

**contournement
autoroutier d'Arles**



Comité de suivi Contournement autoroutier d'Arles

Jeudi 4 juillet 10h00



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Arles

- **Rappels**

- Caractéristiques de l'opération

- **Avancement du projet**

- Commission mobilité 21
- Dispositif de concertation continue

- **Concertation continue**

- Résultats
- Bilan

- **Suites**

RAPPELS

Caractéristiques de l'opération

Objectifs du contournement autoroutier d'Arles

- **Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN 113**
 - Requalification de la RN 113
 - Réduction des nuisances
 - Réappropriation de l'espace urbain
- **Améliorer la sécurité routière**
- **Garantir la continuité autoroutière A8-A7-A54-A9**
- **Contribuer au développement socio-économique local**
 - Développement du transport multimodal : rail, route, fluvial
 - Desserte des pôles urbains et économiques
 - Favoriser la réalisation de projets d'aménagement urbain

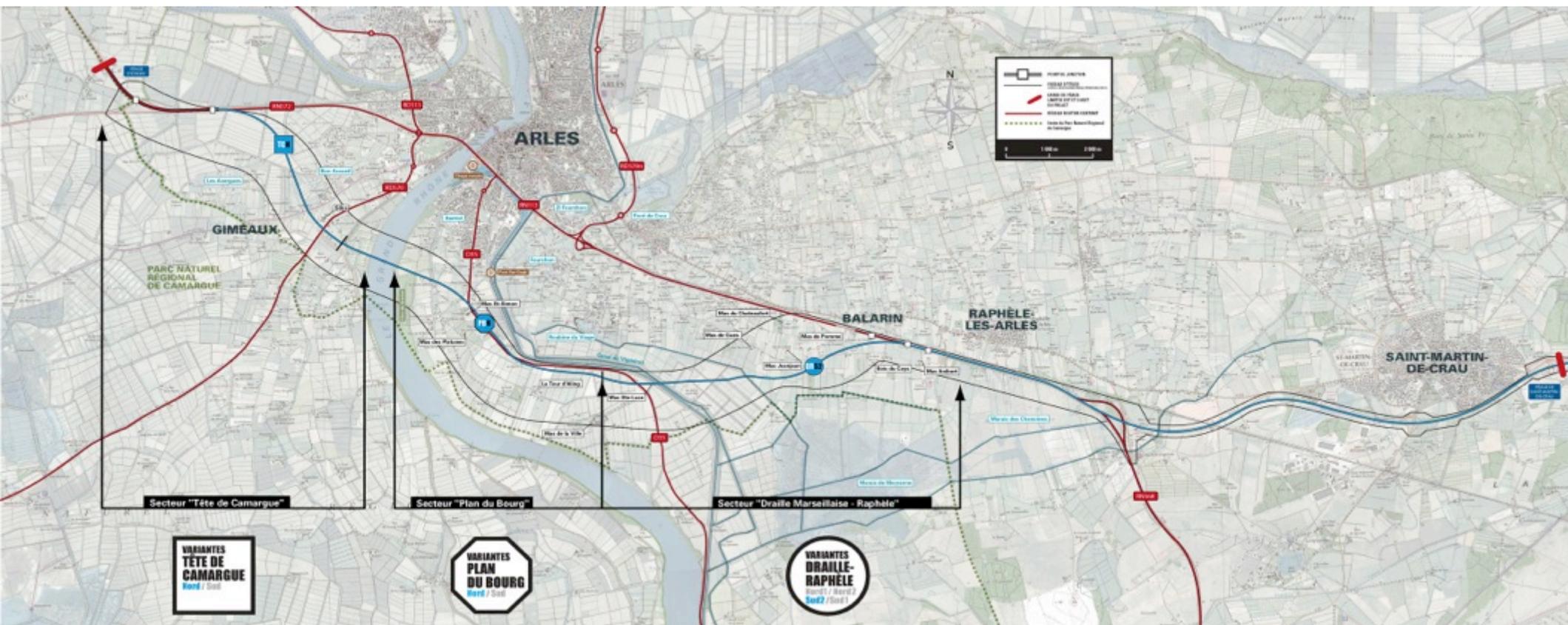
▪ 2011

- **Variante de tracé retenue à la concertation publique pour la suite des études**

