

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Ateliers avec les exploitants agricoles
Secteur Tête de Camargue

Date de réunion : 08/01/20

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 le choix d'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 puis le PPRi d'Arles, obligeaient au respect d'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 nouveau de transparence hydraulique comme entrant, étant basé sur la réglementation antérieurement en vigueur.

Julien Menotti présente la nouvelle réglementation et les démarches 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 considérant que l'incidence maximale du projet ne doit pas générer une surcôte de plus de 10 cm sur la hauteur d'eau en dehors du lit endigué,
- à actualiser les études antérieures pour chacun des enjeux et de mener une concertation réglementaire avec public.

La phase qui est engagée depuis l'année 2019 consiste donc en la recherche du meilleur tracé au sein du fuseau VSV, avec la prise en compte de la nouvelle exigence réglementaire de transparence hydraulique.

Après le travail des groupes thématiques engagé dans le cadre de la concertation continue, le maître d'ouvrage va proposer à la concertation publique différentes variantes de tracé du projet.

Une fois une variante de tracé retenue, le maître d'ouvrage reprendra une phase de concertation continue pour caractériser de façon détaillée la variante de tracé retenue (étude d'impact, réduction et compensation).

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 de plus d'un an est en général nécessaire entre l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique (DUP), la durée maximale de l'instruction par le Conseil d'État étant de 18 mois.

La déclaration d'utilité publique sera suivie par la phase d'appel d'offres pour la concession, pilotée par le Ministère puis par 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 indique que la création d'une autoroute va engendrer de la pollution lumineuse qui n'est pas compatible avec les productions agricoles notamment celles en culture biologique car cela pourrait mettre en péril le rôle des prédateurs naturels sur les bioagresseurs. Il indique également que les études environnementales ne sont en général pas menées, selon lui, au bon moment. En effet les périodes de juillet et août sont souvent privilégiées alors qu'il estime qu'il serait plus pertinent de les mener au printemps ou en fin d'automne car c'est à ce moment-là que les espèces sont visibles.
 - Egis et la DREAL indiquent que les inventaires sont menés à plusieurs reprises et en toutes saisons depuis la relance du projet pour avoir la connaissance la plus fine possible du milieu naturel, de la faune et de la flore.
- Un participant demande pourquoi la possibilité d'élaborer un tunnel sous-terrain n'est pas étudiée.
 - La DREAL indique que ce n'est pas dans la commande du Ministère ni du Conseil d'Orientation des Infrastructures qui a préconisé une relance du projet au sein du fuseau Sud Vigueirat. C'est la raison pour laquelle la DREAL mène aujourd'hui les études et la concertation au sein de ce fuseau.
 - 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 exprime son avis contre le projet..
 - La DREAL rappelle 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 explique également que la DREAL anime actuellement des

groupes de travail dans différents thèmes (agriculture, cadre de vie, hydraulique, milieu naturel, trafic, échangeurs et aires de service) pour travailler à établir le meilleur projet.

- Il indique que l'objectif de la séance de 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.

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 .

Lors de l'atelier, des participants ont proposé un nouveau tracé pour le secteur Tête de Camargue que le maître d'ouvrage va analyser.

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

Romain Baduel

NICAYA

Stéphane Saint-Pierre

Pauline Sabouraud

Chambre d'Agriculture 13

Jean-Marc Bertrand

Exploitants agricoles

Christine Kugener

Patricia Trivella

Françoise Tilman

Stéphan Charmasson

Joël Cerri

Dario Viola

Jean-Claude Dijol

Jacques Wydler