

Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail thématique

« Aires de services »

séance 3 du 03 juillet 2012

Éléments de synthèse

1. Liste des participants	1
2. Ordre du jour	2
3. Synthèse des échanges	2
4. Relevé de décisions et prochaines échéances.....	5

1. LISTE DES PARTICIPANTS

MASSON Jean-Luc, Ville d'Arles	LOICHOT Pierre, Association habitants du Plan du Bourg
MARTIN Aline, Ville d'Arles	FABRE Nadia, DREAL PACA
BACHEVALIER Jacques	BLANC Philippe, DREAL PACA
HILLE Jean-Charles, CCIT Pays d'Arles	PATTE Lionel, CETE Méditerranée
MACHELART Fabrice, CCIT Pays d'Arles	VERQUERRE Arnaud, CETE Méditerranée
BERTRAND Jean-Marc, Chambre d'agriculture 13	HADDJERI Mejid, CETE Méditerranée
LEMEUR Michel, CIQ de la Roquette	PERICHON Blandine, Nicaya Conseil

2. ORDRE DU JOUR

- ❑ **Rappels**
 - Démarche de travail
 - Synthèse des échanges de la 2^{ème} séance
- ❑ **Scénarios retenus**
 - Approfondissements
 - Echanges
- ❑ **Suites du processus de travail**

3. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

En introduction au travail du groupe, la DREAL a rappelé la démarche engagée puis fait le résumé des échanges qui avaient eu lieu lors de la 2^{ème} séance de travail dont la synthèse a été transmise aux participants préalablement. Aucune observation particulière n'a été faite concernant cette synthèse.

Différents échanges ont eu lieu entre les participants.

- ❑ **Rappels**
 - Les superficies prévues pour les aires de services sont suffisantes et prennent bien en compte les perspectives d'augmentation du trafic, y compris à long terme.
 - Le programme précis d'aménagement des aires sera établi ultérieurement.
- ❑ **Scénario 1 – Tête de Camargue + Mas Capelle**
 - L'aire de **Tête-de-Camargue** est réalisable sous réserve de prise en compte des contraintes hydrauliques (PPRI notamment)
 - Il est prévu de d'optimiser l'implantation de l'aire en la calant, autant que faire se peut, sur les limites foncières existantes.
 - En sortie de l'aire, la desserte de la ville d'Arles est possible au niveau du demi échangeur « Arles Sud - Rive gauche connecté à la RD35 ;

- Les enjeux environnementaux sur ce secteur ont été qualifiés de « faibles à modérés ».
- **Aire située au niveau de Mas Capelle :**
 - scénario envisagé initialement
 - 12ha seulement seraient disponibles si le corridor écologique qui existe sur ce site devait être maintenu ;
 - La préservation physique de ce corridor ne suffira pas à maintenir toutes les fonctionnalités écologiques et les enjeux « milieu naturel » qui sont forts sur ce secteur ;
 - L'aire serait implantée sur une exploitation de foin de Crau (avec prairie, siège de l'exploitation, logements et bâtiments agricoles). Cet enjeu est estimé comme « très fort » par la chambre d'agriculture compte tenu de l'impact de ce scénario sur cette exploitation et la pression qui existe aujourd'hui sur la culture du foin de Crau.
 - La Chambre d'agriculture a transmis un courrier à la DREAL faisant part de sa préoccupation et proposant d'autres scénarios d'implantation dans le même secteur (voir support de présentation) avec des impacts agricoles moindres (scénario 1 bis).
 - Compte tenu de ces éléments, le CETE Méditerranée a étudié un scénario alternatif avec une implantation de l'aire au Nord de la voie ferrée, comme la Chambre d'agriculture l'a suggéré. Cette solution est soumise à des contraintes d'accès assez importantes et une obligation de prévoir un ouvrage supplémentaire pour la bretelle d'entrée dans l'aire et d'élargir le pont qui franchit la voie ferrée pour la bretelle de sortie de l'aire.
 - Les activités logistiques actuelles et futures sur le site génèrent des enjeux de sécurité liés au risque incendie qu'il est demandé de prendre en compte dans les réflexions sur l'aménagement de l'aire. Ce point devra être le cas échéant précisé par la ville de Saint-Martin-de-Crau.

