

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE relative à la réalisation par l'État du projet
de CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES**

**RÉUNION D'INFORMATION ET D'ÉCHANGE
AVEC LE PUBLIC**

**Saint-Martin-de-Crau
Lundi 15 décembre 2025**

**Sous la présidence de M. Alain CHOPIN
(*président de la commission d'enquête*)**

**et de Mmes. Denise VELEMIR et Katheryne CICCONARDI, membres titulaires
désignés par le Tribunal Administratif de Marseille**

CADRE JURIDIQUE DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Art L 123-13 du Code de l'Environnement

Le président de la commission d'enquête peut organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

Art R 123-17 du Code de l'Environnement

Lorsque le président de la commission d'enquête estime que l'importance ou la nature du projet rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, il en informe l'autorité organisatrice de l'enquête (*Préfecture*) et le responsable du projet (*DREAL*)

Arrêté préfectoral n°2025-51 du 5 décembre 2025

Deux réunions d'information et d'échange avec le public, présidées par monsieur Alain CHOPIN, président de la commission d'enquête, sont organisées, dans chacune des communes concernées par le projet :

- Lundi 15 décembre 2025 - Saint-Martin-de-Crau - 18h à 20h30
- Mercredi 17 décembre 2025 - Arles - 18h à 20h30

POURQUOI UNE REUNION PUBLIQUE ?

et

POURQUOI UNE PROLONGATION D'ENQUÊTE ?

QUELQUES RAPPELS UTILES

- **L'objectif** d'une enquête publique et **la mission** d'un commissaire enquêteur
- **Une enquête publique unique** sur ce projet porté par l'Etat (*mais plutôt une « 4 en 1 »*) :
 - L'utilité publique du projet de contournement
 - La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des deux communes
 - Le classement dans la catégorie des autoroutes du contournement

Nota : n'entre pas dans le champ de cette enquête, le projet de requalification de la RN 113 porté par la Ville d'Arles dans son périmètre communal et qui fera l'objet d'une enquête spécifique ultérieurement.

CADRAGE DE LA RÉUNION PUBLIQUE

- **Les trois acteurs** autorisés à échanger
- **L'enregistrement audio** réglementaire
(art R123-17 du code de l'environnement)
- **Les dernières modalités pratiques**
etla **bonne tenue** des échanges !

TEMPS D'ÉCHANGE

Avant le lancement de la présentation du projet par la DREAL, avez-vous des questions pour la commission d'enquête ?

- Levez-la main
- Nous vous apportons un micro afin que tout le monde vous entende, après vous être présenté.

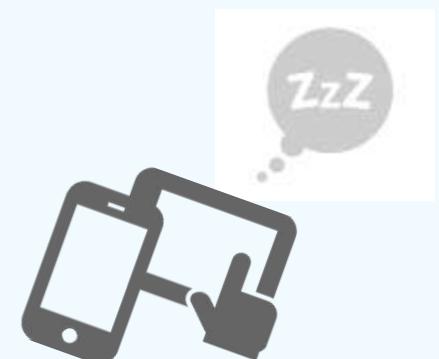
ORDRE DU JOUR

Durée	Séquences
Durée 02h30	
8 min.	<ul style="list-style-type: none">• Propos introductifs du président de la Commission d'enquête
7 min.	<ul style="list-style-type: none">• Déroulé de réunion, charte vie de groupe et présentation des intervenants
45 min.	<ul style="list-style-type: none">• Le projet de contournement autoroutier<ul style="list-style-type: none">• Objectifs, consistance et calendrier prévisionnel• Présentation détaillée (maquette 3D)• Financement du projet et système de péage• Échanges sur le financement et le système de péage – 15 minutes
1h25	<ul style="list-style-type: none">• Information et échanges thématiques<ul style="list-style-type: none">• Composantes du projet à Saint-Martin de Crau - 15 minutes• Effets du projet sur l'accidentologie, la congestion et les trafics - 20 minutes• Impacts sur l'eau et les milieux aquatiques - 20 minutes• Mesures de compensation - 15 minutes• Questions diverses – 15 minutes
	<p>Clôture de la séance par le président de la Commission d'enquête</p>

CHARTE DE LA RÉUNION

Tout le monde a raison...
... Partiellement !!!

- **Pas de jugement**
- **Écoute**
- **Bienveillance**
- **Échanges respectueux**
- **Respect des différents temps de la réunion**



Les supports présentés aujourd'hui seront mis en ligne sur le site
www.contournementarles.com

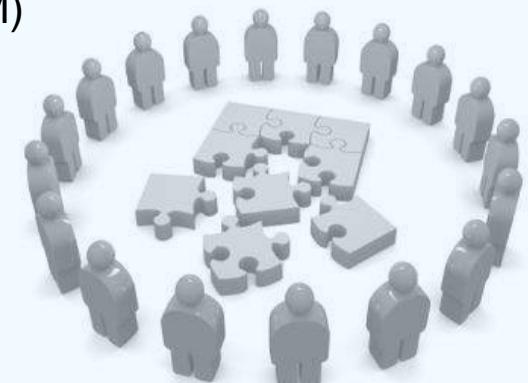
CHARTE DE LA RÉUNION

Maître d'ouvrage – DREAL Provence Alpes Côte d'Azur

- Sébastien FOREST - Directeur
- Nadia FABRE – Cheffe du Service Transports Infrastructures et Mobilité (STIM)
- Mathieu GICQUEL – Chef de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage (UMO / STIM)
- Jeanne CRAYSSAC – Responsable d'opération (UMO / STIM)

Bureau d'études techniques - Egis

- Vincent LARUE – Directeur de projet
- Anne-Sophie ALLIBE – Cheffe de projet



Animation / facilitation – Nicaya conseil

- Stéphane SAINT-PIERRE
- Samuel MAZZER
- Ambre PEREIRA
- Émilie MAURE

Lorsque vous prendrez la parole, nous vous proposons de vous présenter :
prénom, nom, lieu de résidence et organisme (habitant, élu, ...)

LE PROJET

- 1. Objectifs, consistance et calendrier**
- 2. Présentation détaillée (maquette 3D)**
- 3. Financement et système de péage**



LE PROJET

- 1. Objectifs, consistance et calendrier**
- 2. Présentation détaillée (maquette 3D)**
- 3. Financement et système de péage**



Objectifs actualisés du projet issus de la concertation 2019-2024

Améliorer la qualité de vie des riverains de la RN113-RN572 des communes d'Arles et Saint-Martin de Crau

Contribuer au dynamisme socio-économique du Pays d'Arles

Améliorer les déplacements du quotidien et la sécurité des usagers locaux

Contribuer à un réseau de transport national et européen fiable, de haute qualité de service et de sécurité, au bénéfice de la connectivité multimodale des pôles économiques régionaux

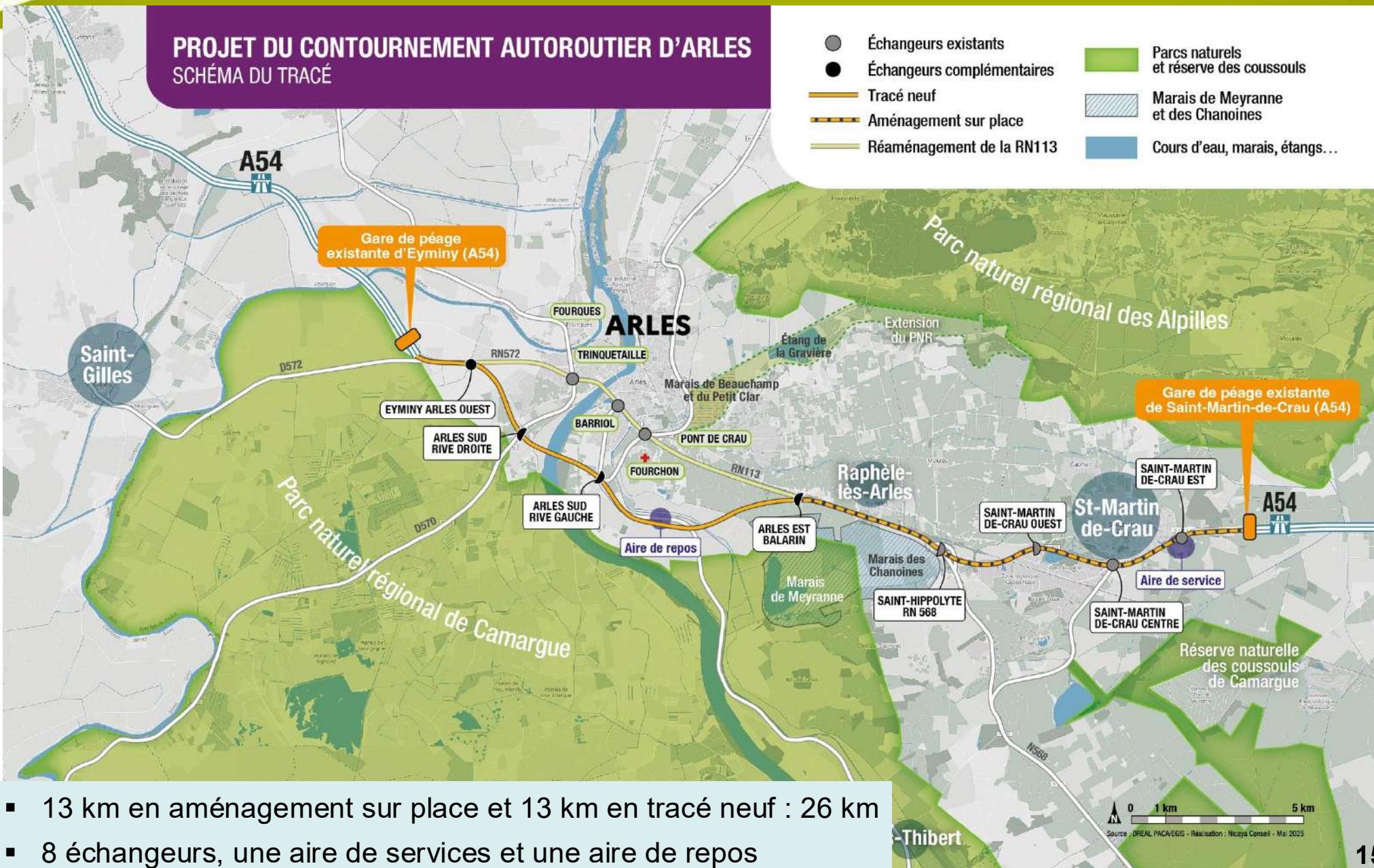
2 lignes directrices complémentaires essentielles dans la conception du projet:

- Prendre en compte les enjeux d'émissions de GES et les effets du changement climatique
- Prendre en compte les enjeux de biodiversité, de fonctionnement hydraulique et agricole du territoire