▪ 2012/2013

- **Processus de concertation continue et mise en place de groupes de travail thématiques**
- **Poursuite des études**
 - Etudes préalables
 - Approbation prévue pour fin 2013
 - Dossier d'enquête publique
 - En cours d'élaboration

Variante retenue pour la suite des études



Tête de Camargue
Nord

+

Plan du Bourg
Nord

+

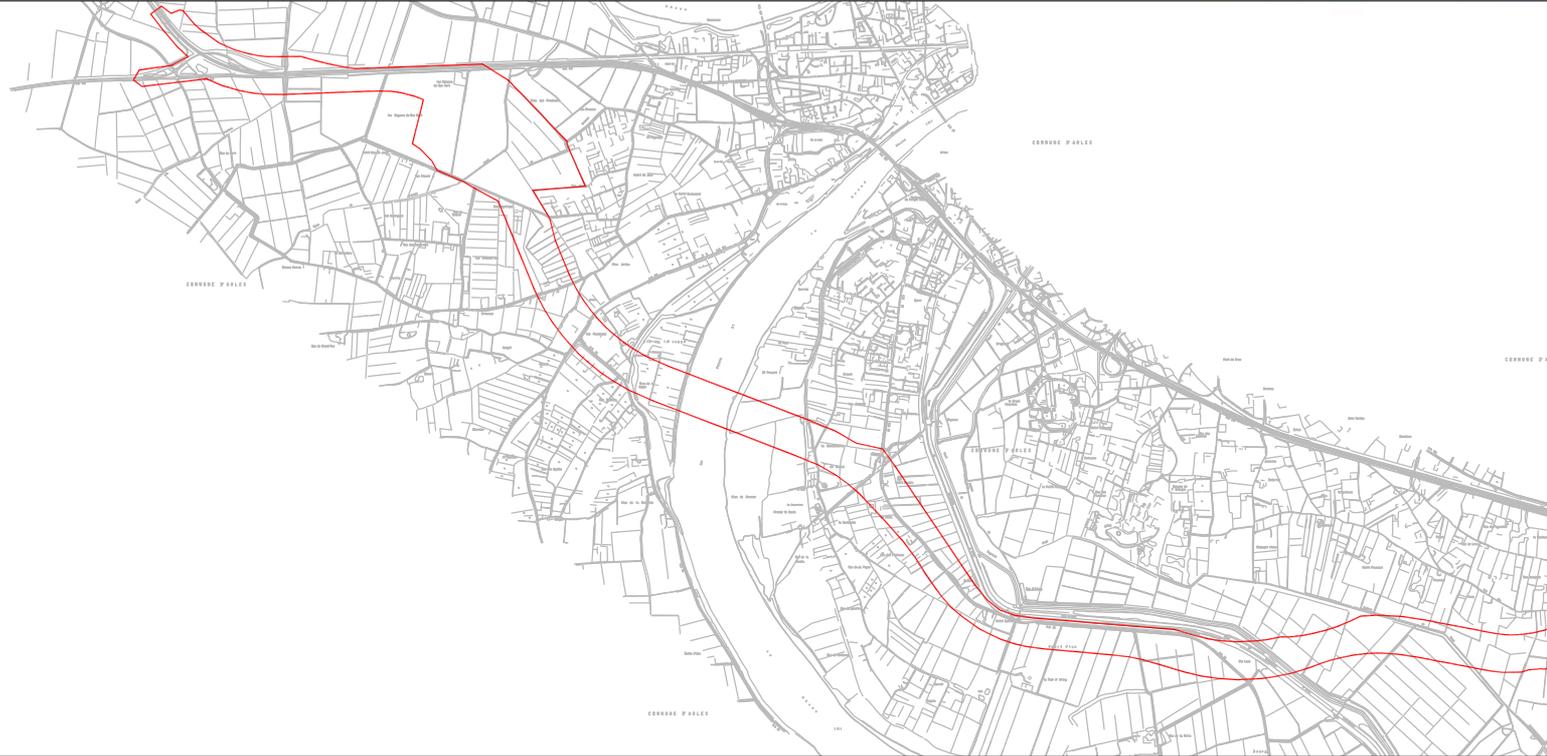
Draille Marseillaise
Raphèle S2

+

St-Martin de
Crau

A54
Contournement
autoroutier d'Arles

PERIMETRE BANDE DE 300m



Echelle : 1 / 50 000

12



AVANCEMENT DU PROJET

Commission mobilité 21

Dispositif de concertation et d'études

▪ **Rapport publié le 27 juin 2013**

- Inscrit dans le respect des objectifs de la transition écologique et énergétique
- Constats majeurs dressés
 - Réseaux de transport nationaux bien développés et investissements ont été importants ces dernières années
 - Tous les territoires doivent pouvoir bénéficier de transports performants
 - Modèle de développement ferroviaire à revisiter
 - Faiblesse des grandes plates-formes portuaires françaises de niveau européen et de l'organisation logistique au plan national
 - Modalités de financement et de gouvernance de la politique de transport ne garantissent pas aujourd'hui une association satisfaisante des collectivités et du Parlement aux décisions d'investissements de l'État

- **20 recommandations articulées autour de 4 axes**
 - Axe 1 – Garantir la qualité d'usage des infrastructures de transport
 - Axe 2 – Rehausser la qualité de service du système de transport
 - Axe 3 – Améliorer la performance d'ensemble du système ferroviaire
 - Axe 4 - Rénover les mécanismes de financement et de gouvernance

- **Une hiérarchisation des projets de l'État**
 - Priorité 1 – projets à engager entre 2014-2030
 - Poursuite des études et procédures pour engagement avant 2030
 - Priorité 2 – projets à engager entre 2030 et 2050
 - Poursuite des études afin d'approfondir la définition et permettre leur engagement
 - Priorité 3 – projets à engager au-delà de 2050
 - Études à arrêter tant qu'aucun élément ne le justifie

