

## Compte rendu de réunion

**Objet :**  
**Contournement autoroutier d'Arles**  
**Groupe de travail Hydraulique**  
**séance 2**

Date de réunion : 06/12/19

Lieu : ACCM – Arles

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

*Direction  
Régionale de  
l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement*

**Provence-Alpes-  
Côte d'Azur**

**Service  
Transports  
Infrastructures  
Mobilités**

**Unité Maîtrise  
d'Ouvrage**

### **DEROULEMENT DE LA SEANCE :**

Stéphane Saint-Pierre, directeur du cabinet Nicaya Conseil, présente aux participants l'ordre du jour de la séance :

1. Présentation et rappels de l'avancement du travail du groupe
2. Synthèse des contributions du groupe en séance 2
3. Présentation des variantes de tracé
4. Avancement des études techniques
5. Travail en ateliers
6. Suites du travail sur le thème « hydraulique »

### **RELEVÉ DES ECHANGES :**

#### **Axe 1 : Synthèse des contributions du groupe en séance 2**

Lionel Patte, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage à la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur ouvre la séance.

Stéphane Saint-Pierre (Nicaya conseil) présente aux participants les règles de vie du groupe de travail.

Lionel Patte effectue une présentation des différents retours issus de la séance de travail précédente du groupe Hydraulique.

- Un participant s'inquiète de la perte potentielle de surfaces irriguées causée par le projet de contournement autoroutier qui entraînerait une perte de recettes économiques.
  - Lionel Patte indique que l'objectif est de trouver un équilibre fonctionnel, financier et de gouvernance au moyen de la compensation des surfaces impactées.
- Un participant demande des précisions sur les modalités de restitution des surfaces perdues.
  - Lionel Patte indique que l'objectif poursuivi par la DREAL est, au-delà des dispositifs de compensation / indemnisation individuelle (liée à l'expropriation), de définir de des mesures compensant le potentiel agricole perdu (mesures collectives), selon les résultats de l'étude préalable prévue conformément à la réglementation. Il souligne l'existence d'un lien fort entre les thématiques hydraulique et agriculture qui sera étudié dans les deux groupes de travail.
- Un participant remarque que dans le secteur Camargue, l'eau qui rejoint le Rhône et le mer fait l'objet de pompages. Il suggère de réaliser un schéma de fonctionnement du cycle de l'eau similaire au secteur Crau pour le secteur Camargue.

- Un participant signale une problématique de gestion du mélange des eaux d'irrigation et d'assainissement pluvial.
- Un participant demande si ce tracé fait partie du fuseau.
  - Lionel Patte indique que le tracé fait bien partie du fuseau des 1000 mètres qui est un peu moins large au droit de Raphèle et encore moins large au droit de Saint-Martin.
  - Lionel Patte rappelle que le secteur de Saint-Martin de Crau ne possède qu'une variante car son tracé existe déjà et que le projet prévoit un aménagement sur place de la RN113 existante.

## **Axe 2 : Partage des données sur le thème « hydraulique »**

Lise Foucher de EGIS présente l'avancement des études sur la thématique hydraulique.

- Un participant s'interroge sur les limites de la méthodologie mobilisée car l'estimation des zones inondables ne prend pas en compte les contraintes aval.
  - Lise Foucher indique qu'effectivement à ce stade des études les contraintes en aval ne sont pas prises en compte et que les calculs n'ont pas été faits de nouveau sur Saint-Martin (l'étude reprend les résultats des calculs récents du Schéma directeur sur Saint-Martin). Un calcul exhaustif de l'ensemble des fossés n'a pas été réalisé mais seulement pour ceux qui semblaient les plus importants.
  - Lionel Patte interroge l'assemblée pour savoir si le niveau de finesse des données leur semble suffisant.
- Un participant remarque que si le contournement traverse un canal (tel que le Viage...), une position 50 mètres plus au Nord ou au Sud n'aura pas de conséquence importante. Il lui paraît surtout important de prendre en compte l'impact du tracé sur les exploitations agricoles.
- Un participant demande des précisions sur la méthodologie relative à l'estimation du ruissellement et de la saturation des sols.
  - Lise Foucher indique que les coefficients de ruissellement prennent en compte la saturation préalable du sol et le fait que le niveau centennal soit atteint.