Consistance du projet

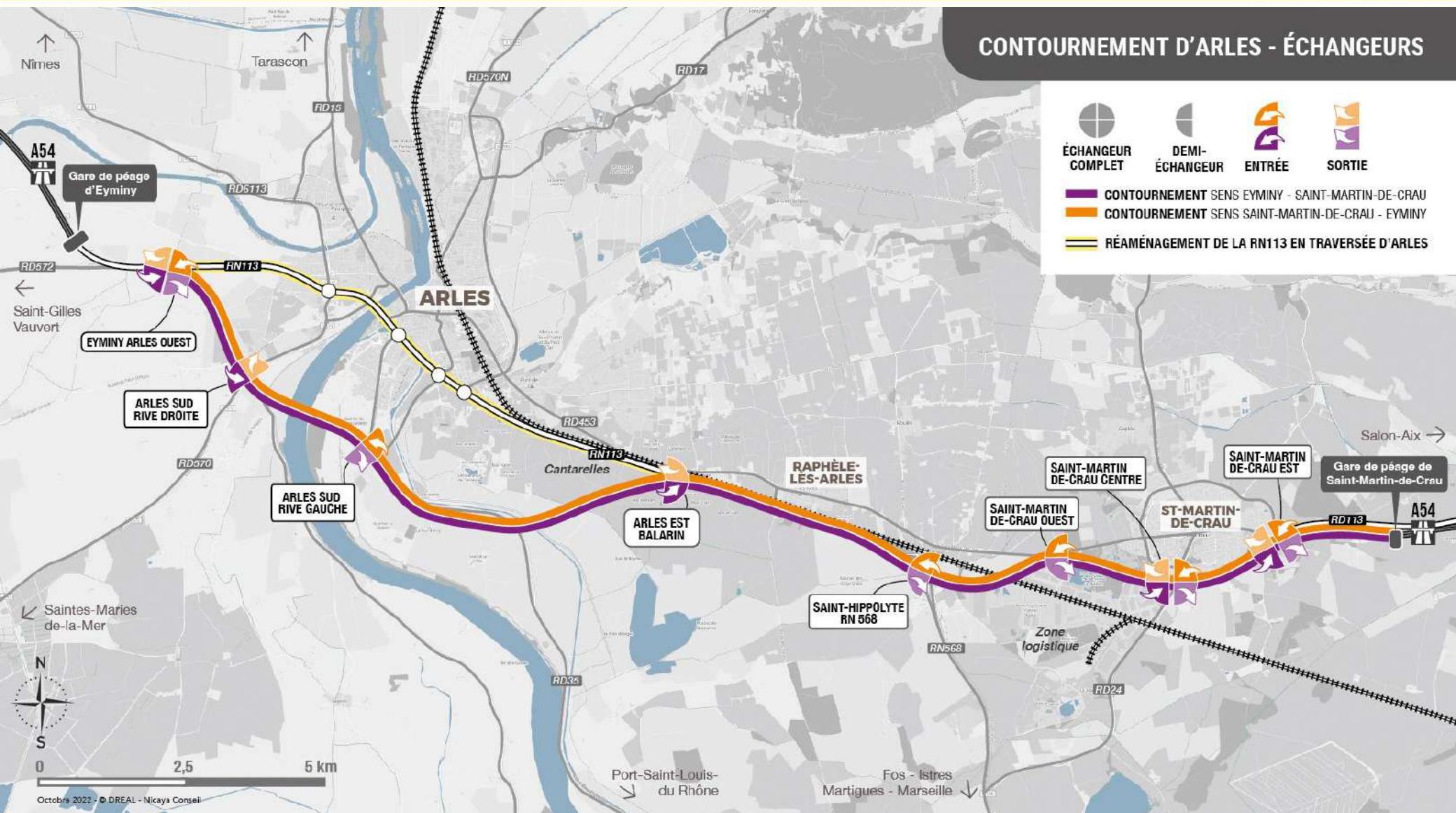
PROJET DU CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

SCHÉMA DU TRACÉ



- 13 km en aménagement sur place et 13 km en tracé neuf : 26 km
 - 8 échangeurs, une aire de services et une aire de repos

Système d'échanges



Enjeux d'insertion du projet dans le territoire

- **Un territoire exceptionnel dont les enjeux ont bien été pris en compte**
 - Équilibre hydraulique fragile : Rhône, canaux, fossés, ...
 - Agriculture diversifiée et intégrée au paysage local
 - Biodiversité exceptionnelle
 - Zones habitées (+/- densément selon secteurs)
- **Un projet conçu avec une très haute exigence environnementale**
 - Préservant au mieux les activités agricoles et milieux naturels
 - Prévoyant des mesures d'insertion fortes pour :
 - Respecter les exigences réglementaires
 - Intégrer les recommandations des collectivités / autorité environnementale / ministère / ...
 - Prendre en compte les attentes / besoins de la concertation : collectivités, riverains, agriculteurs, associations, chambre consulaires, gestionnaires de réseaux, ...

Impacts surfaciques du projet

- **Emprises du projet réduites au strict nécessaire**
 - Réutilisation emprises existantes (moitié du linéaire : **13 km**)
 - Bassins d'assainissement dans les délaissés ou enterrés
 - Optimisation des emprises des aires et artificialisation limitée
- **193 ha d'impacts bruts (sans mesures d'insertion ou de compensation)**
 - 53 ha de milieux naturels
 - 140 ha de surfaces agricoles (0,3% des surfaces agricoles utiles des communes)
 - Env. 80 bâtis divers à acquérir : Mas, cabanons, serres, ...
- **Mesures de compensation mises en œuvre pour les impacts n'ayant pu être évités**

Approfondi dans la suite de la présentation → ***Mesures de compensation***

Effets globaux du projet pour le territoire (1/4)

- **Centre urbain d'Arles libéré du transit**
 - 90% du trafic de transit reporté sur le contournement
 - Opportunité pour les collectivités de renforcer les effets du contournement : mieux relier les quartiers, repenser le système des mobilités et redynamiser le cœur de ville
- **Amélioration globale de la qualité de l'air**
 - Pour **environ 22 000 personnes** : réduction du risque sanitaire grâce à la diminution de l'exposition des populations à la pollution dans les zones les plus densément peuplées (gaz effet de serre, particules fines, dioxyde d'azote, ...)
 - **2 400 riverains** de la RN 113 passent en-dessous des seuils réglementaires d'exposition au dioxyde d'azote d'ici 2048

Approfondi dans la suite de la présentation → *Composantes du projet à St-Martin-de-Crau*

Effets globaux du projet pour le territoire (2/4)

- **Fluidification des trajets et amélioration de la sécurité :** géométrie des échangeurs, dispositifs de sécurité, accès des secours, ...
- **Résorption de la congestion chronique sur la RN 113 et les axes secondaires :** weekends, départs en vacances, ...
- **Amélioration des mobilités tous modes (y compris modes actifs)**
 - Aires de services multimodales dont l'aire de services à St-Martin-de-Crau
 - Augmentation du nombre des échangeurs et traversées de la RN pour une desserte plus fine du territoire

Approfondi dans la suite de la présentation
→ Composantes du projet à St-Martin-de-Crau
→ *Effets du projet sur la congestion et les trafics*

Effets globaux du projet pour le territoire (3/4)

- **Acoustique : 17 km d'écrans et 44 isolations de façades**
 - Amélioration pour les riverains de la RN 113
 - Gain pour **13 500 pers. dont 6 000** avec gain très significatif
 - Amélioration en aménagement sur place : protections proposées au-delà de l'exigence réglementaire
 - **+1,4 km** d'écrans acoustiques supplémentaires à St-Martin-de-Crau : **850 bénéficiaires**
 - **+5,2 km** d'écrans acoustiques supplémentaires à Balarin (protection route + voie ferrée) : **2 850 bénéficiaires**
 - Protections à chaque dépassement des seuils réglementaires en tracé neuf
 - **285 personnes** (totalité concernées) ramenées en-dessous des seuils réglementaires
 - **1 750 bénéficiaires supplémentaires** de ces écrans
- **Intégration paysagère harmonieuse selon les spécificités locales**
 - Aménagements apportant une plus-value environnementale : préservation des ripisylves, continuités écologiques, ...
 - Conçus en prenant en compte l'évolution climatique
 - Intégration paysagère spécifiquement adaptée aux viaducs et ouvrages

Approfondi dans la suite de la présentation → Composantes du projet à St-Martin-de-Crau

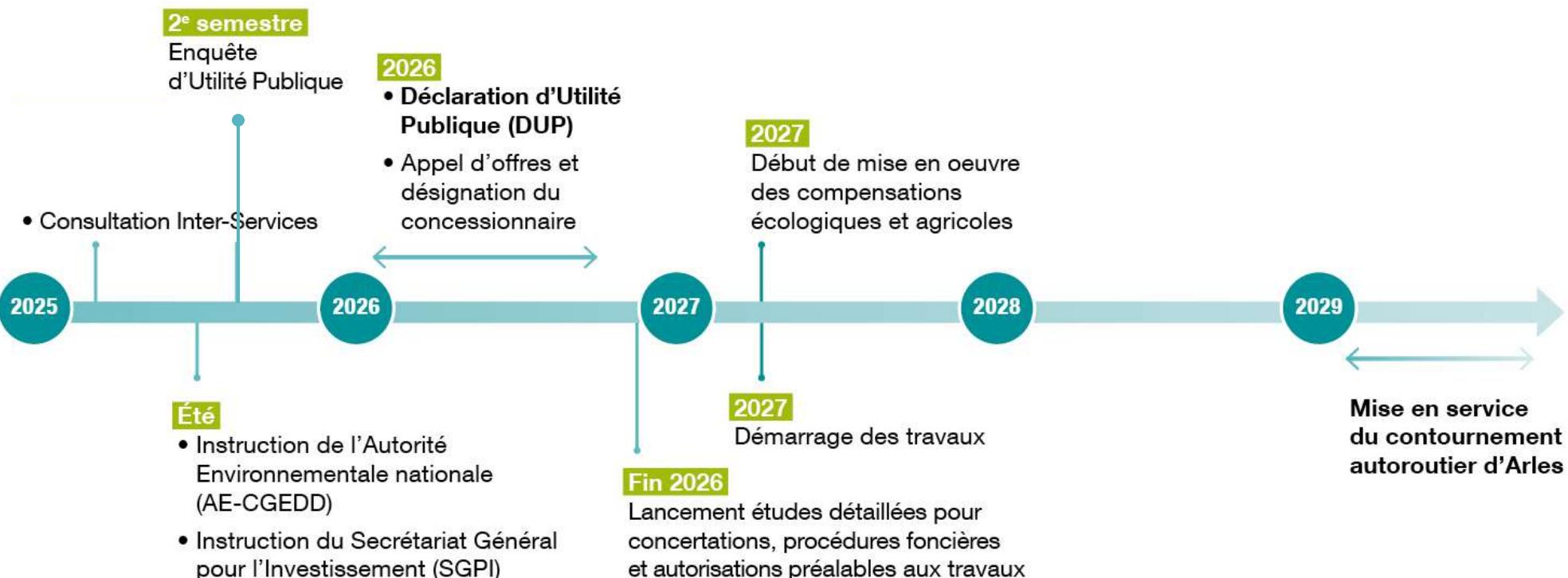
Effets globaux du projet pour le territoire (4/4)

- **Respect des équilibres hydrauliques actuels**
 - Projet sécurisé face aux crues exceptionnelles du Rhône : itinéraire « hors d'eau », sans impacts sur le comportement de la crue (même en cas de rupture des digues)
 - Principaux canaux / fossés franchis sans incidence
- **Protection des milieux naturels et de la ressource en eau**
 - Évitement des milieux les + sensibles
 - Amélioration des écoulements
 - Traitement des pollutions chroniques et accidentielles + ouvrages pour réguler les quantités d'eau restituées
 - Conservation des principaux corridors écologiques
 - Préservation / recréation / renforcement de continuités écologiques : passages à faune, clôtures, ...

