

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Groupe de travail Agriculture
Réunion préparatoire

Date de réunion : 27/06/19

Lieu : CCI Pays d'Arles – Arles

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Invités + Participants

DEROULEMENT DE LA SEANCE :

Julien Menotti, propose aux participants l'ordre du jour suivant (*voir support de présentation projeté, transmis aux participants*) :

1. Présentation des participants
2. Règles et déroulé de l'atelier
3. Projet de contournement autoroutier d'Arles
4. Concertation continue et groupe de travail agriculture
5. Calendrier prévisionnel
6. Contexte agricole du projet et méthodologie d'étude
7. Suites

RELEVÉ DES ECHANGES :

Julien Menotti, responsable d'opérations au sein de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, introduit la séance et partage les intentions de la DREAL de concerter avec les acteurs locaux dans le cadre de la reprise du processus d'élaboration du projet, après une pause de plusieurs années (derniers échanges avec les acteurs en local en 2013).

Stéphane Saint-Pierre, du cabinet de conseil Nicaya, présente le contexte de relance de la concertation continue, la raison d'être de la séance préparatoire du jour pour ajuster le processus de travail. Il propose les règles de vie du groupe de travail et reçoit l'assentiment des participants quant à leur respect. Il précise que le COPIL aura vocation à valider les propositions d'organisation de la concertation continue, en lien avec les échanges issus des réunions préparatoires des groupes de travail thématiques. Il est convenu avec les participants de respecter la confidentialité des documents (documents de travail non validés, supports ds échanges) qui leur seront communiqués avant et pendant les séances de travail des groupes thématiques.

Axe 1: Rappels du projet et présentation de la concertation continue

Voir support de présentation, parties 1 et 2

Les participants partagent dans un premier temps leurs **attentes** relatives à la démarche :

- Aboutir à un projet approprié et connecté aux enjeux locaux que les acteurs de terrain connaissent bien ;
- Assurer l'écoute des avis des participants sans répéter les discours tenus dix ans plus tôt ;
- Prendre en compte les impacts sur l'agriculture ;
- Prendre en compte de façon exhaustive les enjeux liés à la consommation foncière et à la biodiversité ;
- Adopter une vision globale de la problématique du contournement et de la requalification de la RN113 au droit de la ville d'Arles ;
- Anticiper la montée des eaux en lien avec le changement climatique ;
- Maintenir une emprise minimale au sol et réduire les nuisances.

Les participants partagent dans un second temps leurs **craintes** relatives à la démarche :

- Aboutir à une concertation non transversale et non grand public ;
- Retarder encore la réalisation du contournement autoroutier ;
- Que le projet « massacre » le territoire ;
- Que le projet soit enterré.

Axe 2 : Echanges avec les participants suite présentation DREAL

Voir supports de présentation, parties 3, 4 et 5.

- Une question est posée concernant l'explication de la surcote limitée à dix centimètres.
 - Julien Menotti répond que le projet dans sa version 2013 avait été établi en prenant en compte la réglementation hydraulique de l'époque (SDAGE, PGRI). La nouvelle réglementation fixe les nouveaux objectifs de transparence hydrauliques pour les ouvrages, notamment ceux situés dans un champ d'expansion des crues protégées par un système d'endiguement. Les modalités d'adaptation du projet pour le rendre conforme à cette réglementation (impact sur la ligne d'eau du projet limité à +10cm en dehors du lit endigué derrière digues requalifiées) constituent la nouvelle contrainte en entrée des études hydrauliques du projet de contournement.
- Une question est posée sur le cadre de la concertation qui s'engage
 - La DREAL indique à nouveau le cadre de la commande ministérielle, avec la recherche de la meilleure solution au sein du fuseau VSV. Les études en cours et la concertation s'inscrivent dans ce cadre.
- Une participante indique qu'un rapport « Duron » avait été publié estimant que ce fuseau était le plus impactant pour le territoire.

