

**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**

Arles

Mercredi 17 décembre 2025

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

et de Mmes. Denise VELEMIR et Katheryne CICONARDI, 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 02h30	Séquences
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
1h30	<ul style="list-style-type: none">• Information et échanges thématiques<ul style="list-style-type: none">• Effets du projet sur les trafics locaux à Arles - 15 minutes• Risque inondation lié au Rhône - 15 minutes• Impacts sur l'agriculture - 15 minutes• Zones humides et mesures de compensation – 15 min• Composantes détaillées du projet à Arles – 15 min• Questions diverses – 15 minutes
Clôture de la séance par le président de la Commission d'enquête	

CHARTRE 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

CHARTRE DE LA RÉUNION

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

- Frédérique CHAZE – Directrice adjointe
- 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

- Raphaël FIORDELISI – Chef de projet
- Boris METRAL – Ingénieur



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



25 min

LE PROJET

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



10 min

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**

**Améliorer les déplacements du
quotidien et la sécurité des usagers
locaux**

**Contribuer au dynamisme socio-
économique du Pays d'Arles**

**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, les effets du changement climatique et les hypothèses de la stratégie nationale Bas Carbone
- Prendre en compte les enjeux de biodiversité, de fonctionnement hydraulique et agricole du territoire

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, ...

Un projet profondément réinterrogé et retravaillé depuis 2018

- **2018-2019 : actualisation et approfondissement des études antérieures à l'aune des évolutions des enjeux**
 - Fuseau Sud-Vigueirat confirmé → analyse de plusieurs variantes au sein de ce fuseau d'études
 - 24 réunions des groupes de travail thématiques : agriculture / hydraulique / cadre de vie / milieux naturels / comité de suivi

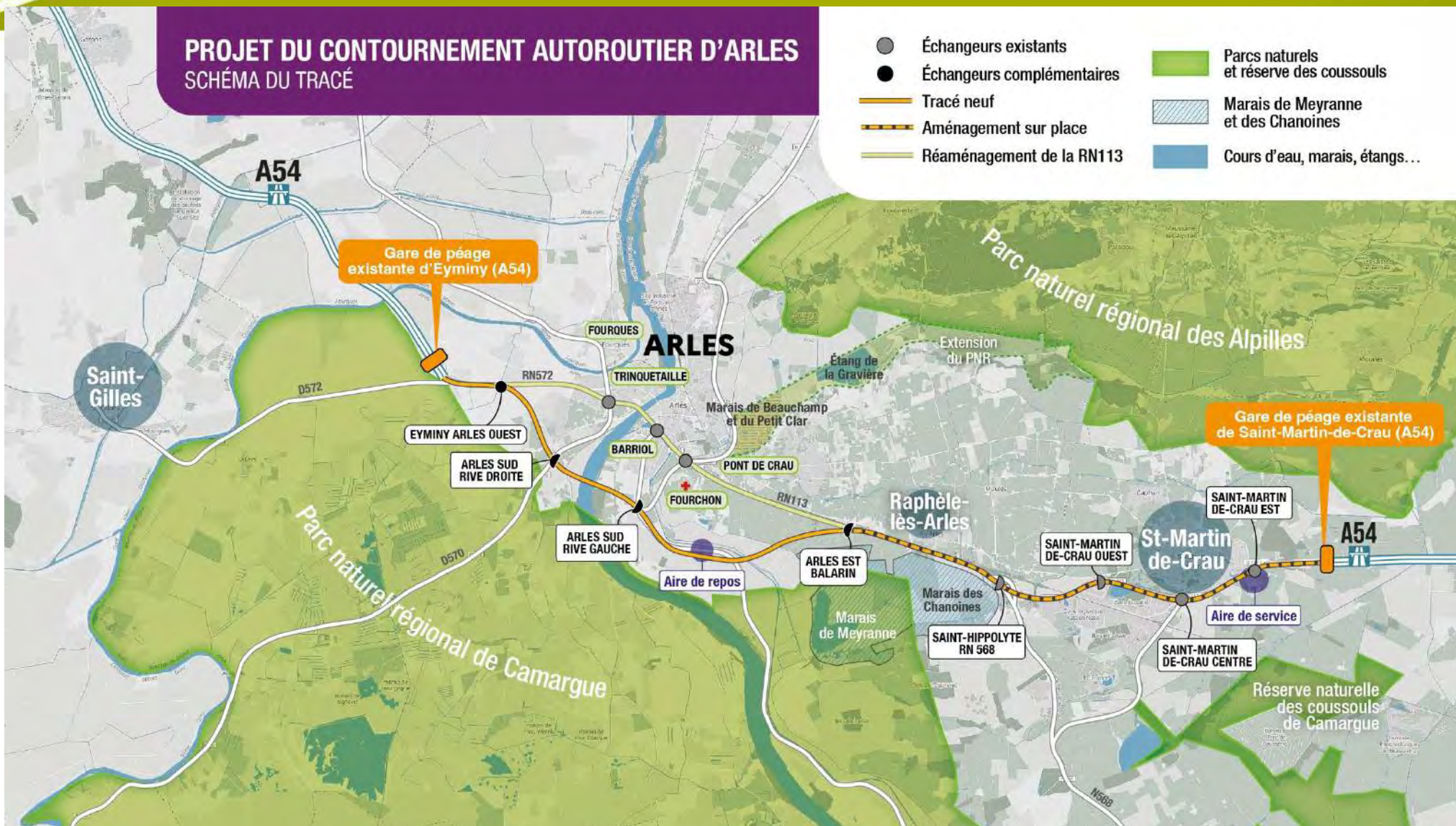
- **2020-2021 : concertation réglementaire**
 - Partage des résultats d'analyse des études antérieures et des variantes sur le fuseau Sud-Vigueirat
 - 10 réunions publiques, permanences, registres papier, formulaire en ligne, plateforme téléphonique, ...
 - 451 personnes rencontrées / + de 1 000 expressions recensées

- **2021-2023 : concertation continue**
 - 23 réunions des groupes de travail thématiques : agriculture / hydraulique / cadre de vie / milieux naturels / comité de suivi
 - Sessions de permanence avec des exploitants agricoles et riverains concernés par le tracé

Consistance du projet

PROJET DU CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES SCHÉMA DU TRACÉ

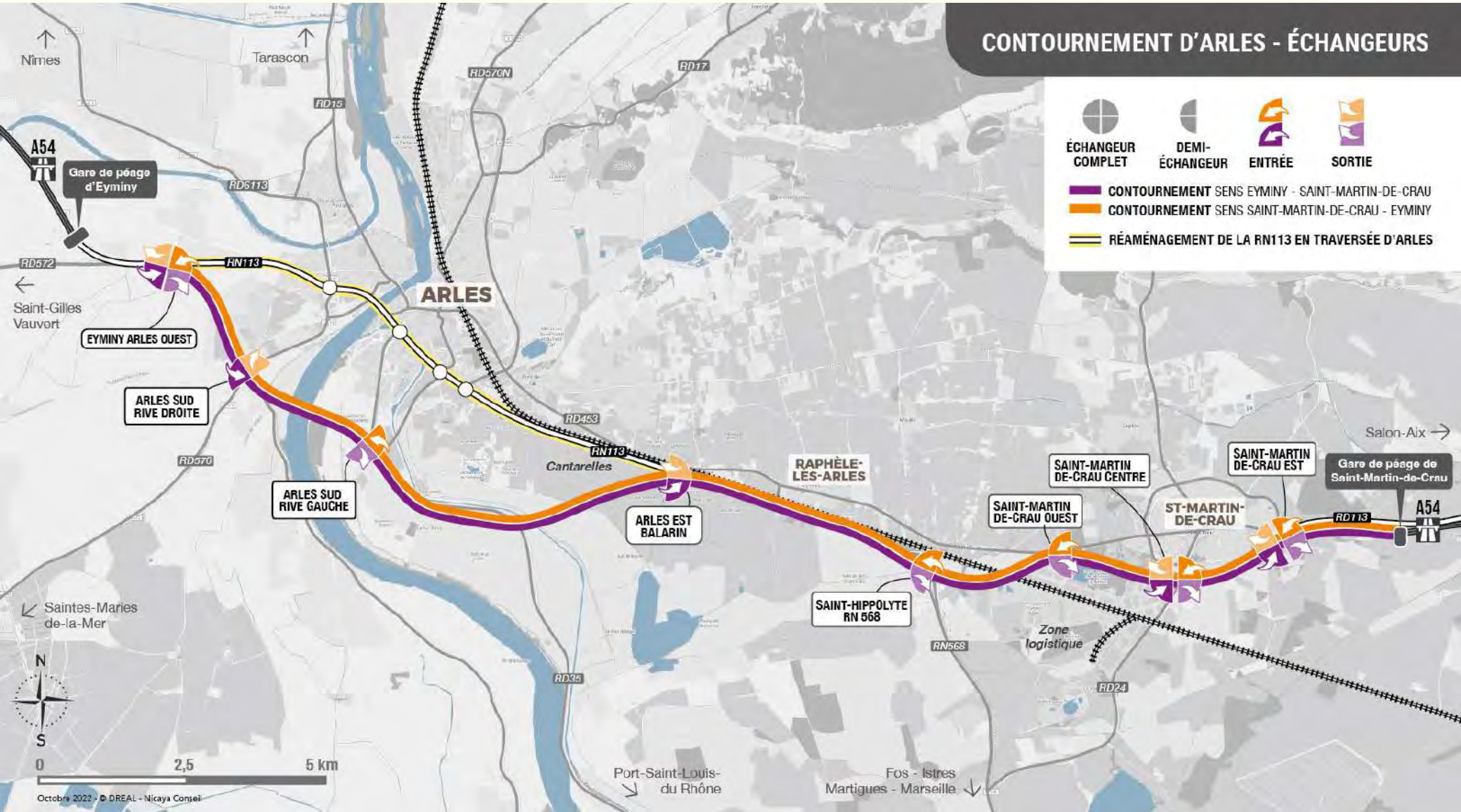
- Échangeurs existants
- Échangeurs complémentaires
- Tracé neuf
- Aménagement sur place
- Réaménagement de la RN113
- Parcs naturels et réserve des coussouls
- Marais de Meyranne et des Chanoines
- Cours d'eau, marais, étangs...