## **Axe 3 : Travail en ateliers**

Stéphane Saint-Pierre présente l'objectif de l'atelier de travail « Hydraulique », à savoir identifier les incidences de chaque variante sur le fonctionnement hydraulique actuel et indiquer quelles dispositions envisager pour limiter ces impacts mais aussi pour améliorer le fonctionnement hydraulique du territoire.

### **Les productions *in extenso* des participants se trouvent restituées en annexe du présent document.**

Au cours du partage des productions de l'atelier, les participants ont mentionné plusieurs éléments .

#### Sur le secteur Tête de Camargue

La variante Nord semble plus intéressante en matière d'hydraulique car elle s'appuie sur l'infrastructure existante (N572). Il s'agirait d'éloigner le contournement le plus possible du silo (ICPE) compte tenu des risques environnementaux. Il est difficile de comparer les deux secteurs Nord et Sud car l'un impacte davantage de surfaces (sud) mais l'autre crée des délaissés (nord).

La zone de Gimeaux (VC 108 dite de Gimeaux) est localisée en point bas et régulièrement inondée. Il serait très intéressant pour le territoire de réaliser une zone d'écrêtement et/ou une station de pompage qui fonctionnerait en période de crue. Le seul point de rejet, la station d'Albaron, nécessite 12h à 24h de fonctionnement en période de crue avant que la ligne d'eau ne commence à baisser. L'ASCO Corrège Camargue Major a un rôle à jouer dans l'identification de zones techniques.

Les participants rappellent que le bon fonctionnement du système hydraulique implique de désigner des acteurs en charge de son bon fonctionnement et de l'entretien. Il est important que les aménagements hydrauliques prévus au projet de contournement autoroutier soient

cohérents avec le Schéma directeur existant. Les ouvrages à actualiser ou à créer qui pourraient être inclus dans le projet de contournement représentent des opportunités. Le nouveau schéma directeur pluvial qui sera démarré en 2020 sous la gouvernance de l'ACCM pourrait lancer des mises à jour anticipées si cela est nécessaire (notamment secteur de Gimeaux).

#### Sur le secteur Plan de Bourg

Ce secteur est particulièrement sensible car il comporte une grande surface agricole et une station d'épuration qui seraient impactées quelle que soit la variante. Non seulement cela représenterait une perte de recettes pour les ASA, mais les habitants des zones urbaines et semi-urbaines du territoire seraient également concernés.

Une partie du réseau est sous pression et il est important de le rétablir si le contournement l'impacte.

Le raccordement du contournement autoroutier avec le rond-point de la RD35 est à travailler également.

L'emprise prend en considération l'existence des digues, des rétablissements et de la transparence hydraulique pour lesquels le linéaire peut être significatif.

#### Sur le secteur Draille Marseillaise

Parmi les 4 variantes, la variante Sud 2 impacte des terres moins bonnes car plus proches des marais. Néanmoins, ce secteur peut présenter des problèmes géotechniques. Le niveau de traversée des canaux principaux importe peu car les impacts seront similaires. Chaque traversée nécessite une servitude pour visiter les ouvrages d'assainissement et d'irrigation.

#### Sur le secteur Saint-Martin

Il existe un maillage fort pour permettre l'assainissement (nombreux siphons). Il s'agit de s'assurer de l'absence de ruissellements autoroutiers dans les réseaux agricoles et d'anticiper les volumes à écouler/stocker, afin éventuellement de redimensionner les ouvrages en adéquation.

### **Axe 4 : Suites de la séance**

La séance s'achève sur l'indication des suites données au présent atelier :