Approfondi dans la suite de la présentation → *Impacts sur l'eau et les milieux aquatiques*

Calendrier prévisionnel

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



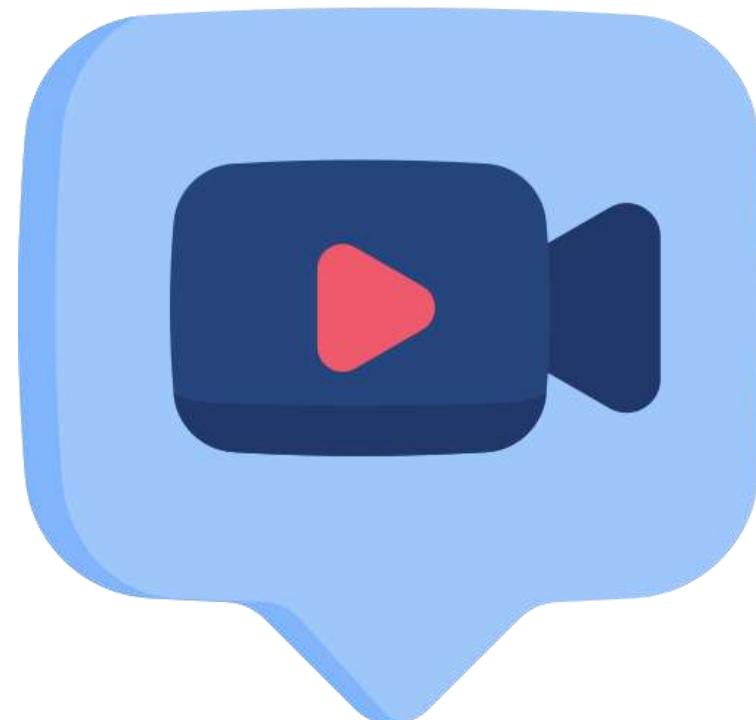
LE PROJET

1. Objectifs, consistance et calendrier
2. Présentation détaillée (maquette 3D)
3. Financement et système de péage



Présentation via la maquette 3D

- Illustration 3D du projet sur le territoire
- Vidéo commentée en direct par la DREAL : composantes, mesures paysagères mises en place, ...



 7 min

LE PROJET

- 1. Objectifs, consistance et calendrier**
- 2. Présentation détaillée (maquette 3D)**
- 3. Financement et système de péage**



Principes de financement du projet

- **Coût du projet comprend :**

- Travaux
- Acquisitions foncières
- Mesures de compensation

=> évalué à **958 M€** (valeur 2020)

- **Financement par concession**

- État propriétaire de l'infrastructure
- Concessionnaire finance les travaux, l'exploitation et la maintenance (durée concession) → et perçoit des péages en contrepartie

- **Si nécessaire, subvention d'équilibre à prévoir en complément des recettes de péages**

- Montant estimé ce jour selon le système de péage proposé, les données de trafic et le coût estimé du projet → entre 150 et 200 M€ (valeur 2020)
- Montant devra être ré-estimé par les candidats à la concession dans le cadre de l'appel d'offre

Évolution du système de péage depuis 2020

- **Système proposé durant la concertation réglementaire (2020-2021) :**
 - Péage perçu aux barrières de péage A54
 - Itinéraires locaux gratuits (comme aujourd'hui)
- **Évolutions réglementaires depuis 2021 (droit européen)**
 - Principe d'égalité : le tarif doit être le même pour tous les usagers empruntant une même section d'infrastructure (proportionnel à la distance parcourue)
 - Pour permettre une concession autonome, il est indispensable de :
 - Dissocier les barrières de péage des deux concessionnaires
 - Laisser une sortie vers le réseau local entre l'A54 et le contournement

→ **le dispositif de 2020 ne pouvait plus être maintenu**

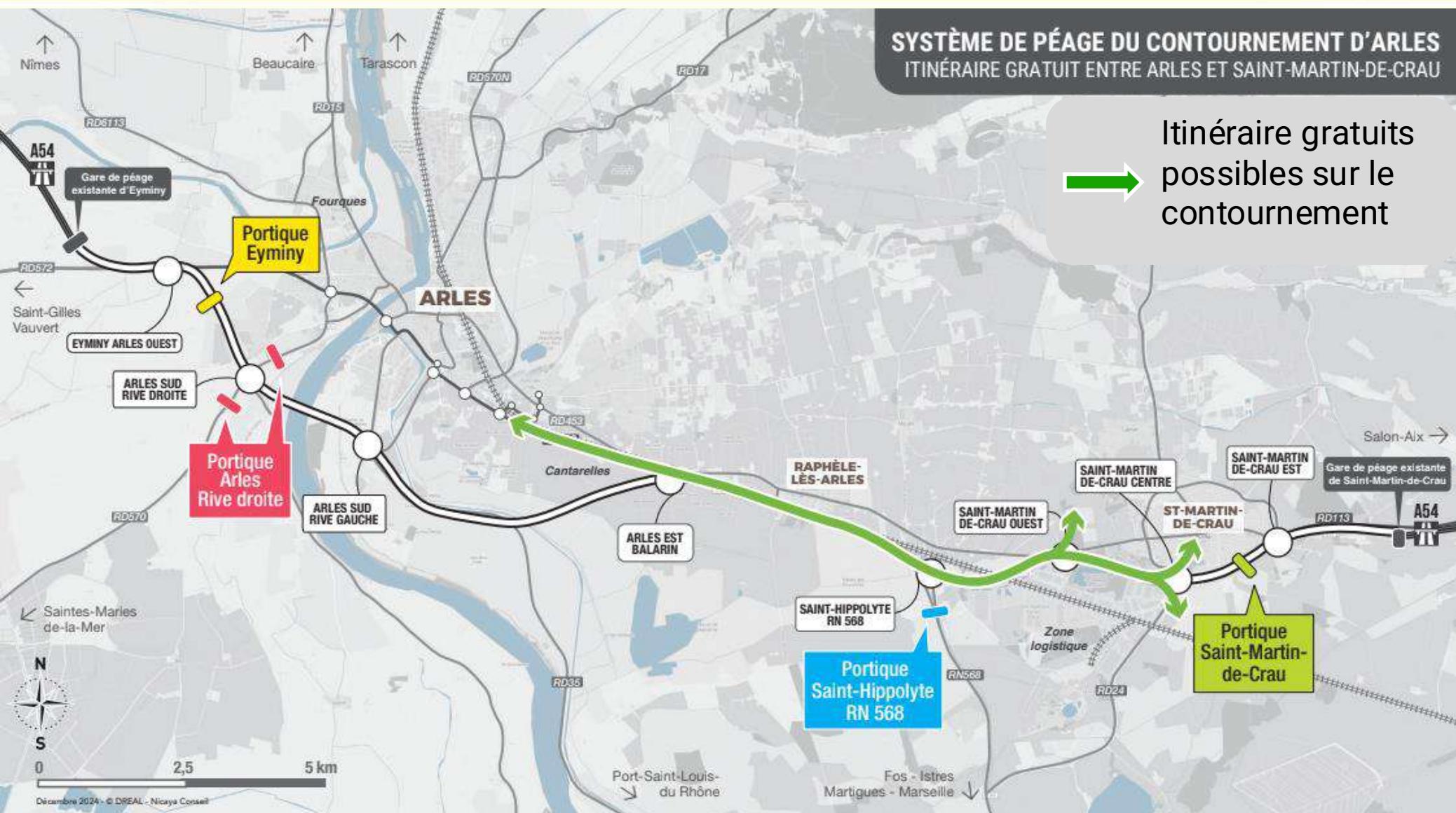
- Impossibilité juridique de proposer ce dispositif à l'enquête publique
- Nécessité de concevoir un nouveau dispositif répondant aux exigences réglementaires