□ **Scénario 2 – deux aires bilatérales en Tête-de-Camargue**

- Une fois sur l'aire Sud (pour le sens de circulation Nîmes -> Salon), l'accès à Arles ne pourra se faire que par le demi-échangeur « Arles Sud – rive gauche ».

❑ Scénario 3 – une aire unilatérale en Tête-de-Camargue

- La dimension maximale de l'aire serait de 28ha.
- Dans ce scénario, il pourrait être envisagé une sortie de l'aire directement vers Arles, par exemple via la RN 572.

❑ Hydraulique : PPRI et autres réglementations

- En février 2012, un PPRI a été signé par anticipation. En l'état, ce document n'empêche pas la réalisation de l'autoroute en tant que tel, mais interdit l'aménagement d'ICPE¹ en zone rouge. Dans ce contexte, la réalisation d'une station service en Tête de Camargue est à ce jour problématique.
- Ces nouvelles contraintes réglementaires s'appliquent à tous les scénarios retenus à ce jour. Il faut donc pouvoir dégager au moins une solution valide dans un premier temps, étant entendu que les contraintes d'aujourd'hui sont susceptibles d'évoluer et de ne plus être exactement les mêmes au moment de la réalisation de l'infrastructure
- La DREAL se rapprochera des services instructeurs concernés pour se faire préciser les contraintes réglementaires existantes et envisager les évolutions à venir.
- Il est collégialement affirmé la nécessité de retenir des solutions qui assurent la faisabilité juridique du projet.

❑ Autres possibilités

Compte tenu de ce contexte, il est jugé opportun d'envisager de nouveaux scénarios qui soient parfaitement conformes aux contraintes réglementaires, notamment :

- L'aménagement dans le secteur de Tête de Camargue, simplement d'une aire de repos et l'implantation des stations services sur d'autres site, du projet, voire de l'A54 actuelle. Dans cette hypothèse, l'aménagement ultérieure d'une station services sur l'aire de Tête de Camargue, lorsque les contraintes hydrauliques auront été traitées, pourrait être envisagées et anticipée.
- L'aménagement d'une aire unique de repose et de services, accessible depuis les deux sens de circulation, sur le site de Mas Capelle, non soumis aux contraintes hydrauliques.

¹ Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

Projets connexes

- La Chambre d'agriculture pense qu'il pourrait être bien de soutenir le projet de valorisation du territoire « Mas du Sonnailler » porté par le Parc et les agriculteurs, par exemple en mettant en place une information spécifique. La ville d'Arles relève toutefois qu'il semble délicat d'inciter les gens à transiter sur la RN 113 requalifiée.

4. RELEVÉ DE DÉCISIONS ET PROCHAINES ÉCHÉANCES

Plusieurs solutions doivent être étudiées pour la compatibilité avec les différents enjeux réglementaires identifiés :

- Une aire de repos dans le secteur Tête de Camargue (potentiellement aménageable à terme en aire de repos et de services) et implantation des stations services sur des sites hors contraintes hydrauliques ;
- Une aire de services unique sur le site de Mas Capelle au Nord de la voie ferrée.

Des investigations complémentaires devront donc être menées pour étudier plus en avant des solutions compatibles avec les contraintes réglementaires.

Il est, dans tous les cas, indispensable de trouver une solution viable pour la mise en service de l'autoroute. La ville d'Arles rappelle la nécessité de prendre en compte, dans ces scénarios comme dans les autres thématiques abordées en groupe, qu'il n'est pas souhaitable de voir le trafic augmenter sur la RN113.

Les participants présents lors de cette 3^{ème} séance de travail retiennent le scénario 1 bis comme solution préférentielle avec d'autres alternatives à envisager.

La prochaine et 4^{ème} séance de travail du groupe de travail « aires de services » se déroulera le **mardi 16 octobre à 9h30 à la CCIT du Pays d'Arles**.

Cette séance sera commune avec la 4^{ème} séance du groupe de travail « échangeurs et rétablissements », permettant ainsi de croiser les deux problématiques.