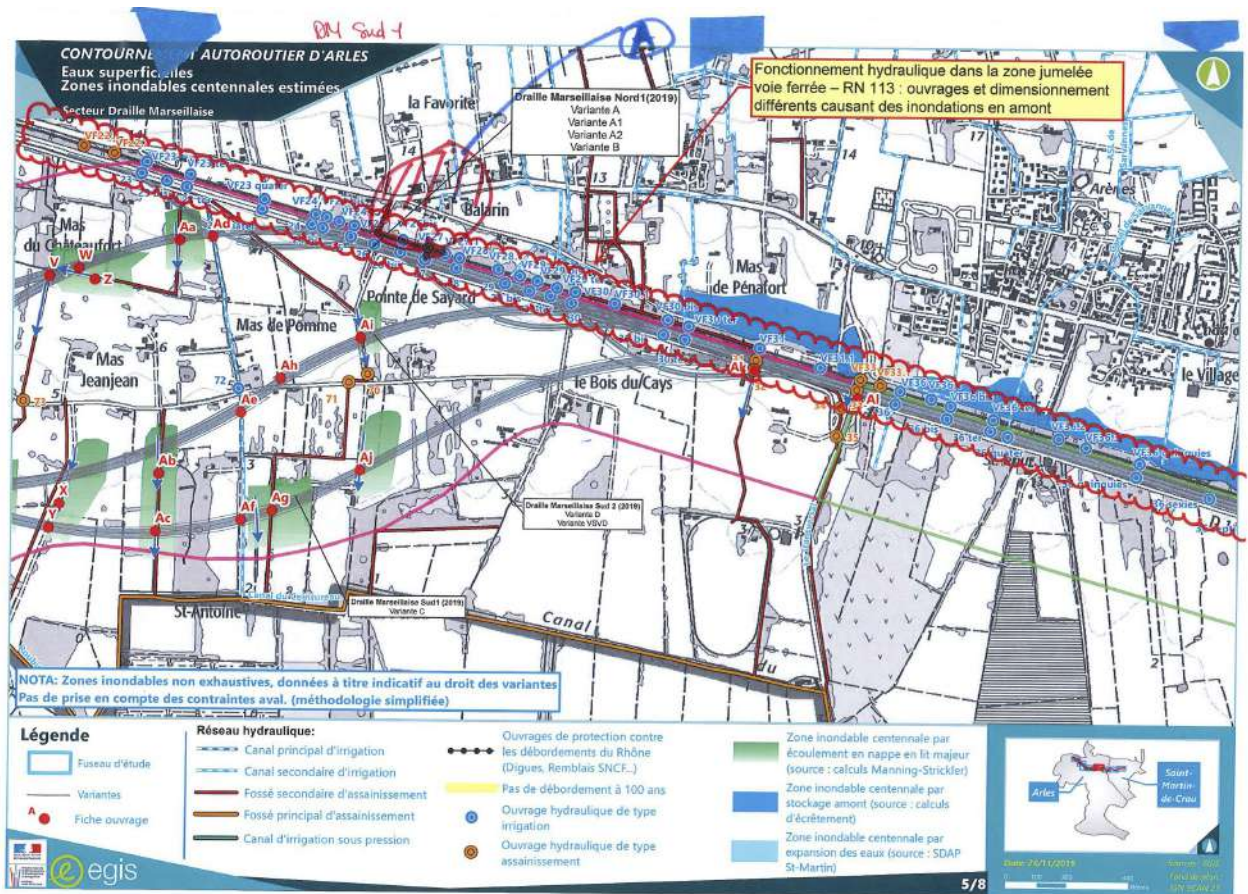
- Envoi aux participants du support de présentation de la séance et d'une synthèse des échanges ;
- Proposition d'une date pour la quatrième séance du groupe Hydraulique transmise en janvier. Celle-ci portera principalement sur le partage pour vérification du descriptif des eaux superficielles et souterraines. Elle sera également l'occasion d'un travail sur les mesures de réduction des impacts et sur les synergies du projet avec les enjeux hydrauliques du territoire.
- Il est proposé d'envoyer aux ASA, aux communes de Arles et St-Martin ainsi qu'à l'ACCM, la description du réseau hydrographique et des eaux souterraines réalisée dans le cadre de l'état initial pour relecture et contrôle.

