

Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail « hydraulique »

Séance n°2 - 19 septembre 2012

Note de synthèse

| | |
|--|---|
| 1. Liste des participants..... | 1 |
| 2. Ordre du Jour | 2 |
| 3. Synthèse des échanges..... | 2 |
| 3.1. Points divers | 2 |
| 3.2. Présentation des études menées..... | 5 |
| 4. Échéances à venir et relevé de décision | 6 |

1. Liste des participants

MASSON Jean-Luc, Ville d'Arles

BACHEVALIER Jacques, Ville d'Arles

MARTIN Aline, Ville d'Arles

BOUKOULLA Mimoun, Ville d'Arles

RUGARI Catherine, Ville de Saint-Martin-de-Crau

GALFARD Nadine, Sous-préfecture d'Arles

JAUBERT Stéphane, DDTM 13

CHATZOPOULOS Magali, DDTM 13

ORELLE Béatrice, Conseil Général 13

BERTRAND Jean-Marc, Chambre d'Agriculture

CABIBEL Marc, SAFER

GRANIER Marie, PNR de Camargue

GAUTIER Jean-Pierre, SYMADREM

MARTIN Anne-Laure, SYMADREM

MALLET Thibaut, SYMADREM

ROLLIN Olivier, SMGAS

ARLOT Louis, ASCO Arrosants de la Crau

QUAIX Gérard, CIV de Raphèle

BLANC Philippe, DREAL PACA

VERQUERRE Arnaud, CETE Méditerranée

DELGADO José-Luis, CETE Méditerranée

PERICHON Blandine, Nicaya Conseil

KANTE Eloïse, Nicaya Conseil

2. Ordre du Jour

- Présentation du périmètre de « prise en considération de la bande d'étude »
- Processus de travail engagé
- Rappels de la séance précédente
- Présentation du « programme de sécurisation » par le SYMADREM
- Présentation de l'étude « d'amélioration de l'évacuation des crues en Camargue insulaire » par le PNR de Camargue
- Processus de travail et calendrier

3. Synthèse des échanges

3.1. Points divers

Prise en considération de la bande d'étude

Le périmètre de « prise en considération de la bande d'étude » a fait l'objet d'une présentation aux participants. La DREAL a précisé que ce périmètre ferait l'objet d'un arrêté préfectoral et d'un affichage dans les communes.

Cet arrêté de prise en considération informe les riverains de la bande retenue pour la suite des études au terme de la concertation publique de l'été 2011. Il préserve la faisabilité du projet sur le plan foncier en créant l'obligation, pour les services d'urbanisme des communes concernées, de consulter la DREAL PACA avant de délivrer des autorisations de construire dans la bande en question. Il permettra également.

- Cette bande d'étude comprend :
 - une section en tracé neuf avec une bande d'environ 300m de large ;
 - une section en réaménagement sur place avec une bande plus resserrée ;
 - une section élargie sur les secteurs Tête de Camargue et Mas Capelle, compte-tenu des perspectives d'implantation d'aires de services sur ces secteurs (sans qu'aucun scénario d'aménagement ne soit arrêté à ce jour).

Démarche engagée

Un rappel de la démarche de travail engagée a ensuite été fait, amenant quelques éléments de précisions :

- ❑ Le Parc Naturel Régional de Camargue gère l'étude de ressuyage sur la Camargue Insulaire.
- ❑ L'ASCO Arrosants de la Crau souhaite que la démarche du groupe de travail ne consiste pas uniquement à « éviter, réduire ou compenser l'impact de la route » mais également à apporter des améliorations lorsque cela est possible.

La DREAL rappelle que si, à l'occasion de la réalisation du projet de contournement autoroutier, elle peut contribuer à améliorer la situation des réseaux hydrauliques existants, elle s'y inscrira pleinement. Toutefois cela ne constitue pas l'objectif premier de sa mission. Le projet de contournement autoroutier devra, conformément à la législation en vigueur identifier les incidences du projet afin de pouvoir éviter, réduire ou compenser ces impacts.

Ruissellement en provenance des Alpilles

- ❑ A ce jour, il n'y a pas d'étude globale sur le ruissellement entre le secteur Saint-Martin-de-Crau/les Alpilles et le secteur du Marais des Chanoines.
- ❑ Le secteur est caractérisé par les eaux de ruissellement de la Haute Crau, celles des Alpilles dans le sens Nord ► Sud et les réseaux hydrauliques créés par l'homme qui sont perpendiculaires au sens du ruissellement et font barrage. Tout cela arrive ensuite à Mas Thibert. Ce problème n'avait visiblement pas été pris en compte lors de la création de la voie rapide. Il est important, pour un certain nombre de participants, qu'il le soit dans le projet de contournement notamment pour les habitants de Moulès, Raphèle, Pont-de-Crau et Mas Thibert.
- ❑ Il n'y a pas d'organisme compétent sur la question du ruissellement dans ce secteur. Le Syndicat Intercommunal du Canal des Alpilles Septentrionale pourrait éventuellement assumer ce rôle si une étude est lancée. Le SICAS avait d'ailleurs porté un contrat de canal. Il y a un problème de coordination entre les différentes structures de gestion des réseaux hydrauliques sur le territoire.
- ❑ Les participants précisent que le risque inondation doit être intégré au projet de contournement dans le secteur de la Crau et souhaitent :
 - prévoir des ouvrages de transparence plus importants.
 - demander aux communes de commander une étude sur l'ensemble de la Crau jusqu'au Galéjon.