- 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



Systeme d'échanges



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) : inclut les impacts directs et les délaissés
 - Env. 80 bâtis divers à acquérir : mas, cabanons, serres, ...

- **Mesures de compensation environnementales et agricoles mises en œuvre pour les impacts n'ayant pu être évités**

- **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 → populations moins exposées à la pollution dans les zones 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

- **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)
 - Augmentation du nombre des échangeurs et traversées de la RN pour une desserte plus fine du territoire
 - Aires de services multimodales

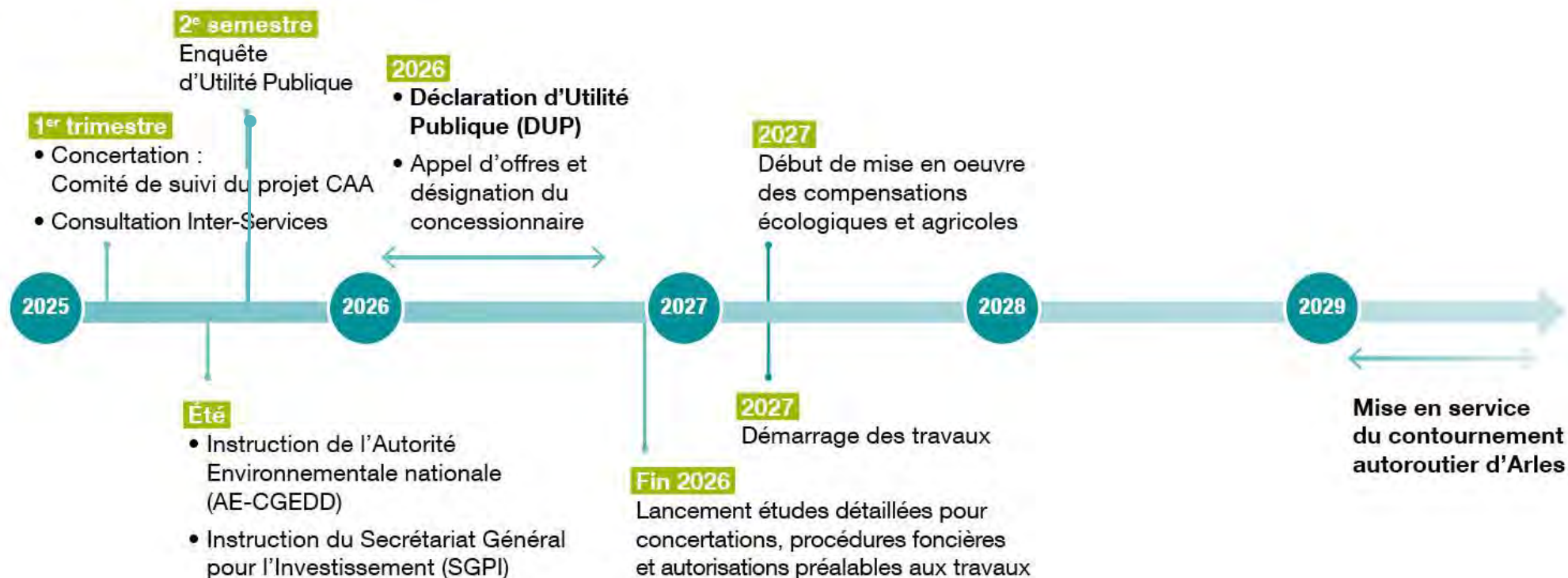
- **Acoustique : 17 km d'écrans et 44 isolations de façades**
 - Amélioration pour les riverains de la RN 113
 - Gain pour **13 500 pers. dont 6 000** avec gain très significatif
 - Amélioration en aménagement sur place : protections proposées au-delà de l'exigence réglementaire
 - **+5,2 km** d'écrans acoustiques supplémentaires à Balarin (protection route + voie ferrée) : **2 850 bénéficiaires**
 - **+1,4 km** d'écrans acoustiques supplémentaires à St-Martin-de-Crau : **850 bénéficiaires**
 - Protections à chaque dépassement des seuils réglementaires en tracé neuf

- **Intégration paysagère harmonieuse du contournement, selon les spécificités locales** : plus-value environnementale, prise en compte des évolutions climatiques, intégration spécifique des viaducs et ouvrages

- **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 accidentelles + ouvrages pour réguler les quantités d'eau restituées
 - Conservation des principaux corridors écologiques
 - Préservation / recreation / renforcement de continuités écologiques : passages à faune, clôtures, ...

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



LE PROJET

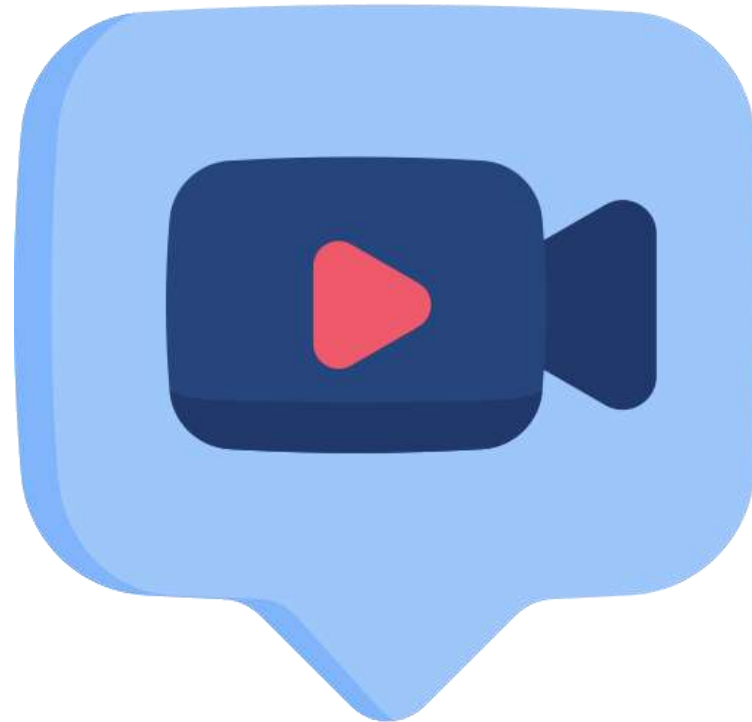
1. Objectifs, consistance et calendrier
- 2. Présentation détaillée (maquette 3D)**
3. Financement et système de péage