## Annexe : Verbatim des Ateliers

*Les tableaux suivants sont les retranscriptions in extenso des contributions réalisées par les participants lors des ateliers.*

Saint-Martin de Crau	
Beaucoup de siphons (réseaux irrigation + assainissement) à rétablir voire à améliorer (redimensionnement)	
S'assurer de l'absence de ruissellement routier dans les réseaux irrigation / assainissement	
Problème d'entretien des ouvrages hydrauliques qui passent sous la RN113 : problème de nettoyage par la DIRMED	
Enjeu de conserver au moins les gabarits sous la RN113 / voie ferrée (cohérence entre les ouvrages) voire améliorer l'évacuation des eaux sur le tracé suivant la voie ferrée de Saint-Hippolyte à Balarin	
Voir avec SNCF (projet Bassin de rétention SNCF Saint-Hippolyte, Mas Capelle) à mettre en oeuvre	
Enjeux de réguler les transparences hydrauliques avec des ouvrages de rétention	

Draille Marseillaise Sud 1	
DM S1	Impacte des terres agricoles les moins « bonnes » mais attention à la géotechnique
Toutes variantes	Pas de problème particulier pour le franchissement du canal d'Arles à Bouc
	Eaux Balarin vont à Raphèle : pas de différence entre les variantes
	Culture foin de Crau : recharge nappe (70%) → choisir les variantes impactant le moins la culture foin de Crau
	(A) sur la carte : nœud hydraulique à Balarin, traversée RD453 sous dimensionnée génère des inondations
	Climatologue ? / assurances (tornades, inondations...) : ne pas aggraver les inondations (zone marécageuse)



Plan de Bourg Nord
Variante Nord semble impacter un peu moins les surfaces agricoles car un peu plus distante
(a) ASA Petit Plan du Bourg avec réseau sous pression donc complexe pour maintien de la continuité hydraulique
Réseaux d'assainissement de l'autoroute à dimensionner bien au-delà de la décennale !
(b) ASA Petit Plan du Bourg : perte de surfaces irriguées (et donc de recettes financières pour l'ASA) → très fortes contraintes sur cette ASA (a) + (b). Viabilité de l'ASA remise en cause largement si perte de 50 % des surfaces irriguées !!! Valable pour les deux variantes, forte problématique
Fossé Les Garesses : deux variantes équivalentes

Plan de Bourg Sud
Secteur très sensible + complètement impacté quelle que soit la variante même si variante Nord impacterait un tout petit peu moins les surfaces agricoles
Point « noir » au niveau de la STEP car convergence de beaucoup de réseaux
Quelle hauteur : à quel endroit passe-t-on en traversée du Rhône ? En