La DREAL précise que bien que cette démarche soit pertinente elle ne pourra pas la porter.

Études existantes

- La ville de Saint-Martin-de-Crau a commandé deux études en 1997 et 2000. Elle pourra les transmettre au maître d'ouvrage pour prise en considération.
- Le Parc des Alpilles a fait une étude entre 2009 et 2010 sur le versant Sud des Alpilles qui pourrait apporter quelques éléments même si elle ne couvre pas directement le territoire du projet.
- La Directive Inondation prévoit que l'intérieur du périmètre inondation soit cartographié. C'est la DREAL de bassins qui en a la charge. Une collaboration est en cours pour une mise en cohérence avec les solutions qui seront proposées pour le projet de contournement. Les cartes de la Directive Inondation ne sont pas à une échelle de précision suffisante pour être utilisées pour le projet de contournement autoroutier d'Arles.

Hypothèses de transparence minimum

- La DREAL peut se caler sur une transparence minimum avec comme référence celle de la voie ferrée. A ce stade, le dossier qui sera présenté pour l'enquête publique ne définira que des grands principes. Le dossier loi sur l'eau, porté par le concessionnaire, interviendra dans un second temps, après la Déclaration d'Utilité Publique et précisera les caractéristiques de l'infrastructure.
- Le Syndicat Mixte de Gestion des ASA suggère de tenir compte du fait que de nombreuses surfaces ont été imperméabilisées sur Saint-Martin-de-Crau (ce qui fait arriver les eaux plus rapidement à l'exutoire) et ainsi prévoir une transparence 2 à 3 fois supérieure à celle de la voie ferrée en attendant que les études nécessaires, qui pourraient être menées en parallèle, soient faites. Elles ne retarderaient pas le projet.

La DREAL précise que cette hypothèse envisageable à condition de pouvoir la justifier. Des évaluations (notamment financières) devront être faites pour appuyer ce choix.

- Il est proposé par les membres du groupe que des solutions à « géométries variables » soient également envisagées, par exemple en prévoyant des ouvrages de transparence dont la section utile pourrait être ajustée en fonction des besoins effectifs.

Responsabilité du gestionnaire

- Le SYMADREM souhaite que le concessionnaire ne puisse pas l'attaquer, en tant que gestionnaire des digues, si l'autoroute devait être fermée pour cause d'inondations. Il aimerait qu'une clause de la concession stipule qu'en cas de fermeture de l'autoroute, le concessionnaire ne peut pas se retourner contre un autre responsable sachant que l'autoroute ne pourra pas être à la fois complètement hors d'eau et complètement transparente.
- Le SYMADREM souligne qu'il est important de ne pas chercher à faire des économies financières qui pourraient se révéler plus coûteuses à termes comme

cela a été constaté sur le barreau Salon/Saint-Martin-de-Crau qui a du faire l'objet de nombreux travaux rectificatifs.

3.2. Présentation des études menées

Cf. présentations faites en séance et annexées à la présente synthèse.

Programme de sécurisation – présentation du SYMADREM

- Une étude sur le ressuyage en rive gauche du Grand Rhône est en cours. Sur la crue de référence, le débit en aval de la RN113 est faible car tout est écrêté dans les anciens marais d'Arles. Le débit est plus important en revanche pour la crue millénaire. Les résultats provisoires pourront être communiqués.
- 14 opérations sont inscrites au CPIER dont 12 font partie du Plan Rhône 2007/2013 dont :
 - Pour les quais d'Arles, les travaux en face de VNF reste à réaliser. Une enquête publique aura lieu début novembre 2012 pour un début de travaux estimé à début 2013.
 - La digue Tarascon/Arles est un projet mené en partenariat avec RFF.
- Deux types d'études de danger sont faites :
 - Les études de danger pour les digues de type A pour lesquels le Comité Technique Permanent des Barrages et Ouvrages Hydrauliques (CTPBOH) doit rendre un avis.
 - Les études de danger sur les autres ouvrages qui ne sont pas soumises à l'avis du CTPBOH.
- La qualification des digues est liée aux caractéristiques de capacité à contenir une crue donnée (crue de référence ou crue millénaire) et de résistance à cette crue (notamment en cas de surverse).
- En 2018, toute la rive gauche, le petit Rhône et la majeure partie de la rive droite seront sécurisés, soit avant la mise en service de l'autoroute.

Présentation de l'étude menée par le PNR de Camargue

- L'étude du PNR est calée sur les hypothèses du Plan Rhône. Elle concerne la Camargue Insulaire, entre le Grand Rhône et le Petit Rhône.
- L'étude permet de constater qu'en Haute Camargue, un certain nombre de canaux sont sous dimensionnés mais qu'il y a malgré tout une bonne cohérence entre la capacité des canaux et la capacité de pompage.
- L'enjeu économique est plus fort au printemps qu'aux autres périodes de l'année à cause de la mise en péril des récoltes notamment.
- La route de Gimeaux est la première à être submergée en cas de débordement du canal (remontée des eaux par les canaux).

- ❑ Il n'y a pas d'impact direct du déversement dans ce secteur-là sur l'autoroute. Le parc souhaiterait toutefois avoir une version SIG du tracé de l'autoroute (fuseau d'études) pour évaluer l'impact des rejets de l'autoroute sur la Camargue insulaire bien qu'en quantité ils ne soient pas significatifs.

4. Échéances à venir et relevé de décision

La prochaine séance de travail permettra de finaliser les hypothèses de travail et de faire des premières propositions d'aménagement hydraulique pour répondre aux enjeux du territoire.