7 min

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**



10 min

- **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

Systeme 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

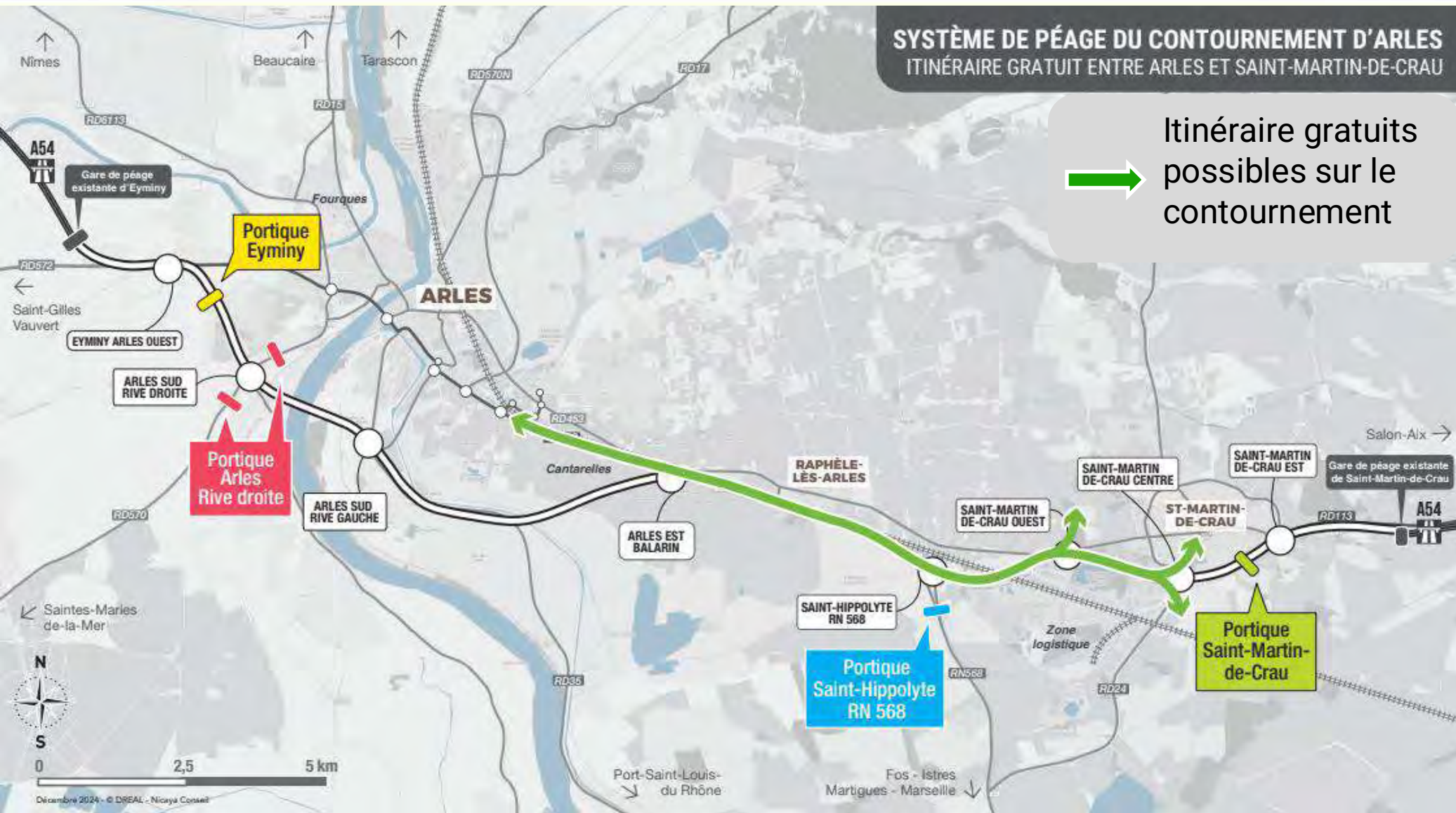


Portique flux libre sur bretelle d'entrée

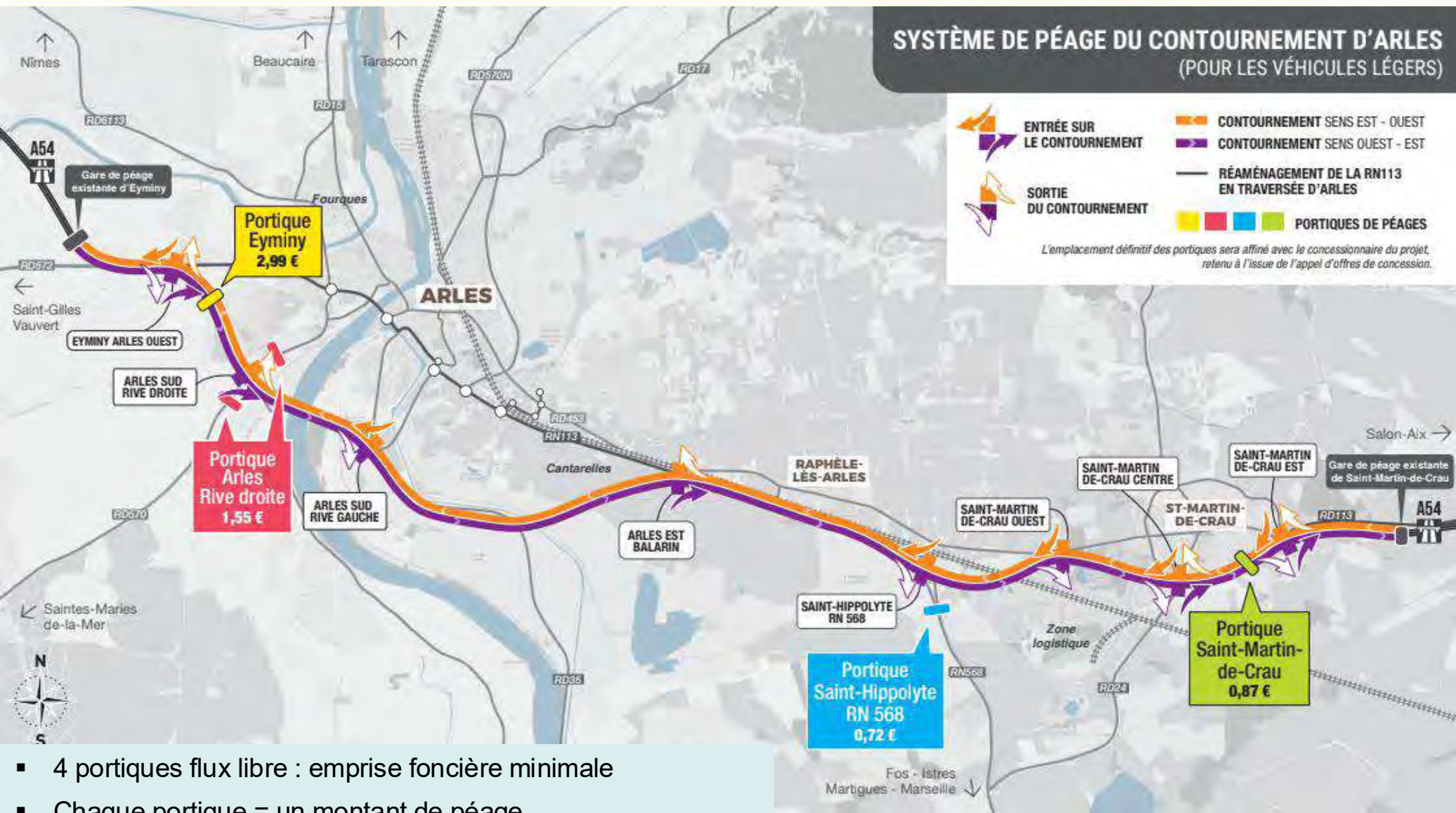
Systeme de péage proposé à l'enquête publique