- La DREAL rappelle les conclusions, pour le contournement d'Arles, du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures début 2018, qui a précédé la commande ministérielle de reprise des études.
- Un participant rappelle que l'autoroute vers Montpellier fait face régulièrement à des problèmes d'inondation et qu'il n'a pas été empêché pour autant (il est nettoyé à chaque fois par les services de l'État puis remis en service). Il craint que la transparence hydraulique soit un prétexte pour ne pas réaliser le projet alors qu'il existe déjà deux barrières à la montée des eaux: la RN113 et la voie ferrée. Il rappelle que l'eau traversante fait partie de l'histoire du territoire.
 - Julien Menotti précise que la réglementation, en l'occurrence le SDAGE 2016-2021 s'applique à tous les projets autorisés postérieurement à cette réglementation, pas seulement le contournement d'Arles et pas seulement les projets d'infrastructures linéaires. Il indique que les « surcoûts », publiés dans les médias pour la prise en compte d'ouvrages complémentaires permettant de respecter les nouveaux objectifs de transparence hydraulique du projet, ne sont que des estimations sommaires. Ce sont bien les nouvelles études hydrauliques qui s'engagent qui permettront ensuite de définir les ouvrages complémentaires nécessaires, et donc le coût actualisé du projet.
- Il est rappelé que le COI a réévalué, à la demande du gouvernement, tous les grands projets d'infrastructures du territoire national et a recommandé au gouvernement de retenir le projet de contournement autoroutier d'Arles. Il a défini différents horizons de réalisation pour les projets en fonction de 3 rythmes budgétaires possibles pour les investissements (AFITF) Le gouvernement a fait siennes les propositions du COI dans sa proposition loi d'orientation des mobilités, intégrant le scénario médian de financement AFITF ; l'horizon de réalisation pour le contournement d'Arles est, dans ce scénario médian, l'horizon 2028 – 2032.
- Un participant mentionne que de nombreux éléments ont changé au cours des dernières années : la réglementation sur les risques d'inondations, les nouvelles difficultés auxquelles doivent faire face les agriculteurs, le trafic routier qui va encore s'accroître avec le développement du port de Fos. Il indique également que les mentalités elles aussi ont évolué et que désormais le public refuse de respirer un air pollué et de détruire des zones naturelles. Selon lui, il n'est pas logique de se baser sur un fuseau analysé il y a longtemps sans prendre en compte toutes ses externalités. Il estime que l'on gagnerait du temps en trouvant une solution alternative à ce fuseau.
 - Julien Menotti indique que la lettre de la ministre cadre l'action de la DREAL de travailler dans le cadre du fuseau VSV, en cohérence avec les orientations de la LOM. Il mentionne que la reprise des études et de la concertation pour retenir le meilleur tracé au sein du fuseau VSV offre de nombreuses possibilités, et que l'ensemble des enjeux et des études seront actualisées.
- Julien Menotti indique qu'un horizon de mise en service doit être défini dès les études amont pour les études de trafic et d'évaluation socio-économiques du projet. C'est l'année 2028, cohérente avec le calendrier présenté jusqu'à la DUP et cohérent avec les recommandations du COI reprises dans la loi LOM, qui est pris en compte.
- Un participant demande si la démarche consiste à définir d'abord la variante de tracé et à mener ensuite les études d'impact, ce qui ne serait pas très pertinent

de son point de vue, les impacts devant être pris en considération pour définir la « meilleure variante de tracé ».