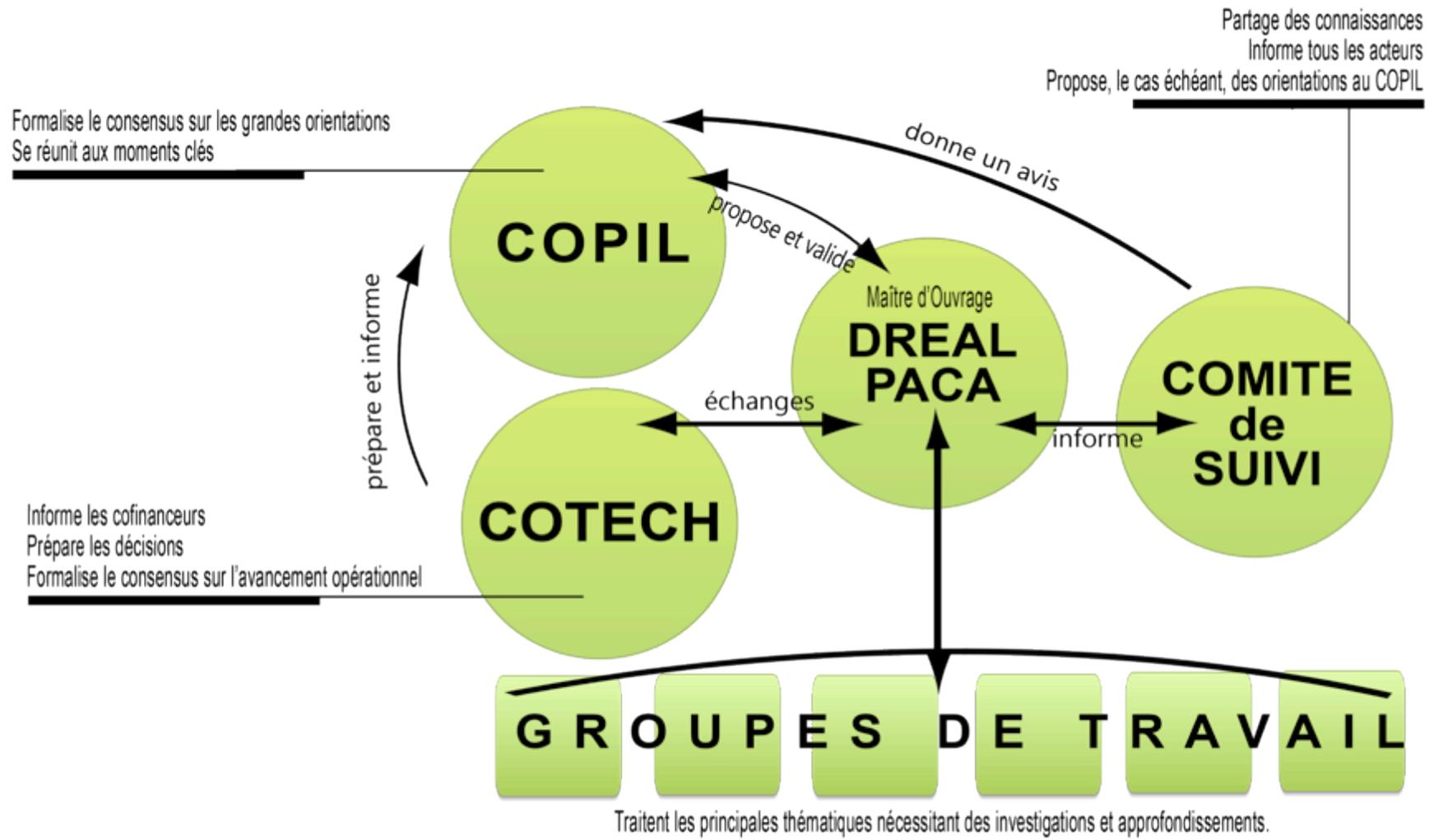
- **2 scénarios d'investissements proposés**
 - **Scénario 1** – investissements 8 à 10 Md€
 - Contournement d'Arles : **Priorité 2** → engagement envisagé à partir de 2030
 - **Scénario 2** – investissements 28 à 30 Md€
 - Contournement d'Arles : **Priorité 1** → engagement avant 2030

■ **Justifications par projet : Contournement d'Arles**

- **Projet doit permettre**
 - D'achever axe de transport Est-Ouest
 - De libérer Arles du trafic de transit
- **2 grands objectifs pour le projet**
 - Mettre fin au niveau de service de l'axe A9-A54-A7-A8 très dégradé à hauteur d'Arles (capacité, conception géométrique, accidentologie, ...)
 - Faciliter la requalification de l'actuelle RN 113
- **Il convient de s'assurer que le tracé respecte**
 - Les zones naturelles sensibles en particulier le PNR Camargue
 - Les exploitations de foin de Crau (et nappe phréatique)
 - Les rizicultures camarguaises

- **Suite à la publication du rapport par la commission le 27 juin**
 - **Le gouvernement présentera son plan d'investissement**
 - **La date du 9 juillet est évoquée par la presse**
 - **Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux transports a déclaré, à l'AFP, en marge de la conférence de presse organisée pour la remise officielle du rapport**
 - **« Nous allons retenir un projet autour du scénario 2 »**
- **Dans l'attente de la position du gouvernement le travail sur le contournement autoroutier d'Arles se poursuit**

gouvernance et concertation continue



■ 7 groupes de travail thématiques

1. Échangeurs
2. Aires de services
3. Agriculture et foncier agricole
4. Acoustique/Nuisances sonores
5. Milieu naturel – Comité de suivi écologique
6. Hydraulique
7. *Requalification RN 113 (animé par la ville d'Arles)*