SYSTEME DE PÉAGE DU CONTOURNEMENT D'ARLES
ITINÉRAIRE GRATUIT ENTRE ARLES ET SAINT-MARTIN-DE-CRAU

Itinéraire gratuits
possibles sur le
contournement

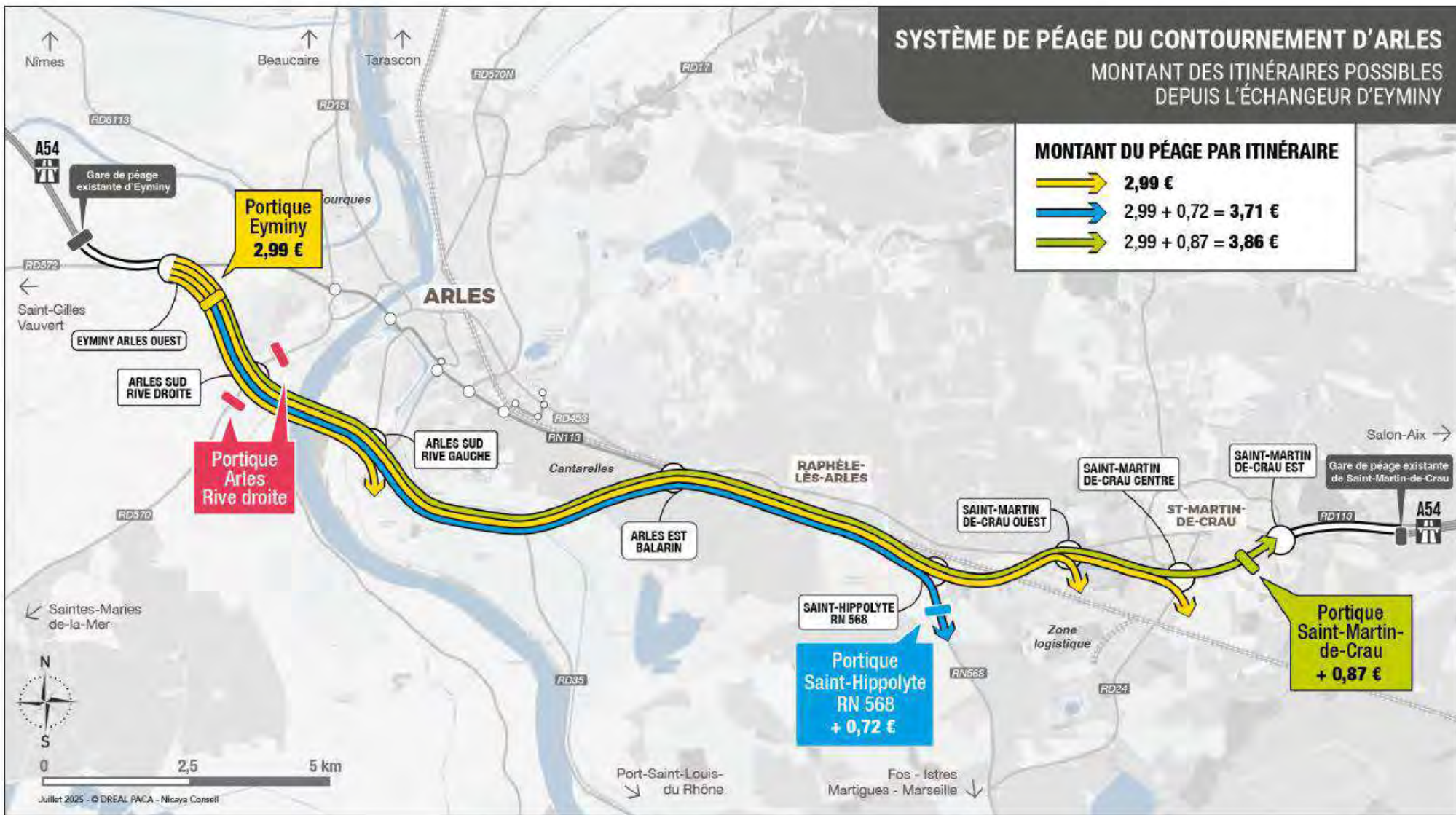


Systeme de péage proposé à l'enquête publique

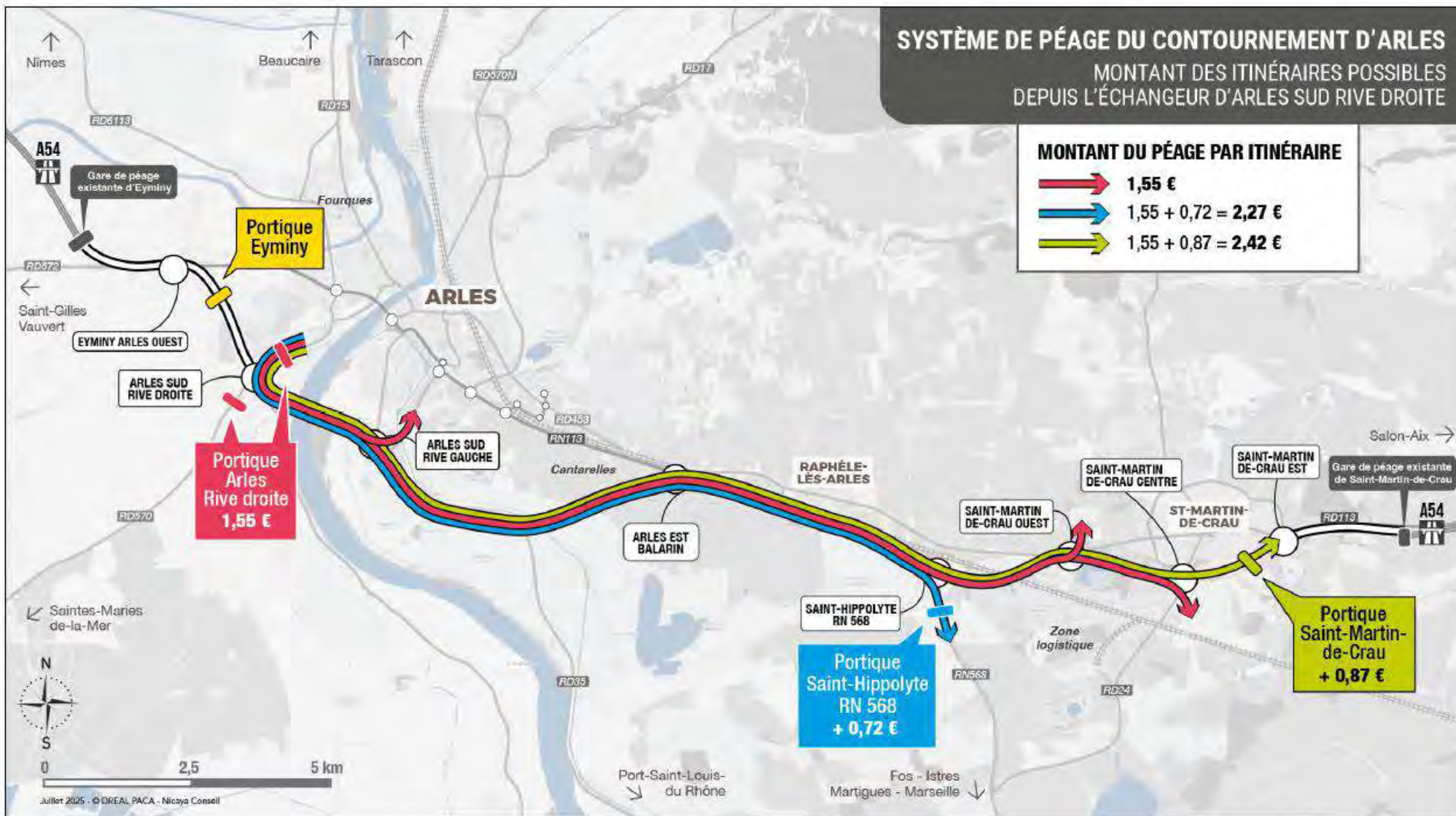


- 4 portiques flux libre : emprise foncière minimale
- Chaque portique = un montant de péage
- Paiement en passant sous le portique (scan immatriculation)

Systeme de péage proposé à l'enquête publique



Systeme 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

THÈMES IDENTIFIÉS

PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. Effets du projet sur les trafics locaux d'Arles – 15 min
2. Risque inondation lié au Rhône – 15 min
3. Impacts sur l'agriculture – 15 min
4. Zones humides et mesures de compensation – 15 min
5. Composantes détaillées du projet à Arles – 15 min
6. Questions diverses – 15 min



1h30

INFORMATION ET ECHANGES

THÈMES IDENTIFIÉS

PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. Effets du projet sur les trafics locaux d'Arles – 15 min
2. Risque inondation lié au Rhône – 15 min
3. Impacts sur l'agriculture – 15 min
4. Zones humides et mesures de compensation – 15 min
5. Composantes détaillées du projet à Arles – 15 min
6. Questions diverses – 15 min



15 min

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

Le modèle de trafic du projet : que prend-t-il en compte ? (1/2)

- **Prise en compte de l'évolution de la population dans le temps et des déplacements qui en découlent : +0,3 % par an**
- **Intégration des hypothèses du scénario principal de la Stratégie Bas Carbone 2050 → le + ambitieux en matière de report modal :**
 - Transports collectifs en agglomération : +60%
 - Transports collectifs hors agglomération : +30%
 - Part modale du vélo : +400% pour atteindre 5%
 - Développement du covoiturage courte distance
- **Véhicules légers effectuant des distances <100km : -0,7 % par an**
- **Poids lourds effectuant des trajets >100 km : +0,4 % par an**
- **Véhicules légers effectuant des trajets >100 km : +1,1 % par an**
- **Prise en compte les projets d'aménagement locaux générateur de trafic : ZI Bois de Leuze, parc d'activité Arles Nord, zone logistique Clésud, zone industrialo-portuaire de Fos, ZAC Mitra, ...**

Le modèle de trafic du projet : que prend-t-il en compte ? (2/2)

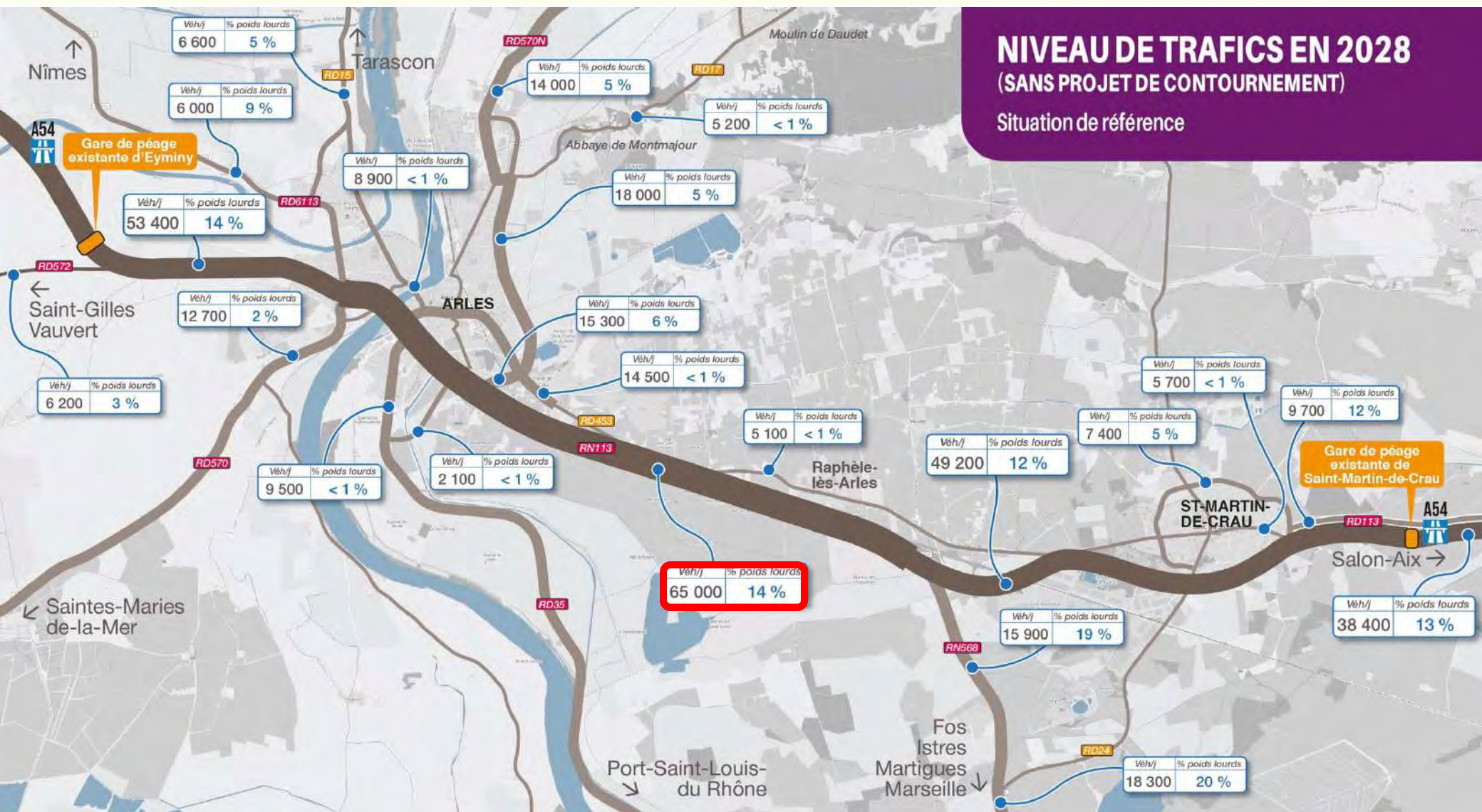
- **Prise en compte du montant des péages** et des comportements qui en découlent : report vers un itinéraire gratuit, ajustement du trajet, ...
- **Intégration des temps de parcours sur le contournement et sur le réseau secondaire**
- **Prise en compte des aménagements sur la RN113 prévus au projet de contournement :**
 - Mise à 2x1 voies
 - Abaissement des vitesses
 - Carrefours à niveau