Système de péage proposé à l'enquête publique

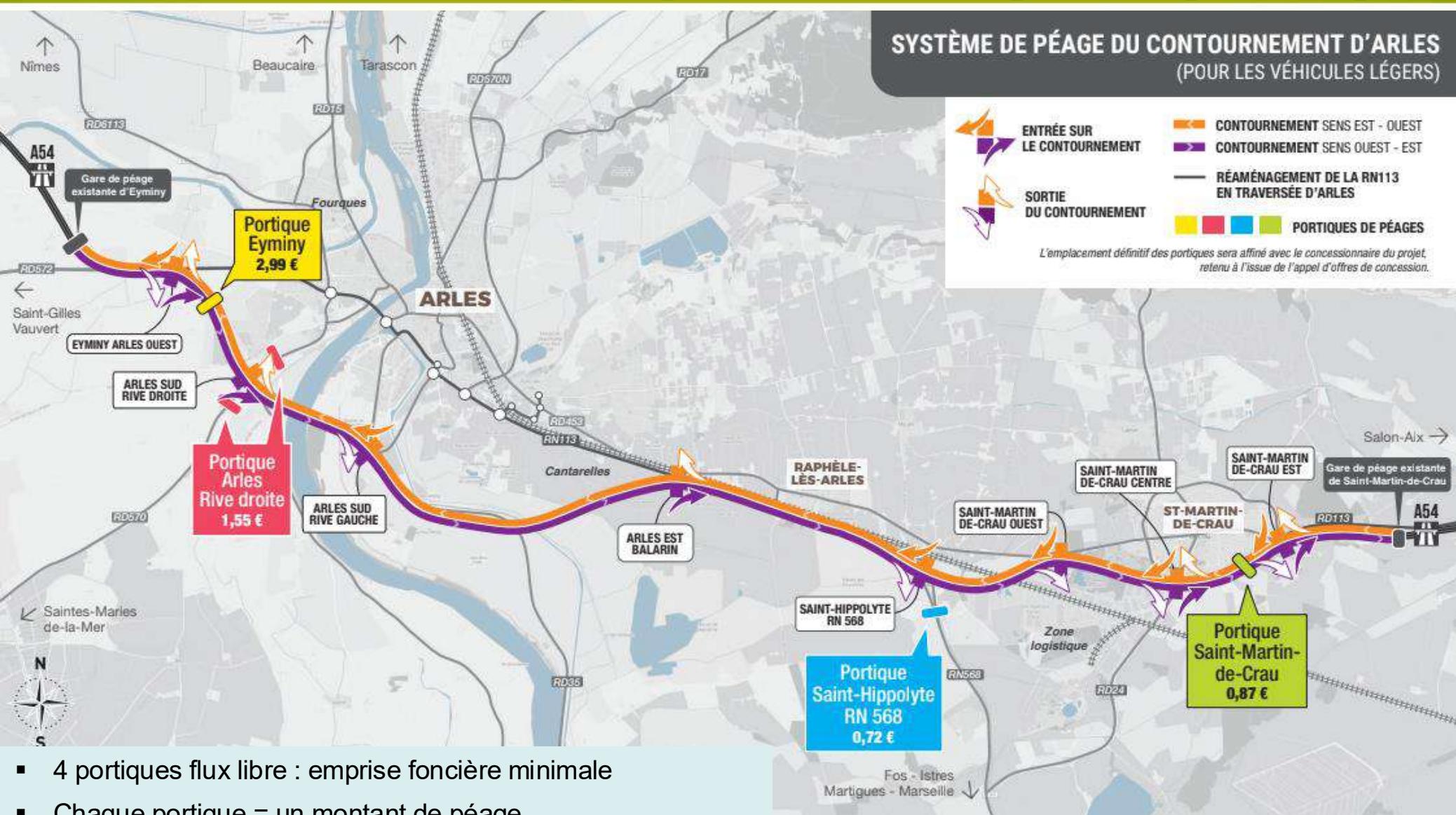
- **Adaptation du système pour respecter la réglementation**
 - Chaque usager doit payer un péage proportionnel à la distance qu'il parcourt
 - Tout usager doit être en mesure de réaliser son trajet via au moins un itinéraire gratuit
- **Mais un système dérogatoire pour conserver des trajets gratuits entre Arles-Est et St-Martin Centre (demandé par le territoire)** : obtenu par la DREAL après négociation avec le ministère
- **Des niveaux de péage calculés pour :**
 - Minimiser le montant de la subvention d'équilibre
 - Limiter au maximum les reports depuis l'autoroute vers le réseau local



Système de péage proposé à l'enquête publique

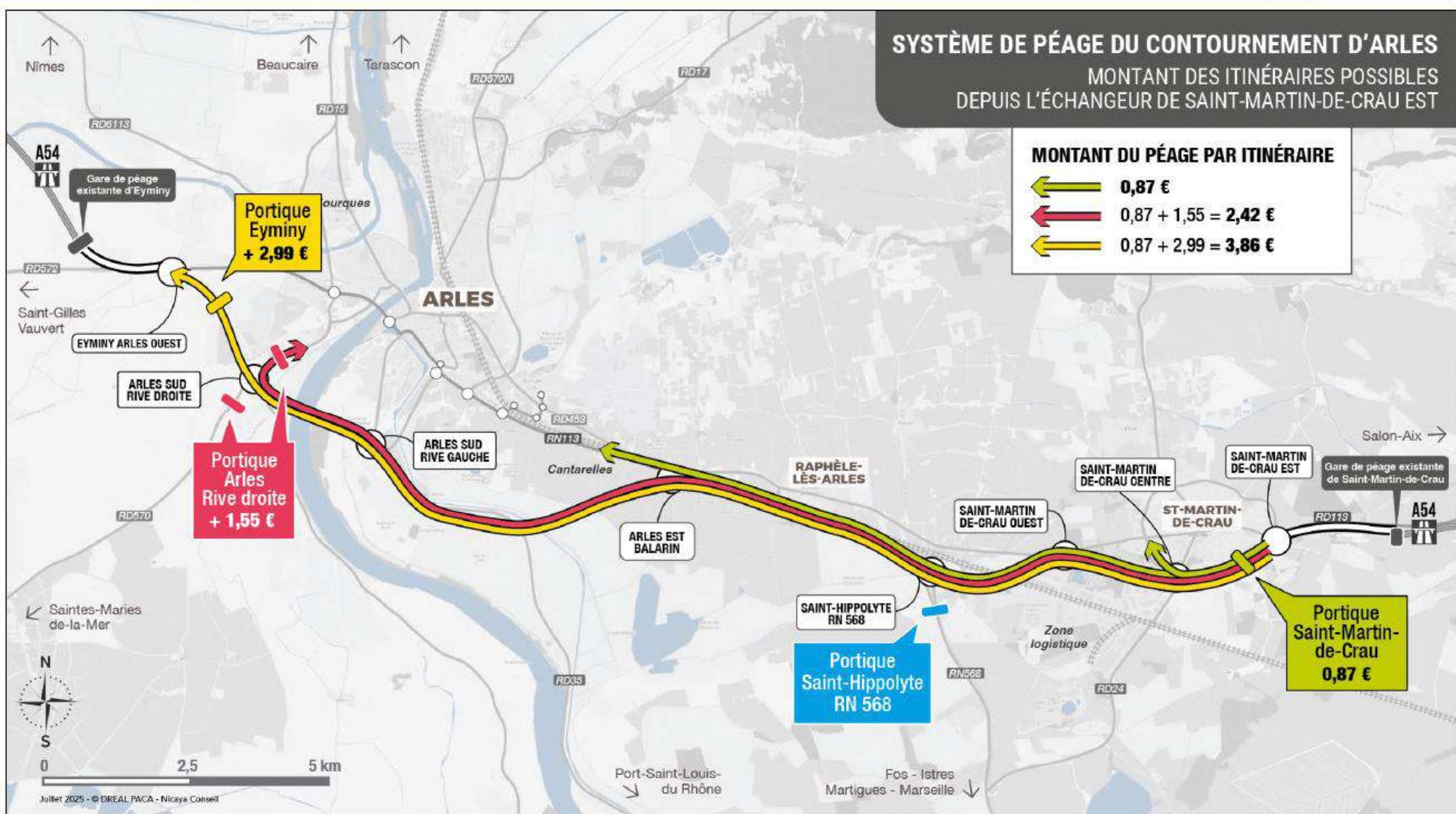


Système de péage proposé à l'enquête publique



- 4 portiques flux libre : emprise foncière minimale
- Chaque portique = un montant de péage
- Paiement en passant sous le portique (scan immatriculation)

Système de péage proposé à l'enquête publique



Perspectives pour le système de péage après enquête publique

- Le système de péage proposé à l'enquête permet d'atteindre un équilibre socio-économique soutenable
- Il n'est pas définitif : selon les recommandations de la commission d'enquête (sur la base des contributions du public), les composantes du système de péage pourront être approfondies
- **2026 : appel d'offres de concession**
 - Chaque candidat présentera un dossier avec hypothèses de trafic et hypothèses financières
 - Les candidats peuvent proposer des améliorations : coût des péages, emplacement des portiques, ...

Avez-vous des questions en rapport avec le système de péage ?

- Levez-la main
- Nous vous apportons un micro afin que tout le monde vous entende



10 min

INFORMATION ET ECHANGES / THEMES IDENTIFIES PAR LA C.E.

- 1. Composantes du projet à Saint-Martin de Crau – 15 minutes**
- 2. Effets du projet sur la congestion et les trafics – 20 minutes**
- 3. Impacts sur la nappe de Crau et les zones humides – 20 min**
- 4. Mesures compensatoires – 15 minutes**
- 5. Questions diverses – 15 minutes**



1h25

INFORMATION ET ECHANGES / THEMES IDENTIFIES PAR LA C.E.

- 1. Composantes du projet à Saint-Martin de Crau – 15 minutes**
- 2. Effets du projet sur la congestion et les trafics – 20 minutes**
- 3. Impacts sur la nappe de Crau et les zones humides – 20 min**
- 4. Mesures compensatoires – 15 minutes**
- 5. Questions diverses – 15 minutes**



Consistance du projet Saint-Martin de Crau

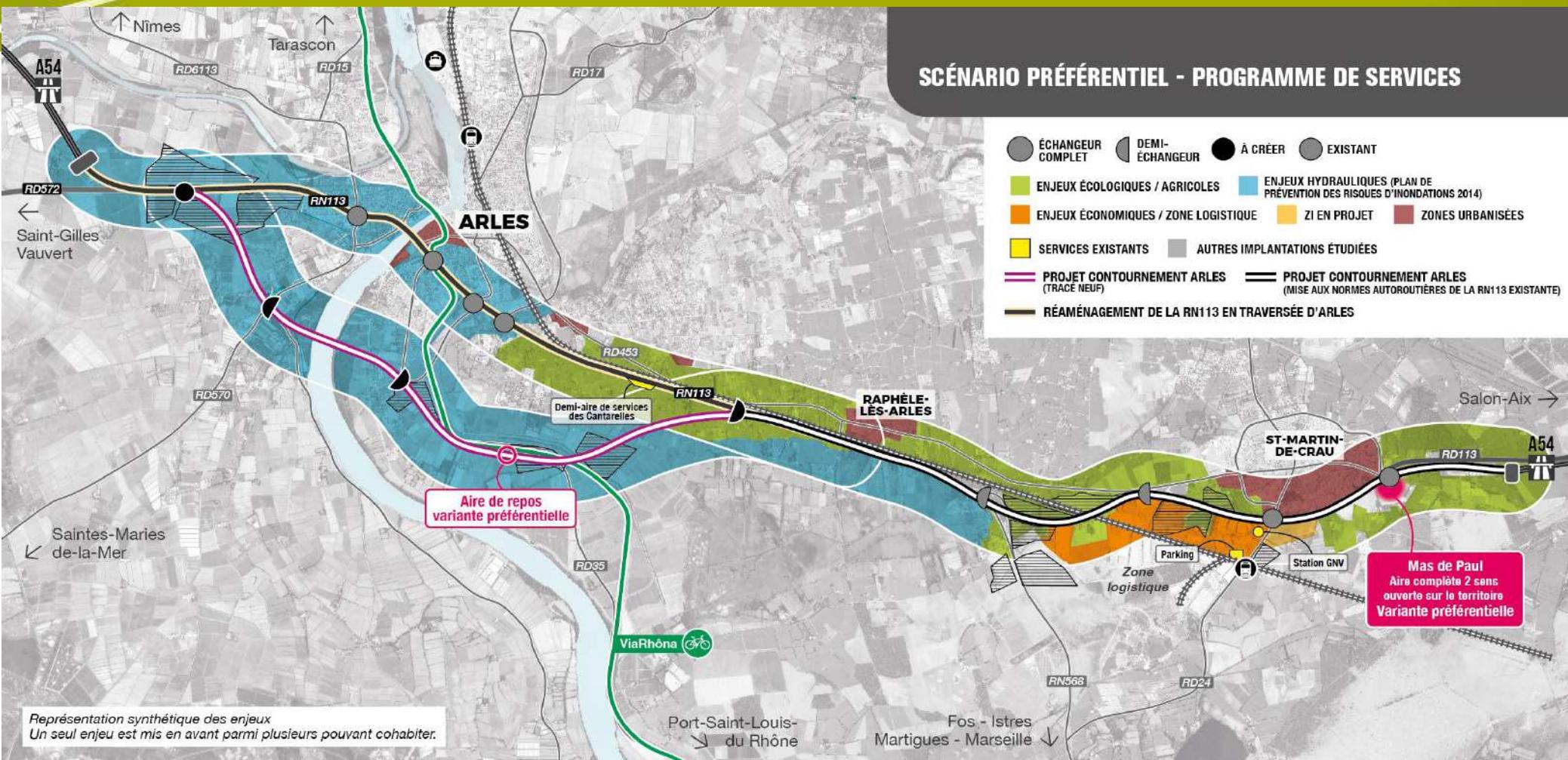
PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
Schéma du tracé en aménagement sur place



