseau VSV en 2005, pour les confronter à l'évolution du territoire et des réglementations depuis. C'est un procédé classique sur ce type de grands projets, dont les étapes se franchissent sur plusieurs années voire plusieurs décennies. Le dossier actualisé sur les grandes options de passage et le choix du fuseau VSV sera versé à la connaissance du public dès la concertation réglementaire de cette année.
- Un participant demande si en élaborant le contournement autoroutier on ne déplace pas le problème du trafic et de la circulation sans l'éradiquer.
 - La DREAL indique que les études de trafic permettent de comparer, sur une zone très élargie pas seulement la RN113 et le nouveau tracé autoroutier, les situations avant et après projet. . Un des objectifs du projet est bien de délester le centre d'Arles du trafics de transit PL, ceux-ci passant en effet par le contournement. La DREAL indique que la carte de prévision du trafic est disponible sur le site internet www.contournementarles.com dédié au projet.

Axe 3 : Travail en Ateliers

Voir support de présentation, partie 2

Anita DROUET, du cabinet Tercia, présente les règles de travail de l'atelier. Elle présente également les objectifs de l'atelier qui consistent à mieux connaître le territoire agricole, de mieux identifier les incidences du projet sur les exploitations et de mieux évaluer les impacts et les incidences.

Les ateliers proposés sont prévus en plusieurs temps afin que les participants puissent traiter les différentes thématiques :

- **Un travail sur carte pour les « exploitations » : étude du bâti, caractérisation du parcellaire (occupation du sol, mode de faire valoir, engagement environnemental)**

- **Un travail sur carte sur l' « irrigation » : parcelles irrigables ou non**
- **Un rapide questionnaire sur l'exploitation**

Les ateliers sont proposés simultanément pour répartir le nombre de personnes sur une même carte. Les participants peuvent également compléter certaines informations (type de culture, ...) sur les parcelles voisines qu'ils connaissent dès lors qu'ils disposent d'une connaissance appropriée.

Les participants dans leur ensemble ont communiqué des informations très utiles sur leurs exploitations agricoles à l'équipe projet et ont également partagé des connaissances significatives sur les parcelles voisines .

Axe 4 : Les Suites

Voir support de présentation, partie 3

- Le support de présentation et la note de synthèse de la séance seront transmis aux invités et participants.
- La concertation publique réglementaire sur les variantes de tracés est prévue pour avoir lieu entre mai et juin 2020 (après les élections municipales).

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Atelier avec les exploitants agricoles

ANNEXE – LISTE DES PRESENTS

DREAL

Julien Menotti

EGIS

Anne-Sophie Chaudat

TERCIA

Anita Drouet

Anahid Simon

NICAYA

Stéphane Saint-Pierre

Pauline Sabouraud

Chambre d'Agriculture 13

Jean-Marc Bertrand

Exploitants agricoles

André Andrighetti

Mélodie Perrin

Mireille et Guy Mathieu

Jérôme Roux

Francis Roux

Jacques et Magali Decruz

Corinne Dub

Hélène Masseiglia

Thierry Christophe

Christine Kanel

David Laforest

Denis Fermet

Jérôme Juglaret

Gilbert Aymes

Matthieu Bovetto

Frédéric Bovetto