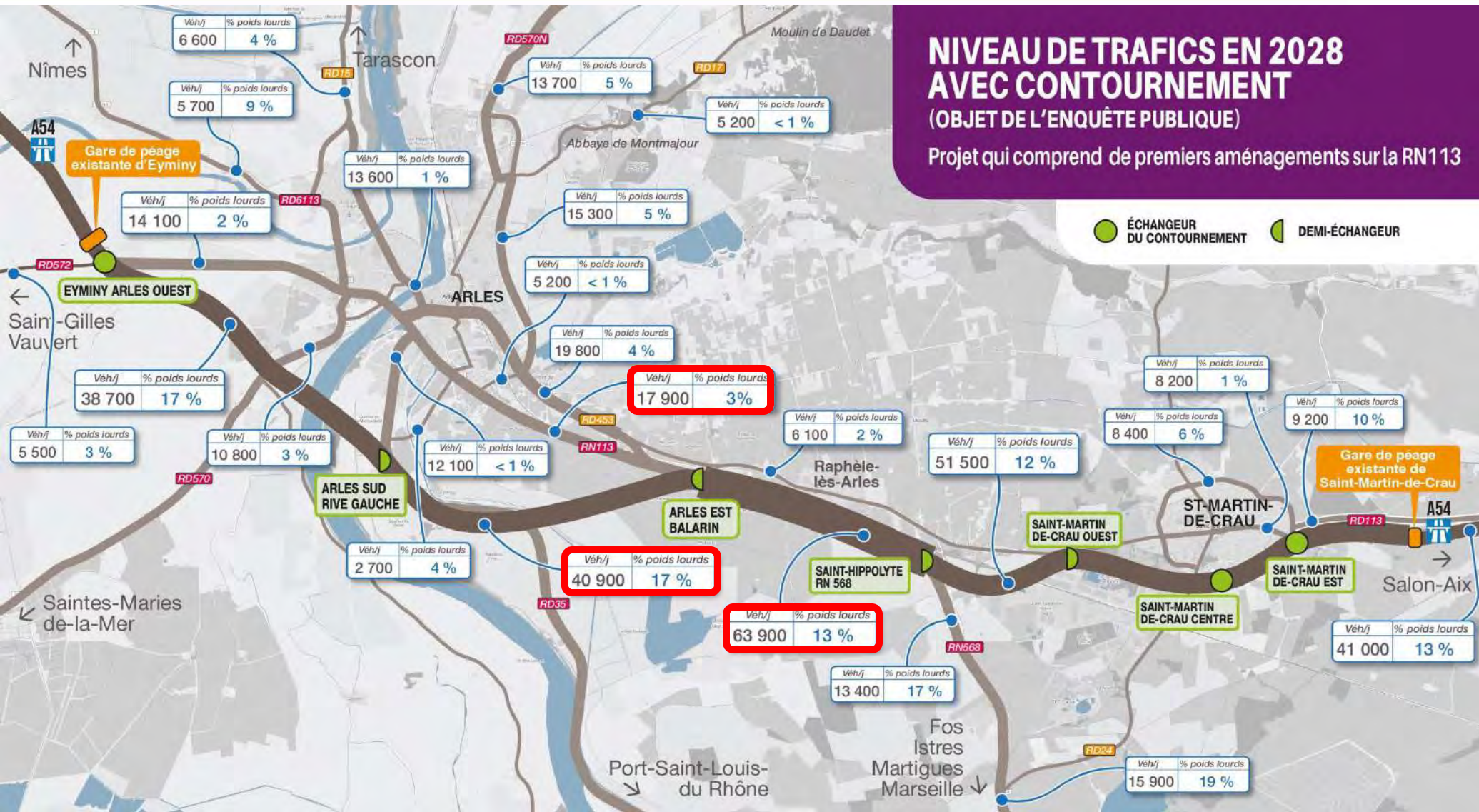
- **Le contournement offre la possibilité de mettre en œuvre une organisation des mobilités sans la barrière RN 113 actuelle**
 - Développement réseau de transports en commun intégrant les trajets sur la RN 113
 - Développement de connexions Nord-Sud
 - Renforcement des usages piétons / vélos
 - ...

- **Le projet ne fige pas la situation future sur le territoire**
 - Après la mise en service du contournement, les collectivités pourront décider d'aménagements complémentaires sur les voies locales afin de réorganiser le trafic selon leurs besoins
 - Plan de circulation, limitations vitesse, tonnage, interdiction PL, aménagements urbains, ...

NIVEAU DE TRAFICS EN 2028 (SANS PROJET DE CONTOURNEMENT)

Situation de référence





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

THÈMES IDENTIFIÉS

PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. Effets du projet sur les trafics locaux d'Arles – 15 min
2. Risque inondation lié au Rhône – 15 min
3. Impacts sur l'agriculture – 15 min
4. Zones humides et mesures de compensation – 15 min
5. Composantes détaillées du projet à Arles – 15 min
6. Questions diverses – 15 min



15 min

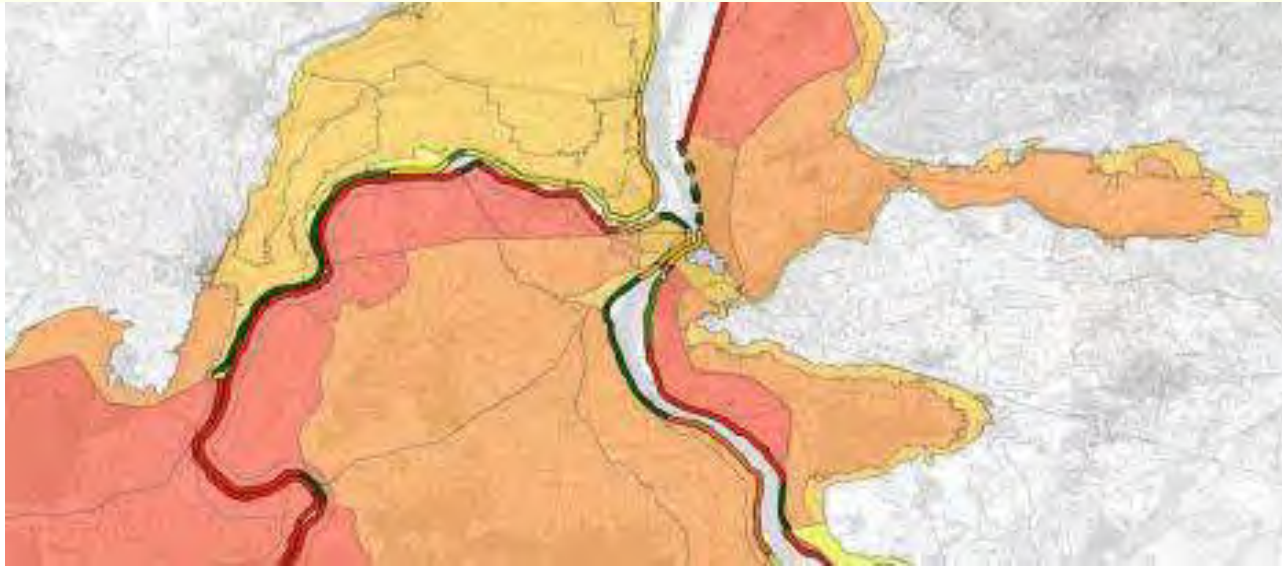
Le risque inondation du Rhône

- **Forts enjeux sur le territoire (indépendamment du projet)**
 - Configuration « en toit » du lit du Rhône
 - Pente faible du fleuve