Et aussi : 1,4km d'écran anti-bruit, des passerelles modes doux, la reprise des échangeurs et la création d'un système de traitement des eaux de chaussée

- **Nécessaire pour des enjeux de sécurité routière** : disposer d'espaces de pause tout au long du parcours
- **Localisation choisie suite à une analyse d'une dizaine de sites sur le territoire avec un objectif de sobriété foncière** :
 - Une seule aire pour les deux sens de circulation
 - Accès par un échangeur existant pour éviter la création d'accès supplémentaire
- **Prise en compte des besoins** en stationnement poids-lourds, caravanes, covoiturage, transports en commun
- **Aire ouverte sur le reste de la commune et sur l'avenir**
 - Nouvelles mobilités pour les saint-martinois : contribution à la décarbonation des mobilités urbaines (connexion au réseau de transport en communes) + au développement vélos / piétons (connexion avec le centre-ville via une passerelle modes doux + voies vertes sur les emprises de l'aire)
 - Aménagements durables des services de l'aire : ombrières avec panneaux photovoltaïques, aire de jeux, ...

Le programme de service du contournement



Une aire de repos à Arles –
secteur Viguerat, connectée à
la ViaRhôna

Une aire de service connectée à Saint-Martin de Crau, proche du centre de vie :

- pour l'usager : au sud-est de l'échangeur actuel St-Martin Est
- pour les habitants : connexion au réseau secondaire, accessible en voiture, TC, vélo et piétons → **aire « village » = une 1^{ère} en France sur une autoroute concédée**

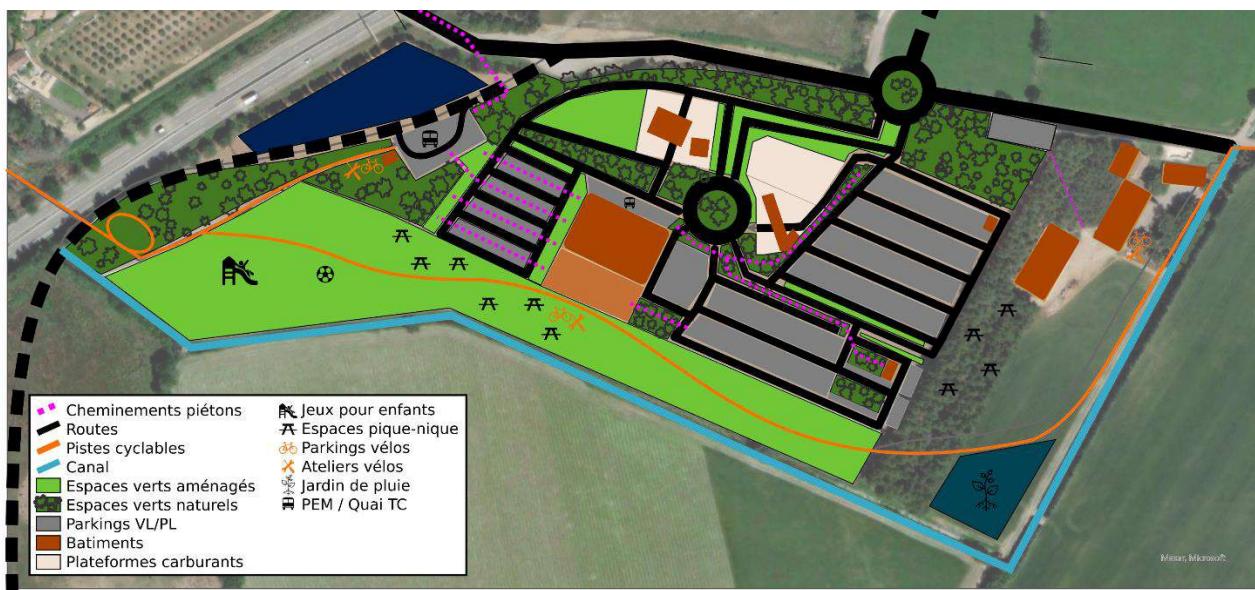
Aire de service conçue comme un éco-quartier

Conçue pour relever 4 défis :

- Encourager la sobriété dans la consommation des ressources
- Penser le bien-être et la qualité du cadre de vie
- Proposer des bâtiments et des espaces publics de qualité
- Diversifier l'offre et intensifier les usages de la ville



Illustrations (sera affiné par la suite par le concessionnaire)



Exemples d'illustrations



Vue arrière depuis le fossé de la Chapelette, le long de la voie douce (terrasse ombragée)



Vue avant depuis le parking PL



Vues de l'entrée VL avec parvis arboré



**Avez-vous des questions en rapport avec
les composantes du projet à Saint-Martin-
de-Crau ?**

- Levez-la main
- Nous vous apportons un micro afin que tout le monde vous entende



INFORMATION ET ECHANGES / THEMES IDENTIFIES PAR LA C.E.

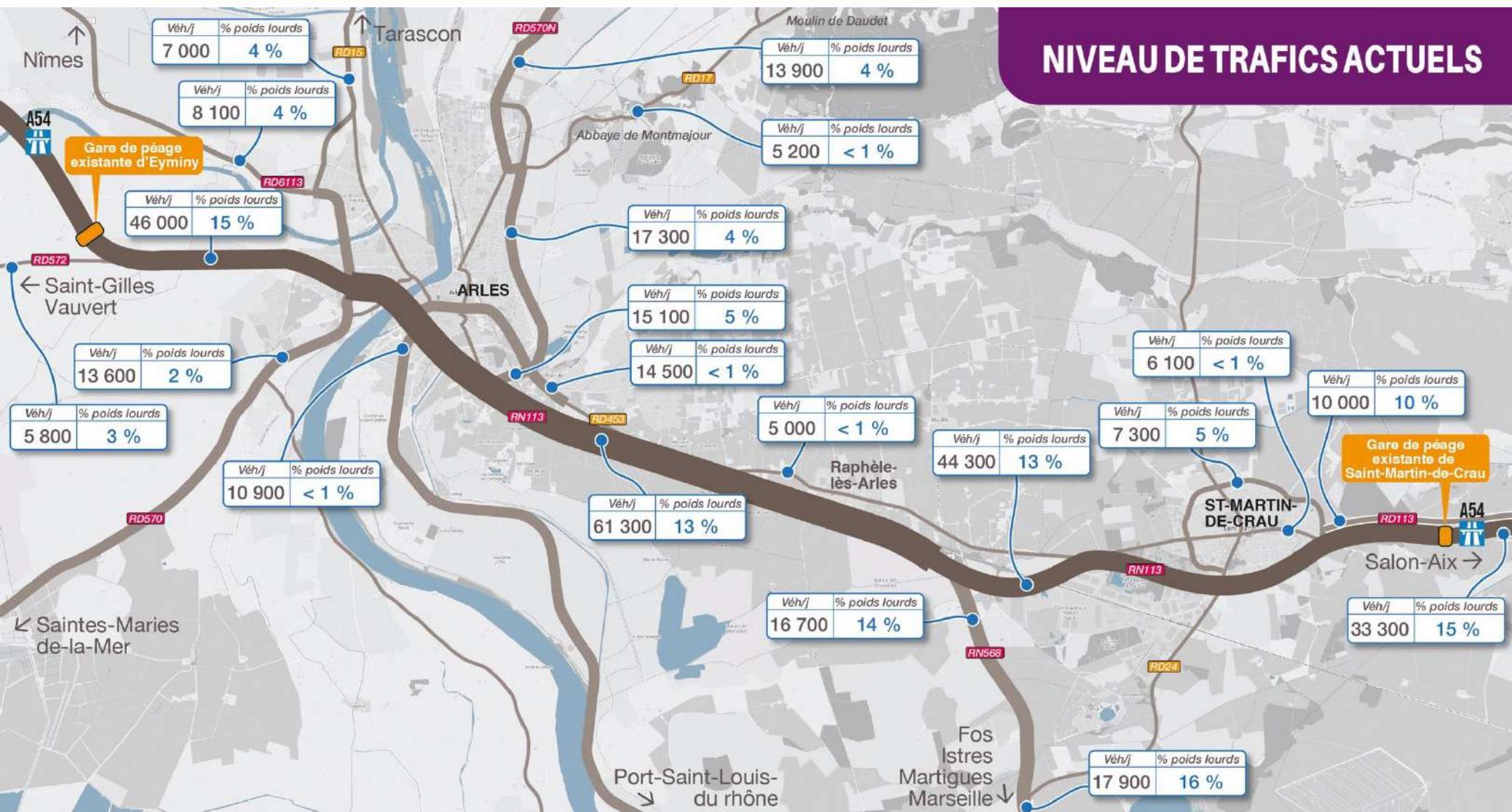
- 1. Composantes du projet à Saint-Martin de Crau – 15 minutes**
- 2. Effets du projet sur la congestion et les trafics – 20 minutes**
- 3. Impacts sur la nappe de Crau et les zones humides – 20 min**
- 4. Mesures compensatoires – 15 minutes**
- 5. Questions diverses – 15 minutes**