- Julien Menotti indique qu'il s'agit d'abord de choisir les meilleurs tracés en prenant en considération les impacts respectifs (comparaison multi-critères). Une fois le meilleur tracé retenu, différentes investigations seront conduites, notamment celles relatives aux compensations. La formalisation du dossier de l'étude d'impact aura lieu à ce moment-là, mais évidemment la démarche ERC est intégrée dès le début des études.
- Un participant interroge la DREAL pour savoir qui va piloter l'atelier sur la requalification de la RN 113 et en quoi cet atelier va consister.
 - Julien Menotti répond que cet atelier spécifique doit être en tout état de cause alimenté par les nouvelles études de trafic du contournement. Il précise que des études relativement poussées avaient déjà été menées jusqu'en 2013 par la Ville d'Arles, jusqu'à ce que l'avancement du projet autoroutier soit interrompu, et que ceci est suffisant pour relancer les études du contournement (hypothèses prises en compte pour capacité et vitesse sur la RN113 après mise en service du projet autoroutier). Les modalités de groupe sur la requalification (contenu, niveau d'avancement de l'étude pour prise en compte dans le dossier d'enquête du Contournement) sont à examiner par la Ville mais ne constituent donc pas un frein aux réflexions des autres groupes.
 - Aline Martin de la Ville d'Arles confirme qu'il y a eu des études très poussées sur la requalification de la RN 113. Un plan guide avait été établi, et ces données sont celles à prendre en compte par la DREAL à ce stade. La relance du groupe thématique spécifique se fera en temps voulu, sur la base des données d'entrée issues des études de trafic du contournement.
- Un participant fait remarquer que certains groupes de travail sont les mêmes que ceux du passé. Il propose que les productions de ces groupes soient remobilisées pour ne pas repartir à zéro.
 - Julien Menotti indique que la DREAL et l'équipe de maîtrise d'oeuvre ont bien appréhendé entre février et mai 2019 les productions nombreuses issues des anciens groupes de travail, au même titre que les dossiers d'études techniques, et que le projet ne repart effectivement pas de zéro, ce qui justifie le calendrier prévisionnel envisagé.
- Un participant formule la proposition de mettre en place un groupe de travail pour définir les mesures d'urgence à prendre d'ici la réalisation du contournement pour protéger la population des menaces sanitaires et du bruit de la RN113 actuelle
 - Julien Menotti indique que les propositions de mesures sur le réseau routier national actuel ne concernent pas le projet de contournement à proprement parler, et qu'il n'a pas mandat pour répondre à ce type de demandes. Il précise néanmoins que les études du contournement permettront d'établir un état des lieux exhaustif pour la situation autour de la RN113 actuelle, notamment avec un état initial à jour concernant les aspects bruit et qualité de l'air (renvoi au groupe thématique « Cadre de vie »).
 - Stéphane Saint-Pierre complète en indiquant que les propositions des participants seront communiquées au COPIL pour information et éventuelles suites à donner.

Axe 3 : Présentation du contexte agricole du projet - EGIS

Voir support de présentation, partie 6

- Un participant indique qu'il sera important de vérifier les effets d'ombre portée du projet qui devrait être plus importants que dans la précédente version. Il indique qu'il sera également important d'intégrer les données sur les aires de service et les échangeurs assez tôt, ce qui n'avait pas pu être le cas en 2011 – 2012.
- Concernant les participants au groupe de travail agriculture :
 - Stéphane Saint-Pierre propose que chaque participant prenne connaissance de la liste proposée dans le document de présentation et fasse ses propositions de compléments à la DREAL par e-mail en mentionnant le nom, prénom et les responsabilités et coordonnées (tel et mail) des personnes concernées
 - Un participant propose d'inviter l'Association d'irrigants et le Syndicat d'assainissement d'Arles à ce groupe (le syndicat groupé a pour sa part été supprimé).
- Une participante requiert le point de vue de la SAFER sur des gels de terrains qui seraient liés au contournement autoroutier.
 - La SAFER indique qu'il n'y a pas de terrains gelés à ce jour pour le projet.
 - Elle précise qu'une propriété avait été acquise par anticipation en lien avec une opportunité foncière mais que, comme le projet a été stoppé, elle a vendu depuis cette propriété.
- Un participant indique qu'il serait pertinent de réserver d'ores et déjà les bandes concernées par le futur tracé et d'en chercher de nouvelles pour y installer les agriculteurs impactés par le projet de contournement
 - La DREAL indique que le tracé n'est pas encore redéfini de façon précise et qu'il est donc difficile de connaître les terres impactées
 - Une fois le tracé connu (après concertation réglementaire et décision du COPIL), la SAFER cherchera effectivement à anticiper pour compenser la perte de foncier et trouver les moyens de relocaliser des activités agricoles impactées par le contournement.
 - La DREAL envisage alors de conventionner avec la SAFER dans ce sens
- Julien Menotti indique que la réglementation prévoit désormais, pour certains projets, la nécessité de mener une étude préalable spécifique analysant les effets sur l'économie agricole du territoire, les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que les mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire. Le projet de contournement entre dans ce cadre (voir méthodologie présentée par TERCIA en suivant). Les mesures de compensation collectives complètent alors les mesures individuelles déjà réglementées.
 - Un participant fait remarquer que cette compensation ne permettra pas de maintenir les surfaces cultivées, il y aura bien perte de surfaces agricoles, mais qu'elle permettra de relocaliser des exploitants impactés par le contournement sur de nouvelles parcelles agricoles.
- Un participant indique que la montée des eaux en Camargue va faire disparaître des surfaces agricoles et qu'il est important de ne pas perdre de nouvelles surfaces agricoles
 - La DREAL indique que ces informations permettront d'alimenter les prochains ateliers.