- **Aléa fort d'inondation : hauteur d'eau >1m**

- **Depuis plusieurs années, investissements et travaux ambitieux pour augmenter le niveau de protection du système d'endiguement**
 - Rôle du SYMADREM
 - Plan pluriannuel d'investissement

Renforcement du système d'endiguement

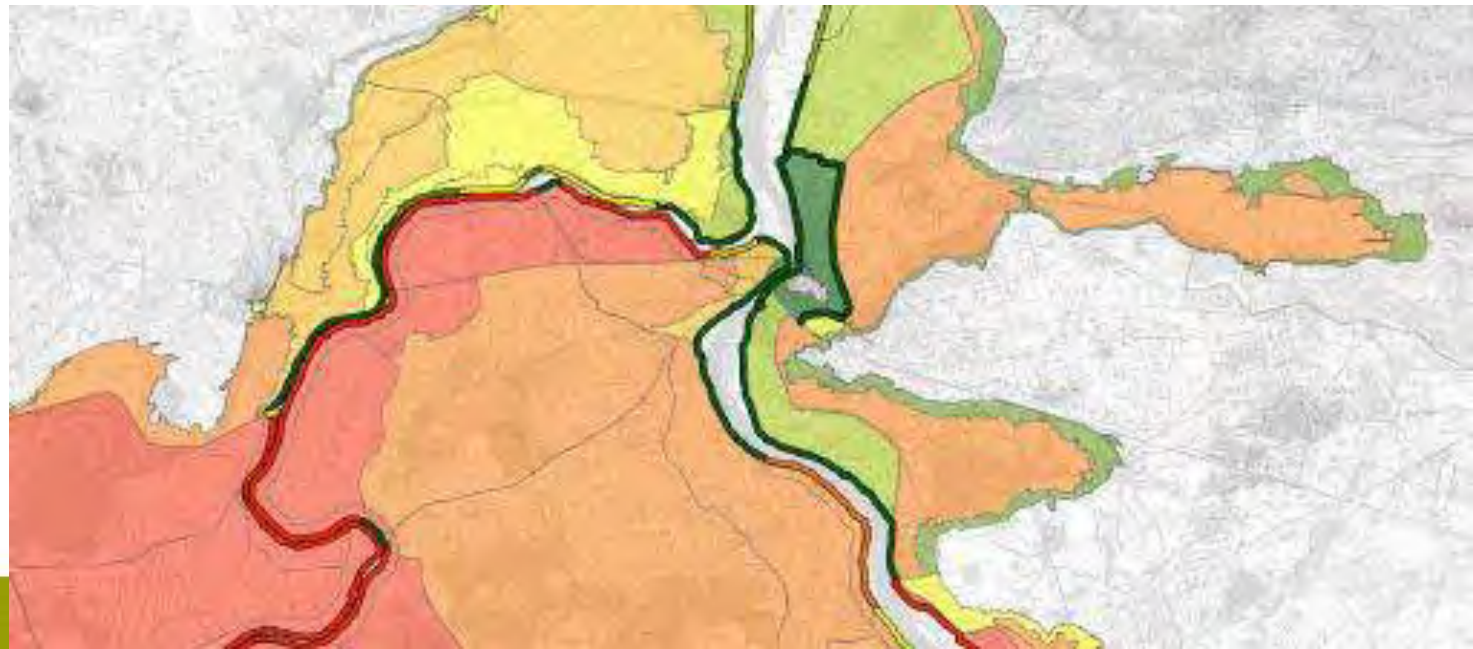


2007 : premiers travaux

Le territoire reste très exposé au risque inondation (orange et rouge)

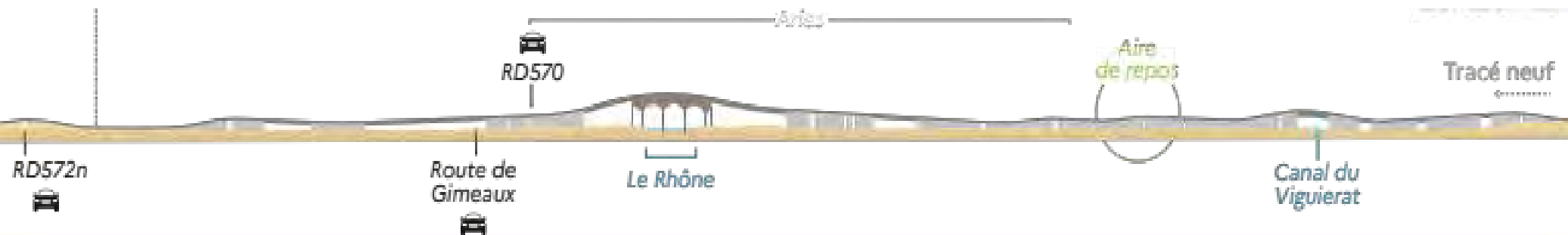
2025

Le territoire est
considérablement
mieux protégé



Enjeu : un projet de contournement avec des impacts limités sur le risque inondation

- Analyse de différentes solutions techniques à l'aune de leur impact sur le risque inondation
- Scénario avec impact nul jugé rédhibitoire en raison du surcoût technique
 - Néanmoins, des investissements importants pour garantir une transparence forte de l'infrastructure
 - Optimisation des ouvrages de transparence tout au long des études pour arriver à la solution proposée à l'enquête



- **Scénario envisagé → scénario de référence du PPRi (situation extrême) qui implique :**
 - Crue équivalente à celle de 1856 (débit de 12 500 m³/s)
 - **Dysfonctionnement des systèmes de protection** : rupture de digue ou débordement

- **Dans ce scénario, quel impact du projet ?**
 - Légère augmentation des niveaux d'eau pour des bâtiments qui seraient déjà inondés de plus d'1m
 - <5cm pour 3 000 bâtis en rive droite (Sud RD 453)
 - <2cm pour 7 000 bâtis en rive droite (Nord RD453)
 - <5cm pour env. 800 bâtis en rive gauche

Avez-vous des questions en rapport les impacts du projet sur le risque inondation ?

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



10 min

INFORMATION ET ECHANGES

THÈMES IDENTIFIÉS

PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. Effets du projet sur les trafics locaux d'Arles – 15 min
2. Risque inondation lié au Rhône – 15 min
3. Impacts sur l'agriculture – 15 min
4. Zones humides et mesures de compensation – 15 min
5. Composantes détaillées du projet à Arles – 15 min
6. Questions diverses – 15 min



15 min

- **36 exploitations agricoles concernées par...**
 - Pertes de surface : emprise projet, délaissés et mesures de compensation biodiversité
 - Effets de coupure
 - Autres impacts sur les bâtiments et équipements nécessaires au fonctionnement des exploitations, sur les systèmes d'exploitation, socio-économiques, environnementaux, ...

■ Perte de surfaces agricoles

- 1^{ère} production affectée : grandes cultures (dont rotation riz env. 10%) avec près de 95 ha (67% des surfaces impactées)
- Env. 28 ha de foin de Crau (1/5 des surfaces impactées par le projet)

Nature des surfaces perdues	Surface impactée par le projet (ha)	Surface Mesures de compensation Biodiversité (ha)	Surface impactée (%)
Grandes cultures	94,5	45,2	67,5%
Foin de Crau	28,1		20,1%
Vergers	3,9		2,8%
Maraichage	2,6	4,5	1,8%
Paturage	3,1		2,2%
Vignes	2,5		1,8%
Friche agricole	5,3		3,8%
Total	140,0	49,6	

- **Synthèse des impacts sur les 36 exploitations agricoles**
 - 6 remises en causes, principalement du fait de la perte du bâtiment d'exploitation
 - 2 très fortement impactées car coupées en deux (1 pratique de la vente à la ferme dans un bâtiment qui serait à moins de 100 m du tracé)
 - 3 fortement impactées, en particulier le centre équestre à proximité du projet
 - 6 moyennement impactées dont 3 arboriculteurs bio sous des ouvrages ou à proximité immédiate du projet
 - 18 exploitations avec des impacts faibles à très faibles
 - 1 exploitation avec impact positif : accès améliorés

▪ Deux principes

- 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 les impacts du projet sur l'agriculture ?