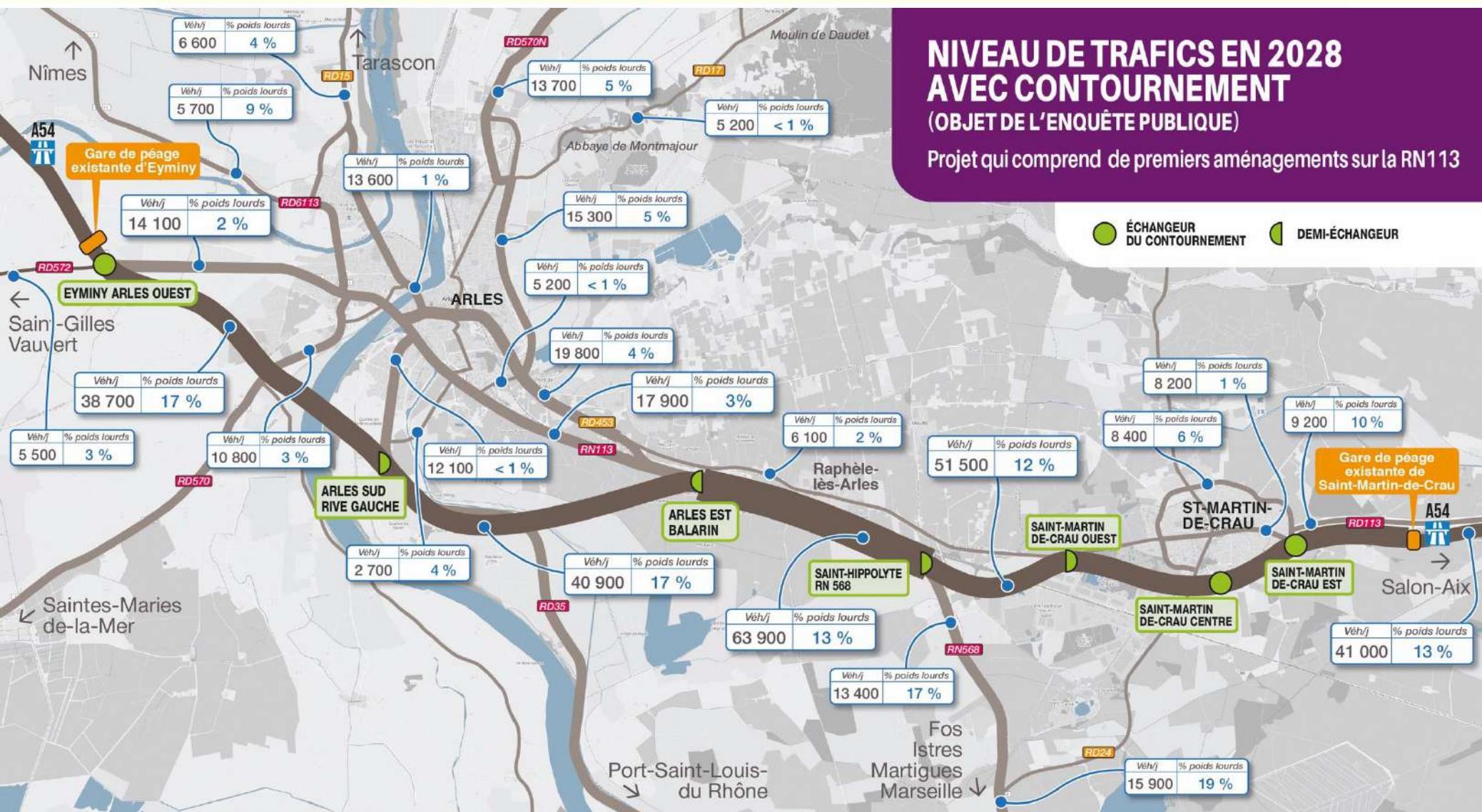


RN 113 actuelle : état des lieux de la congestion et de l'insécurité routière

- **Congestion très importante** : week-ends prolongés et chassés-croisés estivaux
 - Impacts jusqu'à l'A54
 - Implications sur le réseau secondaire et local dans le centre-ville d'Arles
- **Ex. entre les 2 barrières de péage (28 km)** : temps de trajet normal de 14 min.
 - Un soir avec incident : **+ 25 min**
 - Un vendredi soir d'août : **+ 23 min**
- Un taux d'accident modéré mais une **gravité élevée** : près de 7/10 accidents sont **graves voir mortels** sur la RN (3/10 sur le reste du réseau comparable) → avec les effets suivants :
 - Pertes de temps importantes
 - Pas de fiabilité des temps de parcours
 - Très pénalisant pour les trajets courts

NIVEAU DE TRAFICS ACTUELS





Effet du contournement sur les trafics dans Saint-Martin de Crau

- **Effets du système de péage d'entrée Est du CAA sur la commune de St-Martin de Crau**
 - Maintien de la gratuité Arles est – St-Martin -centre
 - Montant du péage A54 inchangé vers Salon-de-Provence
 - Report de trafic vers St-Martin pour certains usagers venant de Salon et cherchant à éviter le péage d'entrée sur le CAA : **env. 3 400 véh. / jour**
- **Étude réalisée par la DREAL pour modéliser précisément ces trafics et modéliser les effets possibles d'aménagements d'accompagnement :**
 - Trafic reporté majoritairement sur la rocade nord
 - Échanges à poursuivre post-enquête publique

Avez-vous des questions en rapport avec les trafics ?

- Levez-la main
- Nous vous apportons un micro afin que tout le monde vous entende



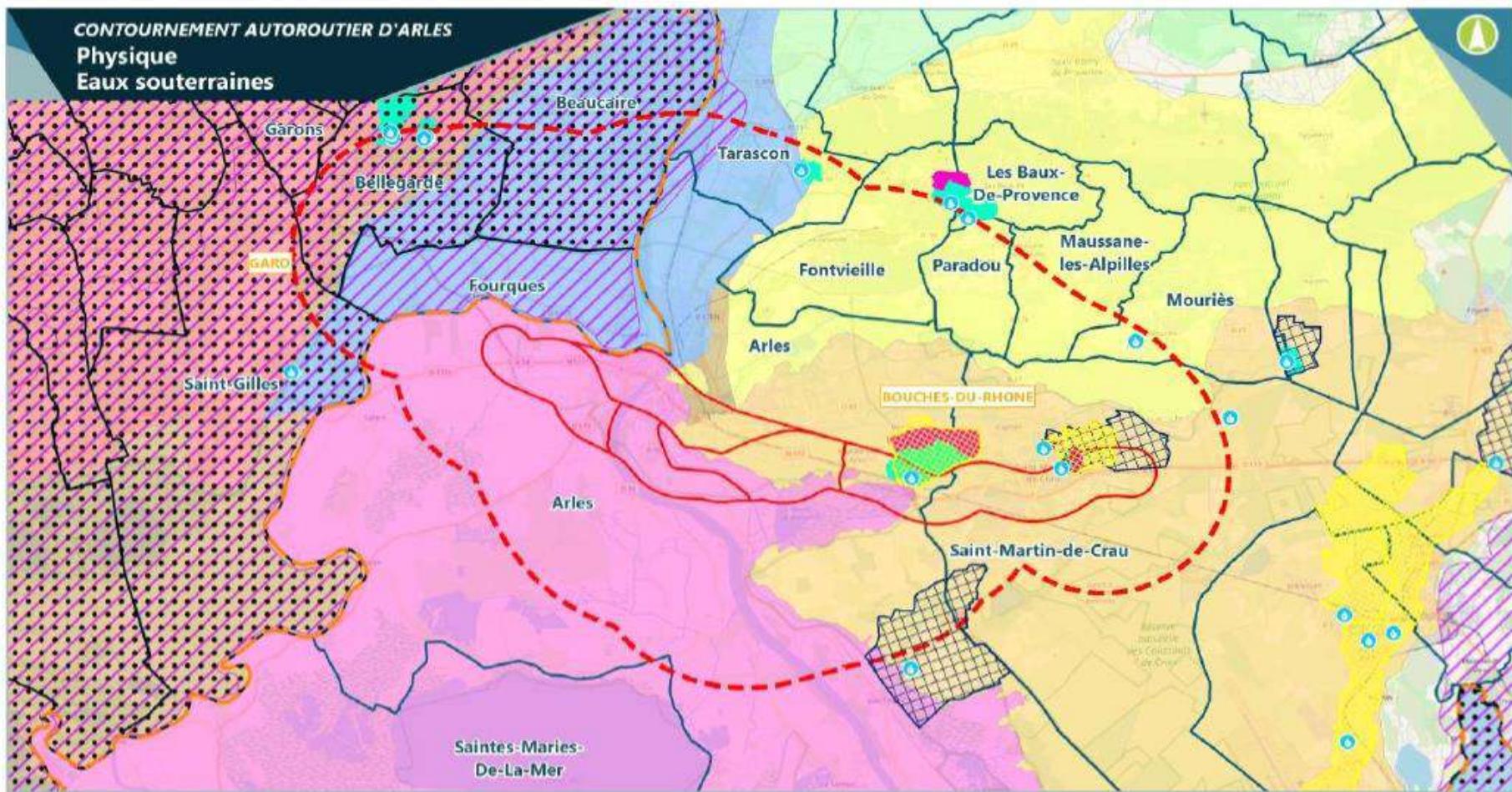
10 min

INFORMATION ET ECHANGES / THEMES IDENTIFIES PAR LA C.E.