■ Participants

- Définis par le MOA selon les thématiques, en accord avec le COPIL
- Collectivités, services de l'Etat, chambres consulaires, représentants d'acteurs locaux institués, collectifs, ...

CONCERTATION CONTINUE

Résultats et bilan

Groupe agriculture

- **5 séances** - février 2012 et mai 2013
→ 15 à 20 personnes

Nuisances sonores

- **6 séances** - juin 2012 et juin 2013
→ 15 à 25 personnes

Hydraulique

- **2 séances** – juin et septembre 2012
→ 20 personnes

Comité de suivi écologique

- **4 séances** – juin 2012 et février 2013
→ 20 à 30 personnes

Échangeurs

- **6 séances** janvier 2012 et mai 2013
→ 20 à 30 personnes

Aires de services

- **5 séances** – janvier 2012 et janvier 2013
→ 20 à 30 personnes

Requalification RN 113

Étude conduite par ville d'Arles

→ 28 réunions à ce jour

- + requalification de la RN 113
- + réunions bilatérales en //

Groupe de travail ECHANGEURS

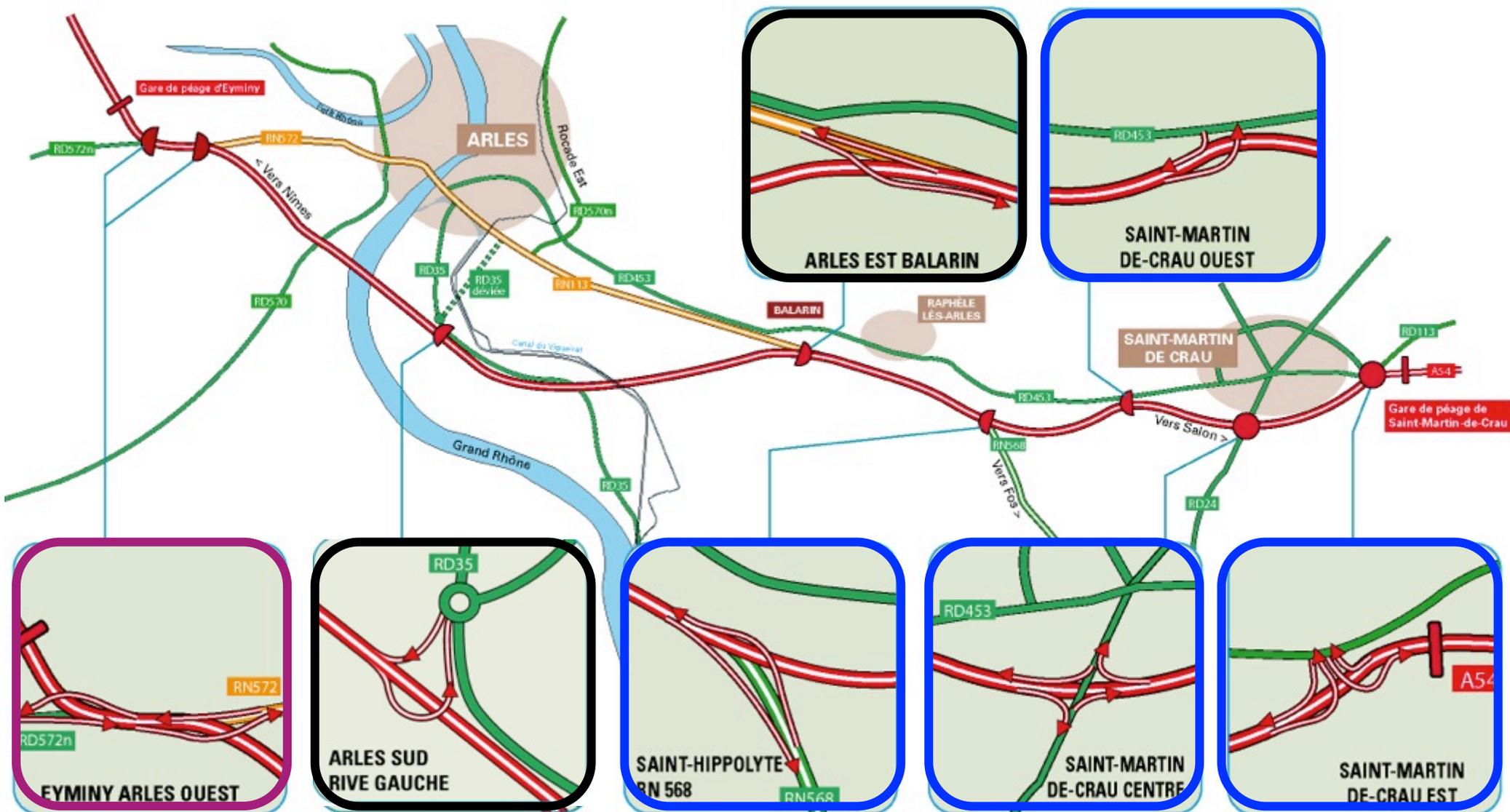
Échangeurs autoroutiers

Rappel des objectifs et principes

- **Objectifs : affiner, préciser les fonctions d'échanges et des rétablissements à prévoir**
- **Principes des fonctions d'échanges**
 - Assurer une desserte pertinente du territoire
 - Répondre aux besoins de desserte et d'irrigation du territoire et activités économiques
 - Conserver la qualité du niveau de service actuel
 - Dans le respect des normes autoroutières
- **Échangeurs envisagés**
 - 4 échangeurs existants : St Hippolyte - St Martin de Crau Ouest, Centre et Est
 - 1 échangeur reconfiguré : Eyminy Arles Ouest
 - 2 échangeurs créés : Arles Sud en rive gauche et Arles Est Balarin

Échangeurs autoroutiers

Dispositifs d'échanges retenus



réaménagé

Demi-échangeur créé

existant

▪ **Accès à la Camargue**

- Maintien de l'accès actuel
- Giratoire de retournement RN 572 / A54

▪ **Desserte de Raphèle**

- Amélioration du carrefour RN 568/RD 573
- Amélioration de la sécurité et fluidité en lien avec la RD 573