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



10 min

INFORMATION ET ECHANGES

THÈMES IDENTIFIÉS

PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

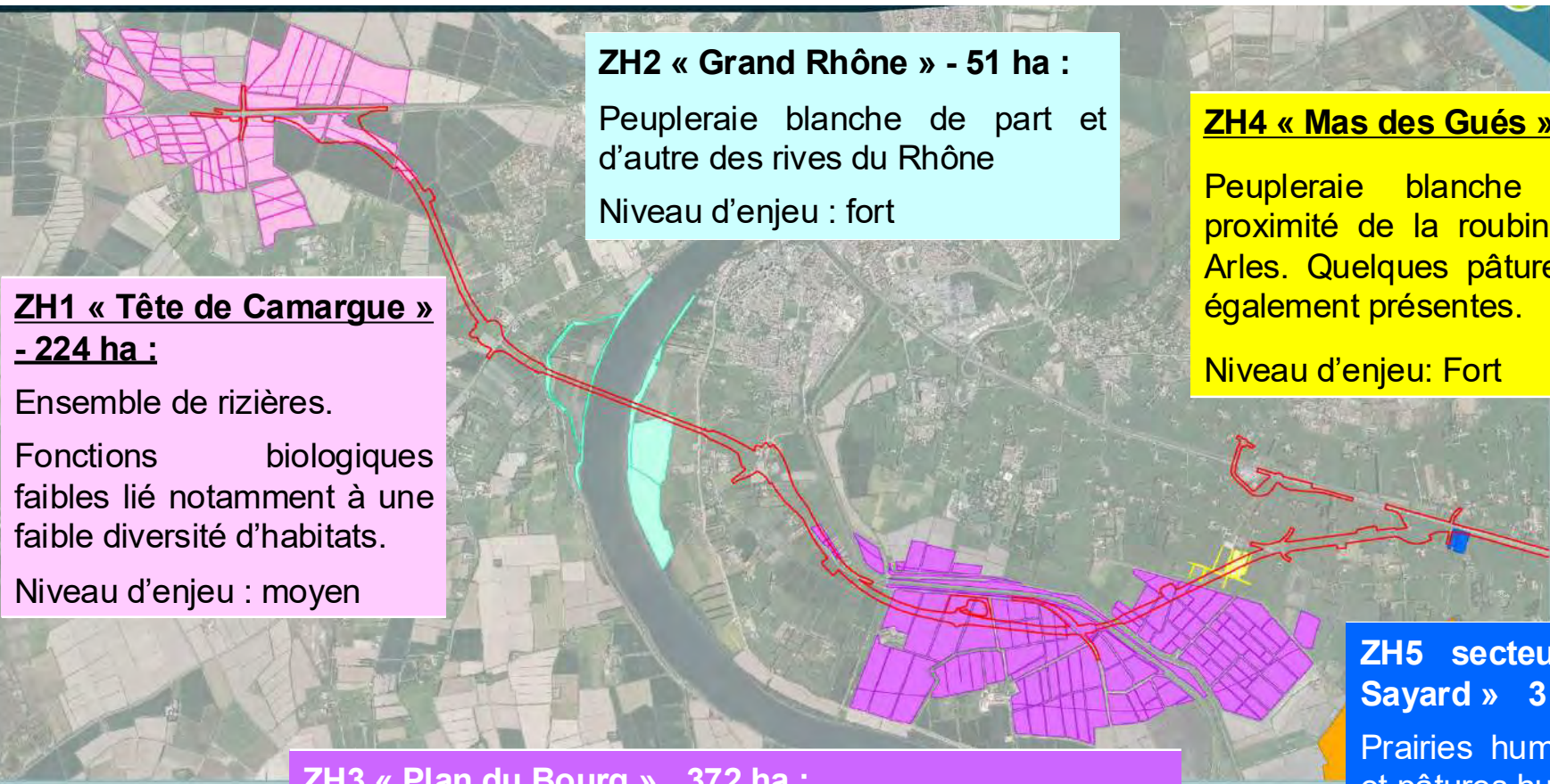
1. Effets du projet sur les trafics locaux d'Arles – 15 min
2. Risque inondation lié au Rhône – 15 min
3. Impacts sur l'agriculture – 15 min
4. Zones humides et mesures de compensation – 15 min
5. Composantes détaillées du projet à Arles – 15 min
6. Questions diverses – 15 min



15 min

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

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

ZH5 secteur « Pointe de Sayard » 3 ha :

Prairies humides oligotrophile et pâtures humides

Niveau d'enjeu : fort

Légende

Emprise projet

Num

egis

Date: 12/07/2023

0 500 1 000 Mètres

Sources : EGIS
Point de plan : IGN BD ORTHO

1 / 2

Zones humides dans l'aire d'étude du projet

ZH8 « Baisse de Raillon » - 1,3 ha :

Pâtures humides et formations rivulaires : phragmitaies, peupleraies blanches et formations d'hélophytes.

Niveau d'enjeu : fort

ZH9 « Sud centre Saint-Martin-de-Crau » - 4,3 ha :

Forêt de Peupliers blancs le long de l'écoulement la Chapelette

Niveau d'enjeu : fort

ZH7 « ripisylve de la Chapelette » - 3,9 ha :

Forêt de Peupliers blancs le long de l'écoulement la Chapelette

Niveau d'enjeu : fort

ZH6 « Marais des Chanoines » - 1200 ha :

Variétés de zones humides : prairies régulièrement fauchées, zones alimentées par la nappe d'eau salée et d'immenses marais.

Apport constant d'eau provenant des laurons, à température stable toute l'année : un environnement propice se forme pour une flore spécialement adaptée aux conditions froides.

Niveau d'enjeu : fort

ZH4 ZH8



Date: 12/07/2023

Sources : EGIS
Fond de plan :
IGN BD O

Mesures éviter et réduire

- **Mesures d'évitement :**

- Choix du tracé pour éviter les secteurs à fort enjeu (Marais des Chanoines notamment)

- **Mesures de réduction :**

- Réduction des emprises
- Réduction des impacts sur la ripisylve du Rhône (surélévation du viaduc)
- Rétablissement de l'ensemble des écoulements
- Mise en place de drains afin de réduire les impacts des tassements sur les écoulements souterrains
- Mesures en phase travaux : pour réduire et traiter des risques de pollution, pour limiter les impacts liés au passage des engins, mettre en défends les zones les plus sensibles

- **Impact résiduel : impact surfacique** et sur les fonctionnalités des ZH (perturbation des circulations des eaux, risques de pollution)

Avez-vous des questions en rapport les impacts du projet sur les zones humides ?

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



10 min

INFORMATION ET ECHANGES

THÈMES IDENTIFIÉS

PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. Effets du projet sur les trafics locaux d'Arles – 15 min
2. Risque inondation lié au Rhône – 15 min
3. Impacts sur l'agriculture – 15 min
4. Zones humides et mesures de compensation – 15 min
5. Composantes détaillées du projet à Arles – 15 min
6. Questions diverses – 15 min



15 min

- **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

Déroulement de la définition des mesures compensatoires

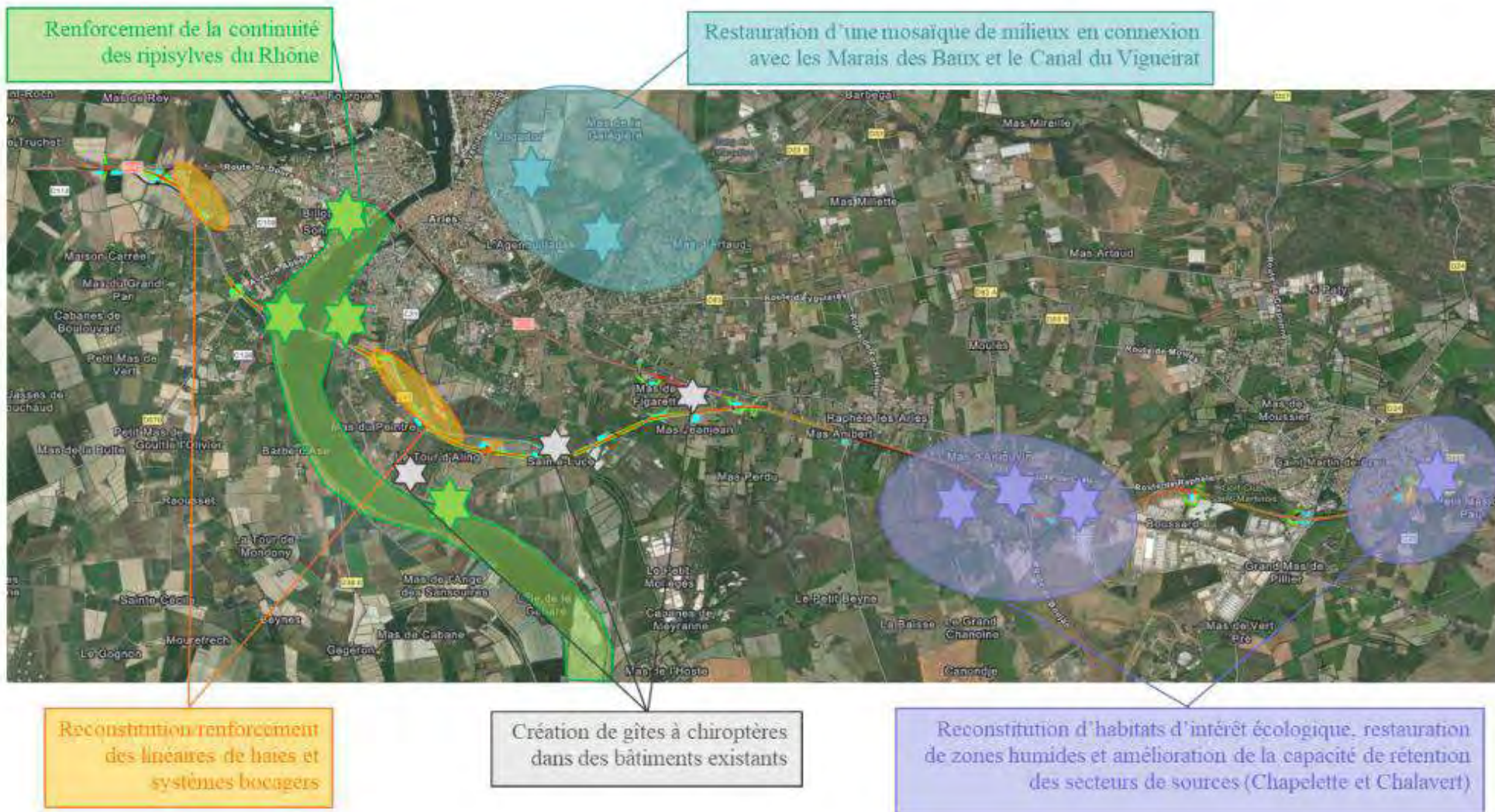
- **Au stade d'étude actuel (étude d'impact DUP), l'objectif est de :**
 - Dimensionner le besoin en compensation,
 - S'assurer que le territoire est en capacité d'accueillir cette compensation
 - Anticiper la recherche et la définition plus fine des mesures compensatoires