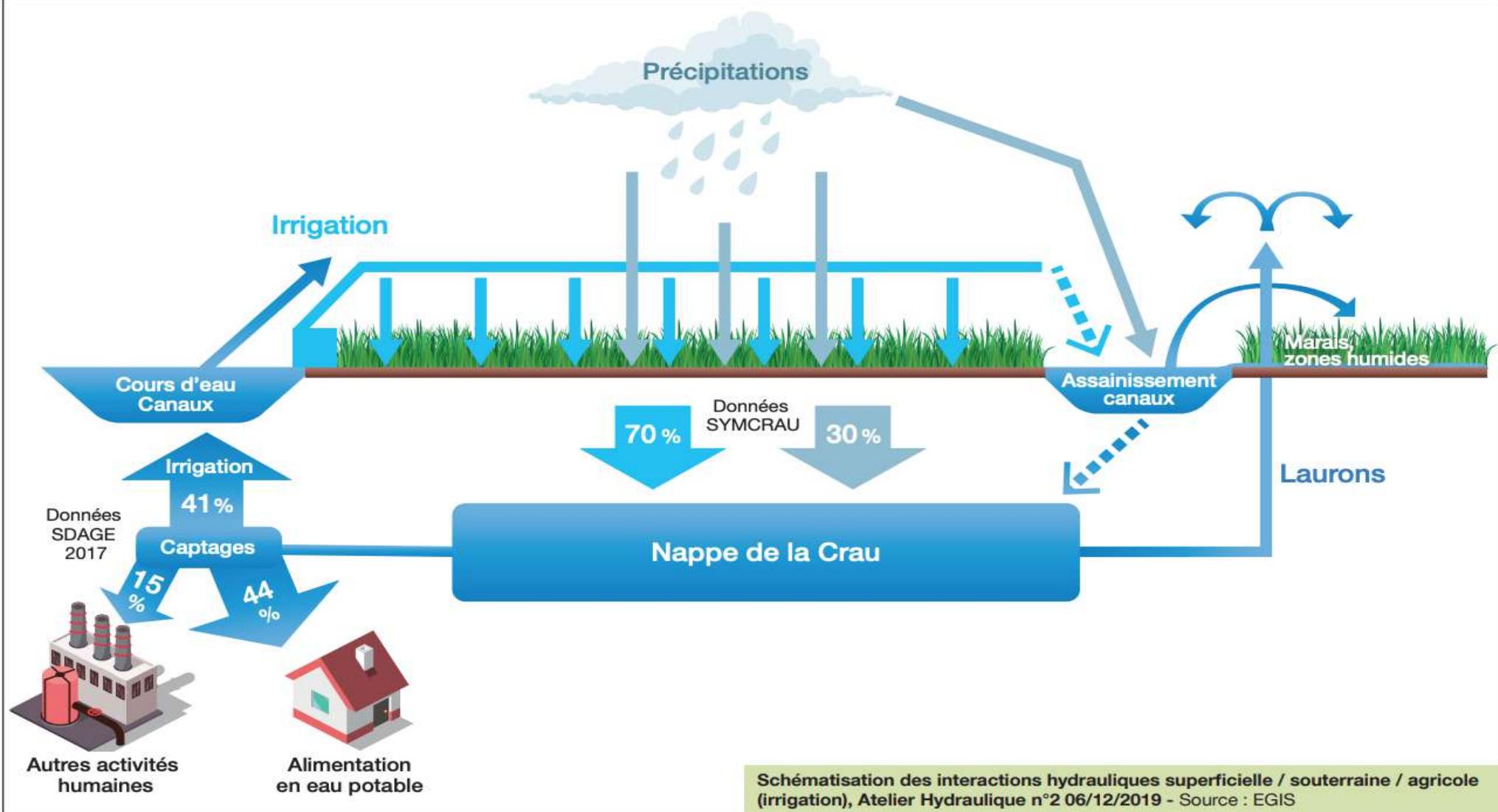
- 1. Composantes du projet à Saint-Martin de Crau – 15 minutes**
- 2. Effets du projet sur la congestion et les trafics – 20 minutes**
- 3. Impacts sur la nappe de Crau et les zones humides – 20 min**
- 4. Mesures compensatoires – 15 minutes**
- 5. Questions diverses – 15 minutes**



Eaux souterraines : masses d'eaux dans l'aire d'étude du projet



Fonctionnement de la Nappe de la Crau : interactions hydrauliques



Zones humides dans l'aire d'étude du projet

- 9 Zones humides identifiées (dont 58,5 ha inclus dans l'aire d'étude rapprochée)



**ZH1 « Tête de Camargue »
- 224 ha :**

Ensemble de rizières.

Fonctions biologiques faibles lié notamment à une faible diversité d'habitats.

Niveau d'enjeu : moyen

ZH2 « Grand Rhône » - 51 ha :

Peupleraie blanche de part et d'autre des rives du Rhône

Niveau d'enjeu : fort



ZH4 « Mas des Gués » - 5 ha :

Peupleraie blanche relictuelle à proximité de la roubine de Viage à Arles. Quelques pâtures hygrophiles également présentes.

Niveau d'enjeu: Fort



ZH5 secteur « Pointe de Sayard » - 3 ha :

Prairies humides oligotrophe et pâtures humides

Niveau d'enjeu : fort

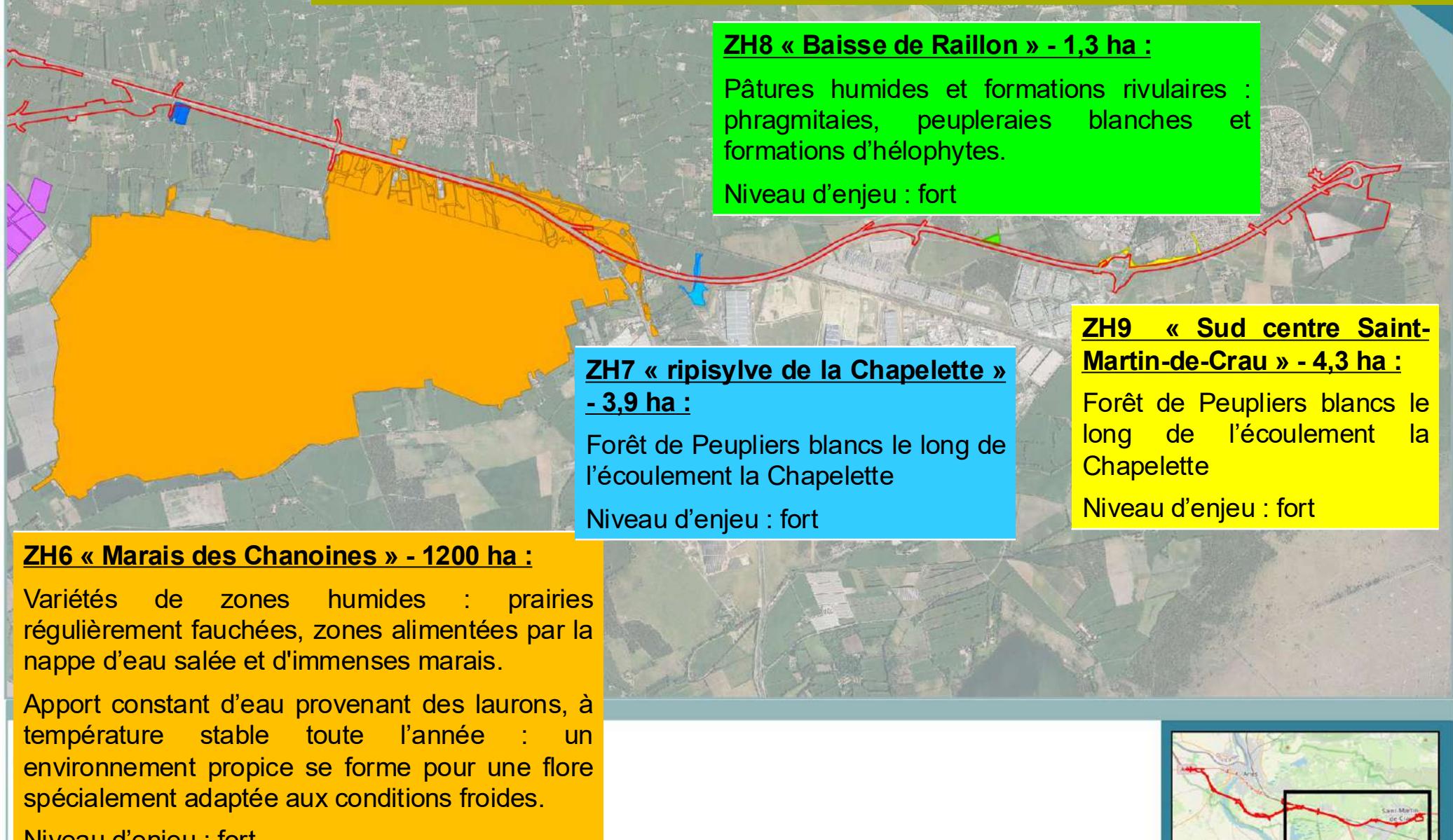
ZH3 « Plan du Bourg » - 372 ha :

90% de rizières et d'autres habitats (haies d'arbres à feuilles caduques, ripisylves à peupliers blancs, phragmitaies et quelques prairies humides).