▪ **Modes doux Saint-Martin-de-Crau**

- Réalisation d'une passerelle

Accès à la Camargue

Giratoire RN 572 - A54 vers PNR



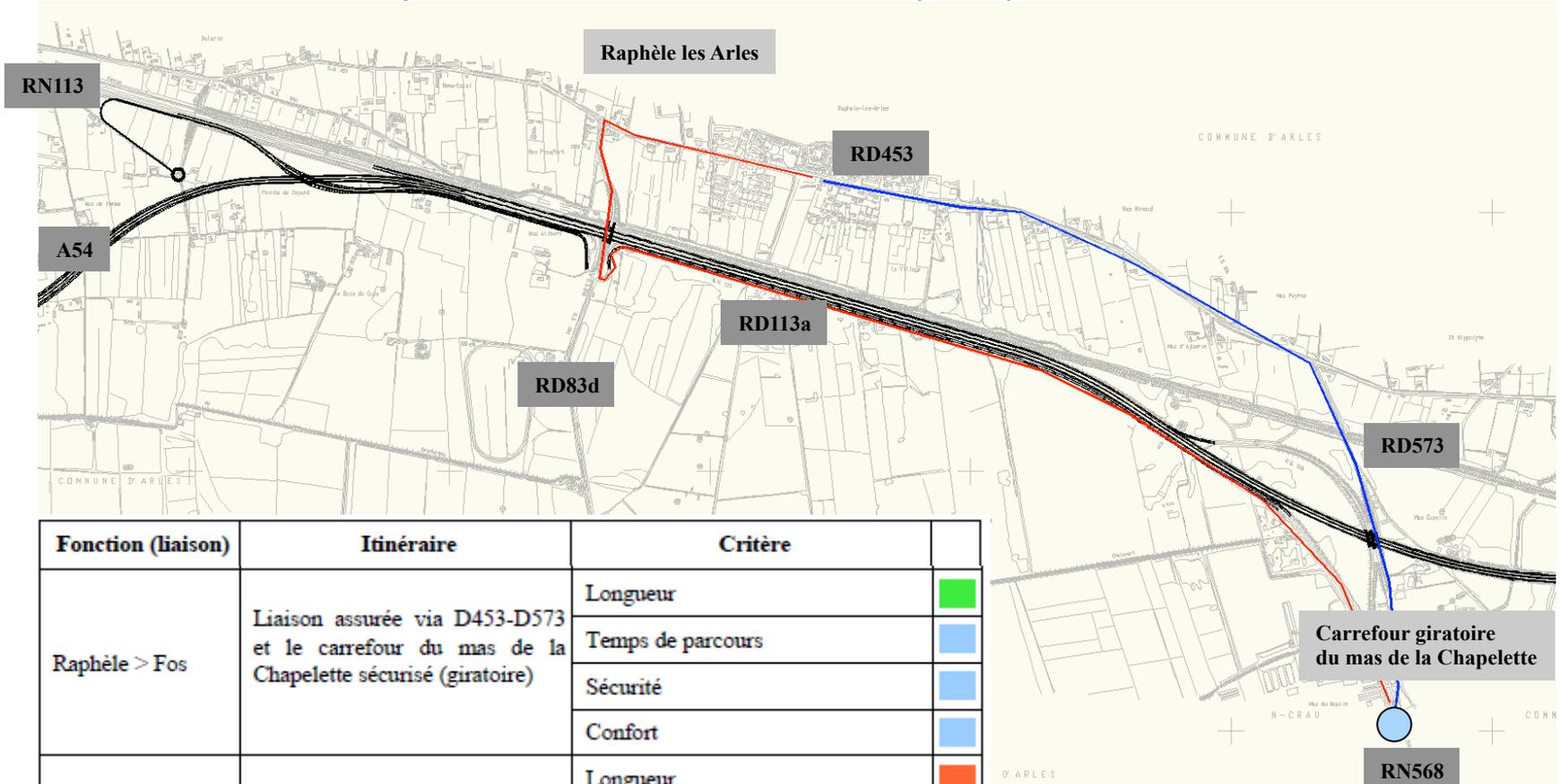
Accès à la Camargue

Giratoire RN 572 - A54 vers PNR



Desserte Raphèle Raccordement RN 568 / RD 573

- RD83d puis rétablissement vers RN 568 où un giratoire pourra être aménagé pour une sécurisation des échanges (rouge)
- Prendre le réseau local assuré par la RD453 et la RD573 (bleu)