- Un participant indique que deux propriétés de foin de Crau en bio sont impactées complètement.
 - La DREAL indique que le tracé va être reprecisé et que c'est à l'issue de cette démarche qu'il conviendra de faire le point sur les propriétés impactées. Dans tous les cas, les situations individuelles seront traitées en bilatérale entre la DREAL / le maître d'œuvre et les propriétaires fonciers et fermiers concernés (phase suivante).
- Un participant fait remarquer que différents représentants de culture bio ne sont pas représentés au cours du présent atelier (riz, vergers ...). Il est convenu de faire remonter à la DREAL des propositions de participants complémentaires.
- Un participant demande comment les estimations du coût de relocalisation et d'indemnisations seront effectuées.
 - Julien Menotti répond que les estimations liées aux expropriations et aux pertes d'activités seront réalisées une fois la Déclaration d'Utilité Publique prise et sur la base d'évaluations financières réalisées par France Domaine.

La séance s'achève sur les suites données au présent atelier :

- Envoi aux participants du support de présentation de la séance et d'une synthèse des échanges
- Dates des séances préparatoires pour les prochains ateliers
 - Cadre de vie : 2 juillet,
 - Environnement-milieus naturels : 8 juillet,
 - Hydraulique (risque inondation et hydraulique routière) 11 juillet (la question de l'irrigation / hydraulique agricole est abordée dans le groupe agriculture)
- COPIL à la fin juillet
- Réunions des groupes de travail thématiques à la rentrée de septembre (sous réserve de la décision du COPIL)

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Atelier préparatoire Agriculture du 27 juin 2019

ANNEXE – LISTE DES PRESENTS

DREAL

Julien Menotti

EGIS

Anne-Sophie Chaudat

TERCIA

Anita Drouet

Nicaya

Stéphane Saint-Pierre

Laure Baudin

Ville de Saint-Martin de Crau

André Manelli

Laurent Galy

SAFER PACA

Yoann Chassagne

Christophe Campanelli

CCI Pays d'Arles

Christelle Castell

Comité Foin de Crau

Didier Tronc

SYMCRAU

Alexis Verbeke

Chambre d'Agriculture 13

Jean-Marc Bertrand

PETR Arles

Aurélien Despinasse

CIQ Pont de Crau

Remy Rouzies

CIV Raphèle

Gerard Quaix

CIQ Roquette

Michel Le Meur

Alain Othinin Girard

Ville d'Arles

Aline Martin

Propriétaire terrien

Roger Bovetto

Collectif riverains Pont de Crau

Monique Chiesa

CIQ Centre-ville

Victoria Mrozowski

Janine Martin

Agir pour la Crau / FNE

Jean-Luc Moya

ACEN

Marie-Hélène Bousquet Fabre

Muriel Espejo

Ville de Saint-Martin de Crau / Amis du Vieil Arbre / Comité de soutien au PNR de Camargue

Vincent Ramon

PNR de Camargue

Jean-Christophe Briffaud

Sous-préfecture d'Arles

Karim Van Nigom

DDTM 13

Loic Bonnier

Association Oui au contournement autoroutier maintenant

Odile Crombé

PETR

Jean-Claude Arnaud

Marion Biscione

Agriculteur / Collège citoyen

Steve Mathis