Niveau d'enjeu: Fort

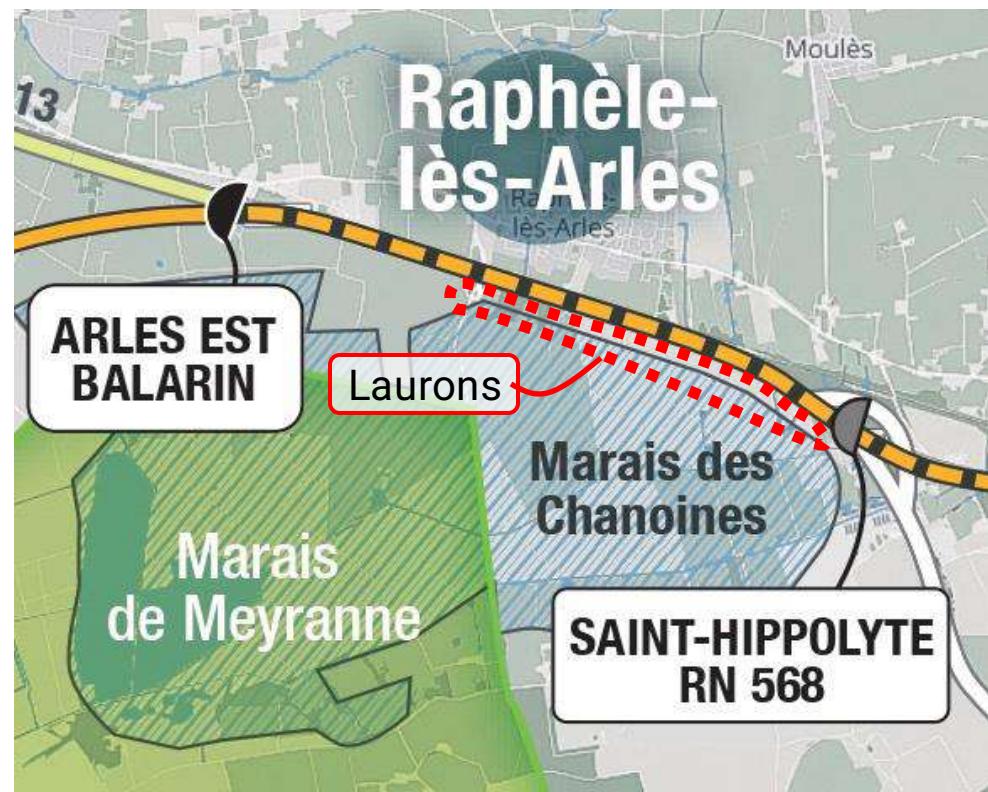


Zones humides dans l'aire d'étude du projet



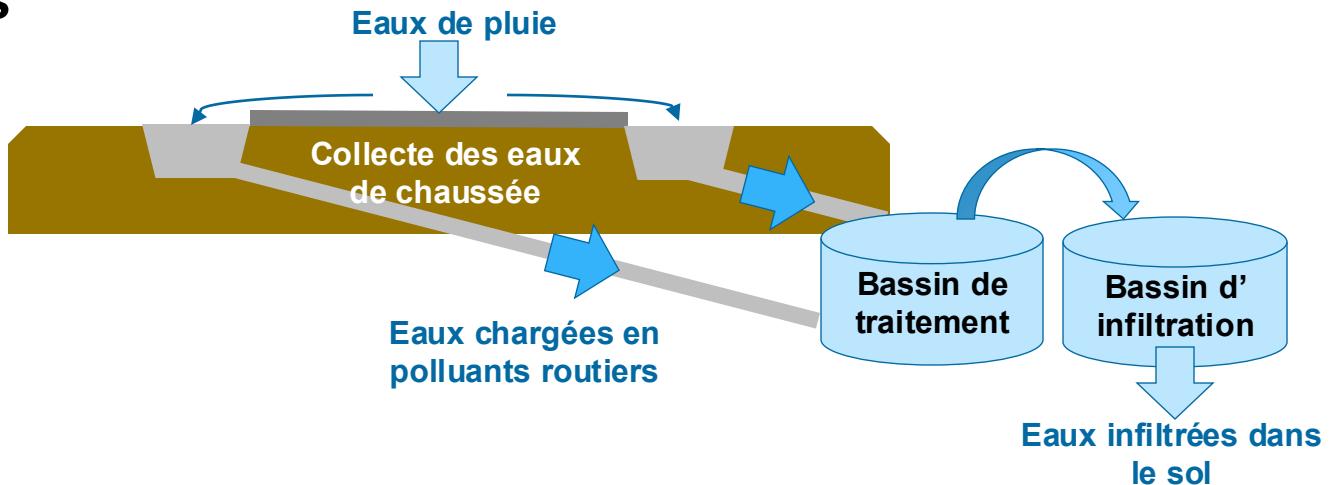
Amélioration de la protection des milieux naturels grâce au projet

- Évitement des milieux les plus sensibles : marais, laurons, ...
- Amélioration écoulements hydrauliques nord-sud → réduction effet « barrière » / inondation
- Traitement pollutions chroniques et accidentielles → aujourd'hui pas de bassin de traitement pour les pollutions chroniques d'origine routière et pour les pollutions accidentielles depuis la RN113, déversement dans la nappe phréatique



Dispositif d'assainissement routier

- Mesures de réduction des risques sur la qualité des eaux : mise en place d'un système de collecte, de traitement et d'infiltration des eaux de chaussées



- Réduction de l'impact de ce système d'assainissement par des emprises minimales, en particulier sur les milieux sensibles
 - Bassins installés en souterrain sous la chaussée : pas d'emprise sur les milieux adjacents à forte valeur patrimoniale
- => maintien des apports liés aux précipitations dans la nappe
=> traitement des pollutions

**Avez-vous des questions en rapport avec
les impacts du projet sur l'eau et les milieux
aquatiques ?**

- Levez-la main
- Nous vous apportons un micro afin que tout le monde vous entende



10 min

INFORMATION ET ECHANGES / THEMES IDENTIFIES PAR LA C.E.

- 1. Composantes du projet à Saint-Martin de Crau – 15 minutes**
- 2. Effets du projet sur la congestion et les trafics – 20 minutes**
- 3. Impacts sur la nappe de Crau et les zones humides – 20 min**
- 4. Mesures compensatoires – 15 minutes**
- 5. Questions diverses – 15 minutes**



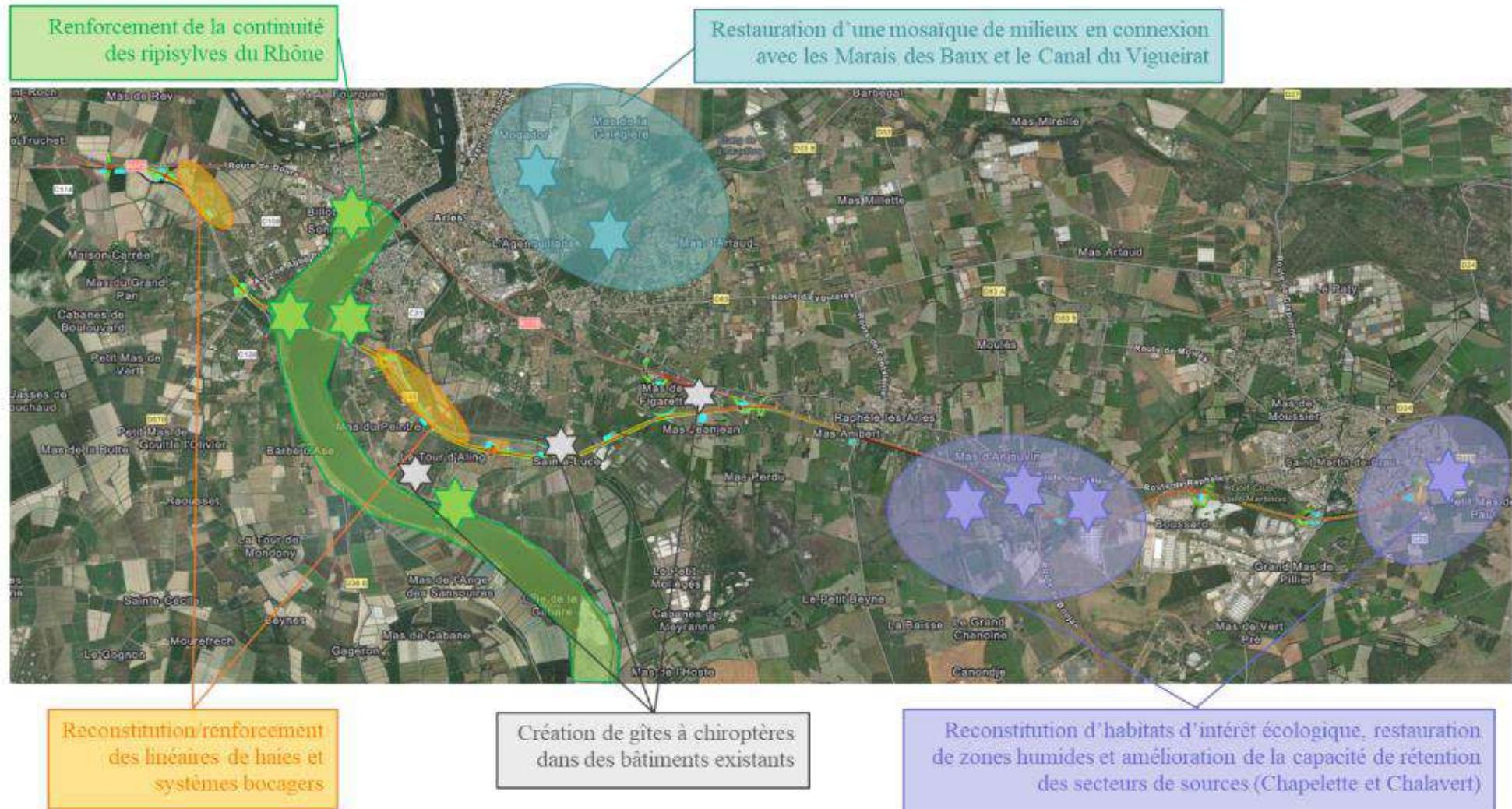
Besoins compensatoires

- **Les impacts résiduels significatifs du projet impliquent un besoin de compensation :**
 - Agricole (compensation agricole collective)
 - Ecologique (habitats d'espèces protégées et/ou patrimoniales, habitats d'intérêt communautaire)
 - Zones humides (selon les critères du SDAGE)
 - Hydraulique (compensation des remblais en zone inondable de la Chapelette)
- **Objectif supplémentaire lié à la démarche d'excellence (hors compensation réglementaire) :**
 - Tendre vers une artificialisation résultante nulle à l'échelle du projet

Besoins compensatoires

- **Au stade d'étude actuel (étude d'impact DUP), l'objectif est de :**
 - Dimensionner le besoin en compensation,
 - S'assurer que le territoire est en capacité d'accueillir cette compensation
 - Anticiper la recherche et la définition plus fine des mesures compensatoires
- **Au stade suivant (autorisation environnementale), l'objectif sera de :**
 - Dimensionner de manière définitive le besoin en compensation sur la base d'un projet détaillé et définitivement stabilisé
 - Établir un programme détaillé de compensation (sites maîtrisés foncièrement, mesures détaillées sur chaque site...) qui sera soumis aux services instructeurs à travers la demande d'autorisation
 - S'assurer que les différents types de compensation sont parfaitement cohérents entre eux : biodiversité, agricole (dont Foin de Crau), hydraulique...
 - Seul l'arrêté préfectoral d'autorisation des travaux permet le démarrage de la phase travaux

Avancement du projet de compensation



➤ 14 sites de compensation biodiversité et zone humide proposés

Compensations collective agricole

- Deux principes actés :
 - Consacrer la moitié du fonds à des travaux sur les réseaux hydrauliques (sans substitution aux obligations de l'aménageur)
 - Financer des mesures pour toutes les filières impactées
- Mesures suivies et validées par un **comité de pilotage** dédié, piloté par la chambre d'agriculture avec représentants des filières agricoles impactées
- Aide à la **remise en culture foin de Crau** d'une surface au moins égale à celle prélevée (28ha)
 - permet également le maintien des apports en eau dans la nappe de la Crau grâce à l'importante irrigation de ces cultures

Avez-vous des questions en rapport avec les mesures compensatoires ?

- Levez-la main
- Nous vous apportons un micro afin que tout le monde vous entende



10 min

INFORMATION ET ECHANGES / THEMES IDENTIFIES PAR LA C.E.

- 1. Composantes du projet à Saint-Martin de Crau – 15 minutes**
- 2. Effets du projet sur la congestion et les trafics – 20 minutes**
- 3. Impacts sur la nappe de Crau et les zones humides – 20 min**
- 4. Mesures compensatoires – 15 minutes**
- 5. Questions diverses – 15 minutes**



Questions diverses

- Avez-vous des questions complémentaires sur des thématiques n'ayant pas été abordées jusqu'à présent ?
 - Levez-la main
 - Nous vous apportons un micro afin que tout le monde vous entende



15 min

CLÔTURE DE LA RÉUNION ET SUITES DE L'ENQUÊTE EN COURS

**Par le président de la commission d'enquête
M. Alain CHOPIN**

**MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION
ET VOTRE ATTENTION**