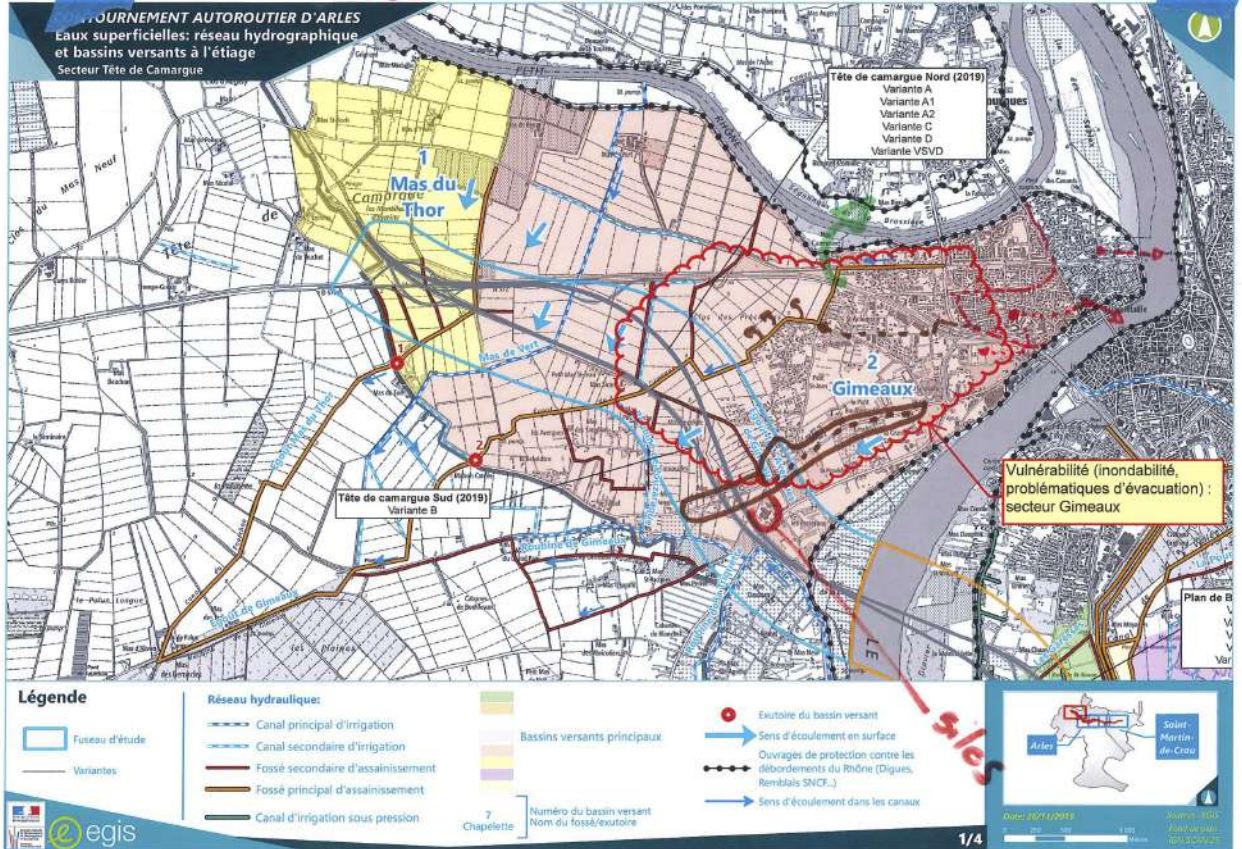
aérien ?
PR agriculture → variante S

Tête de Camargue Nord / Sud
Risque de créer un délaissé
Semble moins impacter les pertes de surfaces irriguées pour les ASA et les continuités des réseaux ASA Triquette, Mas de Vest, Corrège
Moins d'OH car élargissement existant
Remarque voir carte annotée TC Nord : manque d'une zone de débordement (VC 108) Route de Gimeaux (pst bas). Modification BV Sud Avenue Morel (rejet Rhône pompage)
Synergie possible à créer : prévoir mesures compensatoires avec zones de débordement tbs des pêcheurs. Problème de zone totalement inondée → voir comment délester. Schéma directeur n'a pas changé pour le moment. Station de relevage évoquée : quels financements ? Qui paye ? Qui entretient ? (cohérence avec SD à actualiser avec ACCM). Zone d'écrêtement évoquée
Cohérence : deux voies côte à côte → réduction consommation d'espace et un seul ouvrage
S'assurer de la bonne gestion des ruissellements pour les canaux
Problème de vigilance : attention à préserver la qualité agricole (alimentaire) avec la proximité du projet → pollution de l'air
Tracé plus intéressant d'un point de vue urbanistique
Plus loin du silo => sud préférable . Question de risque ICPE
Plus impactante sur les SU mais on préserve du parcellaire



TC Nord

TOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES  
Eaux superficielles: réseau hydrographique  
et bassins versants à l'étiage  
Secteur Tête de Camargue



-vci08 dite de Gimeaux (Mr. Boukoul(a) inondée

**CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES**  
**Atelier n°3 Hydraulique du 6 décembre 2019**

**ANNEXE – LISTE DES PRESENTS**

**DREAL**

Lionel Patte

**Nicaya Conseil**

Stéphane Saint-Pierre

Elise Ribardière

**EGIS**

Lise Foucher

**ACCM**

André Montagnier

**Région Sud**

Cécile Pittet

**Ville d'Arles**

Mimoun Boukoulla

**CIV Raphèle**

Gérard Quaix

**SMGAS**

Claire Marcos

**ASCO de dessèchement des marais d'Arles**

Jean-Pierre Douguin

Pierre Raviol

**PNR Camargue**

Magali Puech

**SYMADREM**

Floriane Mateo

**DDTM 13**

Loïc Bonnier

**Collectif des riverains de Pont de Crau**

Monique Chiesa

**Chambre d'agriculture 13**

Christelle Macé

**CIQ de la Roquette**

Michel Le Meur

**SYM CRAU**

Alexis Verbeke

**Conseil de Développement du Pays d'Arles**

Jean-Marc Rocchi