- **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

- **Bilan actuel de la compensation zones humides :**
 - 10 sites de compensation identifiés
 - Au stade DUP : recherche axée sur des ensembles dimensionnants et cohérents pour les zones humides
 - Principales mesures proposées : suppression de surfaces imperméabilisées, décaissement de remblais, modification ou suppression de réseaux de drainage, décaissement (zone de débordement de cours d'eau), évolution des pratiques de gestion agricoles, ...

- **Bilan surfacique en l'état :**
 - Environ 112 ha de compensation zones humides repérés, sur 117 ha recherchés, dont :
 - Ratio surfacique de 200% atteint pour végétations hélophytiques, phragmitaies, milieux ouverts (prairies, cultures et rizières)
 - Ratio surfacique de 150% pour les milieux boisés : reste 4,5 ha à compenser
 - Compléments pour des milieux semi-ouverts à rechercher (0,6 ha)

Avancement du projet de compensation



➤ 14 sites de compensation **biodiversité et zone humide** proposés

Avez-vous des questions en rapport les impacts du projet sur les mesures compensatoires ?

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



10 min

INFORMATION ET ECHANGES

THÈMES IDENTIFIÉS

PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. Effets du projet sur les trafics locaux d'Arles – 15 min
2. Risque inondation lié au Rhône – 15 min
3. Impacts sur l'agriculture – 15 min
4. Zones humides et mesures de compensation – 15 min
5. Composantes détaillées du projet à Arles – 15 min
6. Questions diverses – 15 min



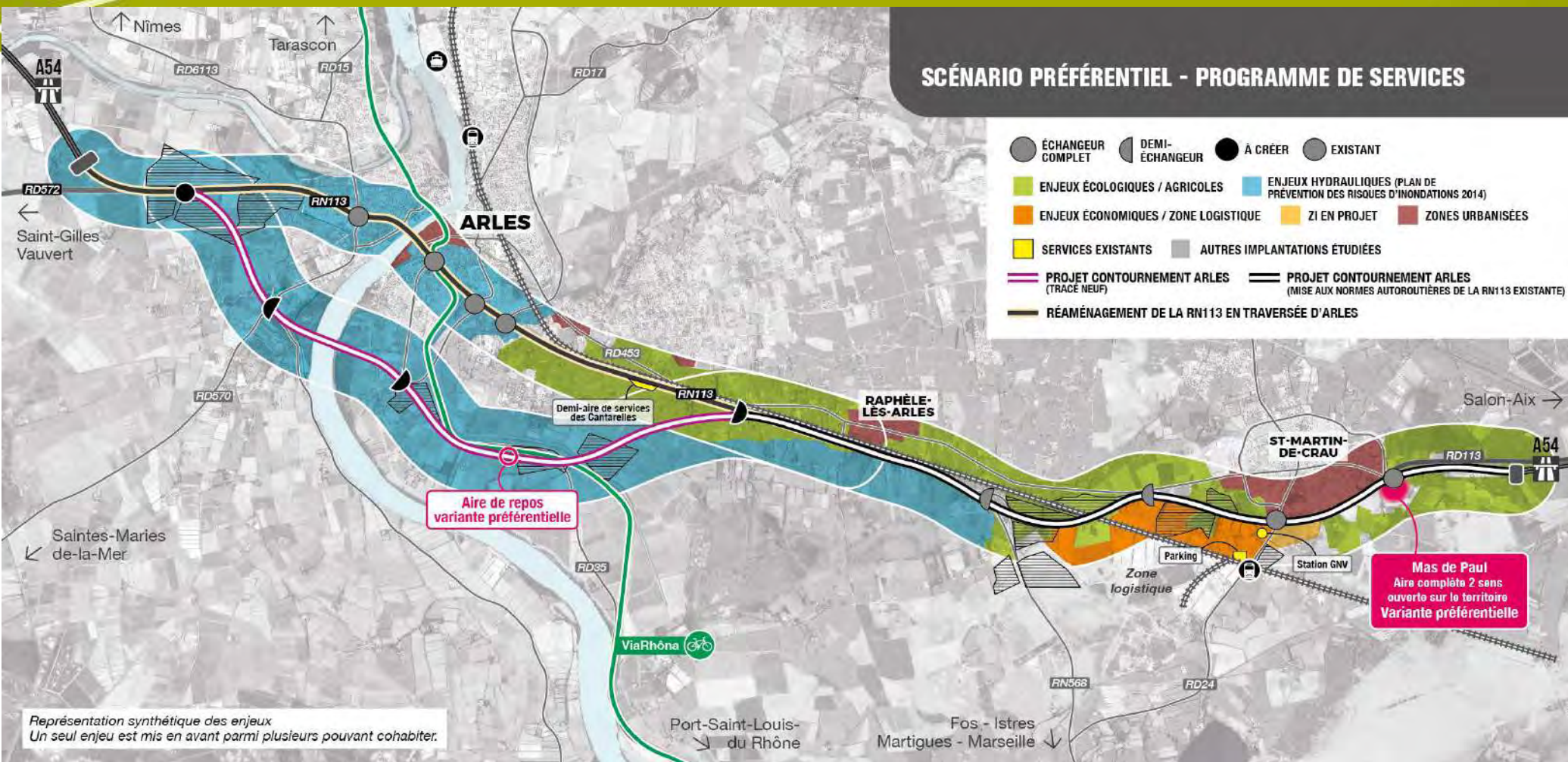
15 min

- **Section en tracé neuf : 2x2 voies sur 13 km**
 - 4 échangeurs
 - Un viaduc sur le Rhône
 - Un viaduc de franchissement des canaux
 - ouvrages de transparence hydraulique
 - une aire de repos

- **Section en aménagement sur place entre Ballarin et St-Hippolyte : 2x3 voies sur dans les emprises de la RN113 existante**

- **Aménagement de la RN113 à 2x1 voies, baisse des vitesses et mise à niveau des carrefours**





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

- Limite l'inter-distance entre aires → gain / sécurité routière
- Valorise le Pays d'Arles pour les usagers en transit
 - Mise en valeur d'évènements locaux
 - Aménagements paysagers adaptés à la Camargue
- Innovations environnementales des aménagements : photovoltaïque, ...
- Services aux usagers de l'itinéraire cyclable ViaRhôna :
 - Sanitaires, bornes réparation, tables ombragées, ...



*Illustrations (sera affiné par
la suite par le
concessionnaire)*



Viaduc sur le Rhône et ouvrages hydrauliques

Les viaducs, mesures fortes de transparence hydraulique :

- **Deux viaducs inclus dans le projet : franchissement du Rhône et franchissement des canaux d'Arles à Bouc et du Vigueirat**
- **Viaduc du Rhône**
 - De digue à digue = transparence hydraulique totale
 - Architecture inspirée des ponts existants traversant le Rhône
 - Maintien des corridors écologiques sous le viaduc
 - Intégration d'éléments favorables à la biodiversité : écrans de protection, nichoirs, gîtes pour les espèces aquatiques, ...
- **Viaduc des canaux**
 - Maintien des corridors écologiques sous le viaduc
 - Maintien des cheminements (agricoles, Via Rhona...)

Viaduc sur le Rhône et ouvrages hydrauliques



Visualisation de principe de l'ouvrage principal (viaduc) depuis la rive droite du Rhône (étude architecturale)

Visualisation de principe des ouvrages latéraux (ségonnaux) en rive droite du Rhône (étude architecturale)



Avez-vous des questions en rapport les composantes détaillées du projet à Arles ?

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



10 min

INFORMATION ET ECHANGES

THÈMES IDENTIFIÉS

PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. Effets du projet sur les trafics locaux d'Arles– 15 min
2. Risque inondation lié au Rhône – 15 min
3. Impacts sur l'agriculture – 15 min
4. Zones humides et mesures de compensation– 15 min
5. Composantes détaillées du projet à Arles – 15 min
6. Questions diverses – 15 min



15 min

- **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**