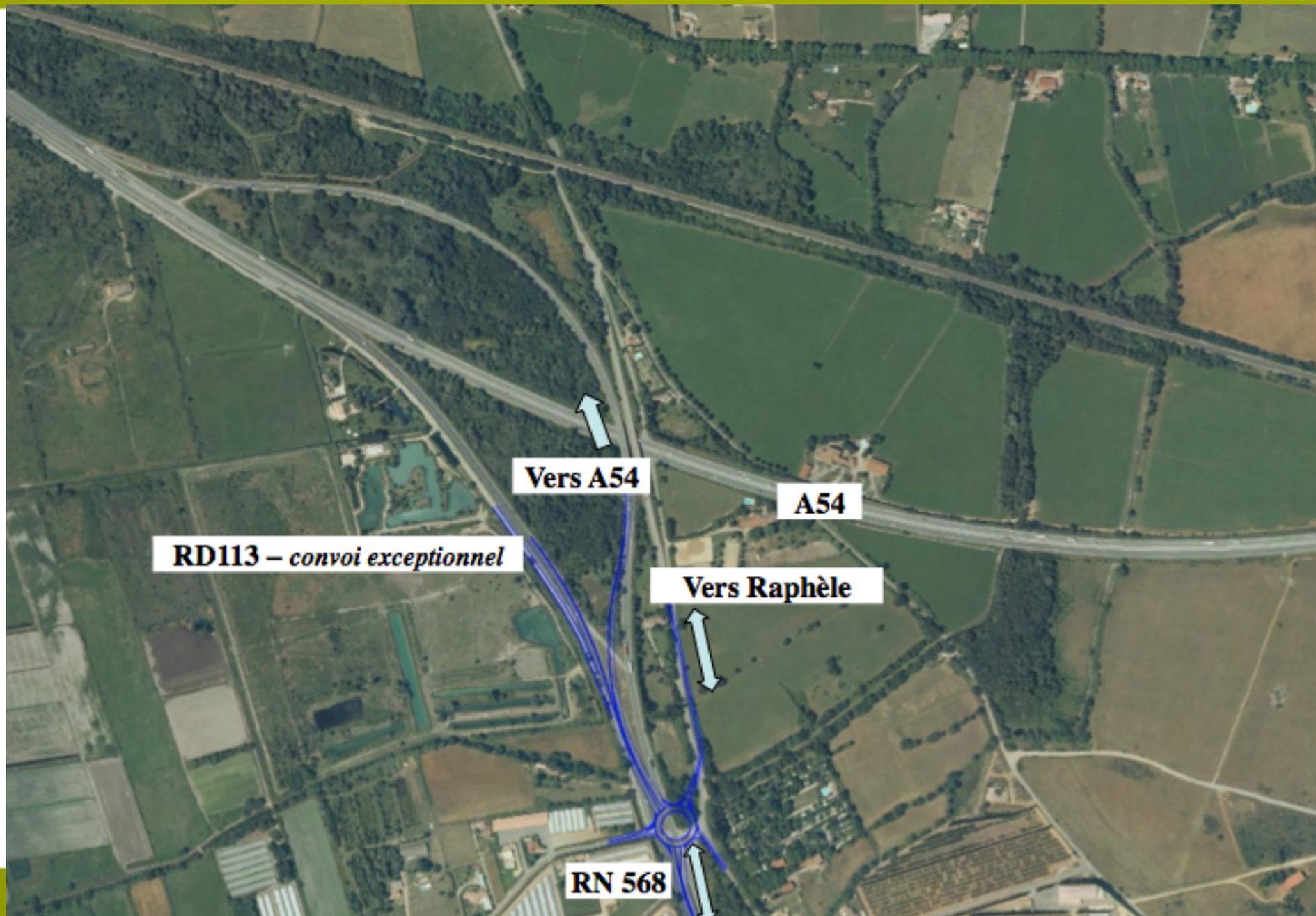
Fonction (liaison)	Itinéraire	Critère	
Raphèle > Fos	Liaison assurée via D453-D573 et le carrefour du mas de la Chapelette sécurisé (giratoire)	Longueur	■
		Temps de parcours	■
		Sécurité	■
		Confort	■
Raphèle > Fos	Liaison assurée via entrée sur RN113	Longueur	■
		Temps de parcours	■
		Sécurité	■
		Confort	■

Légende

■	Amélioration significative
■	Niveau similaire
■	Dégradation faible
■	Dégradation sensible

Desserte Raphèle

Raccordement RN 568 / RD 573



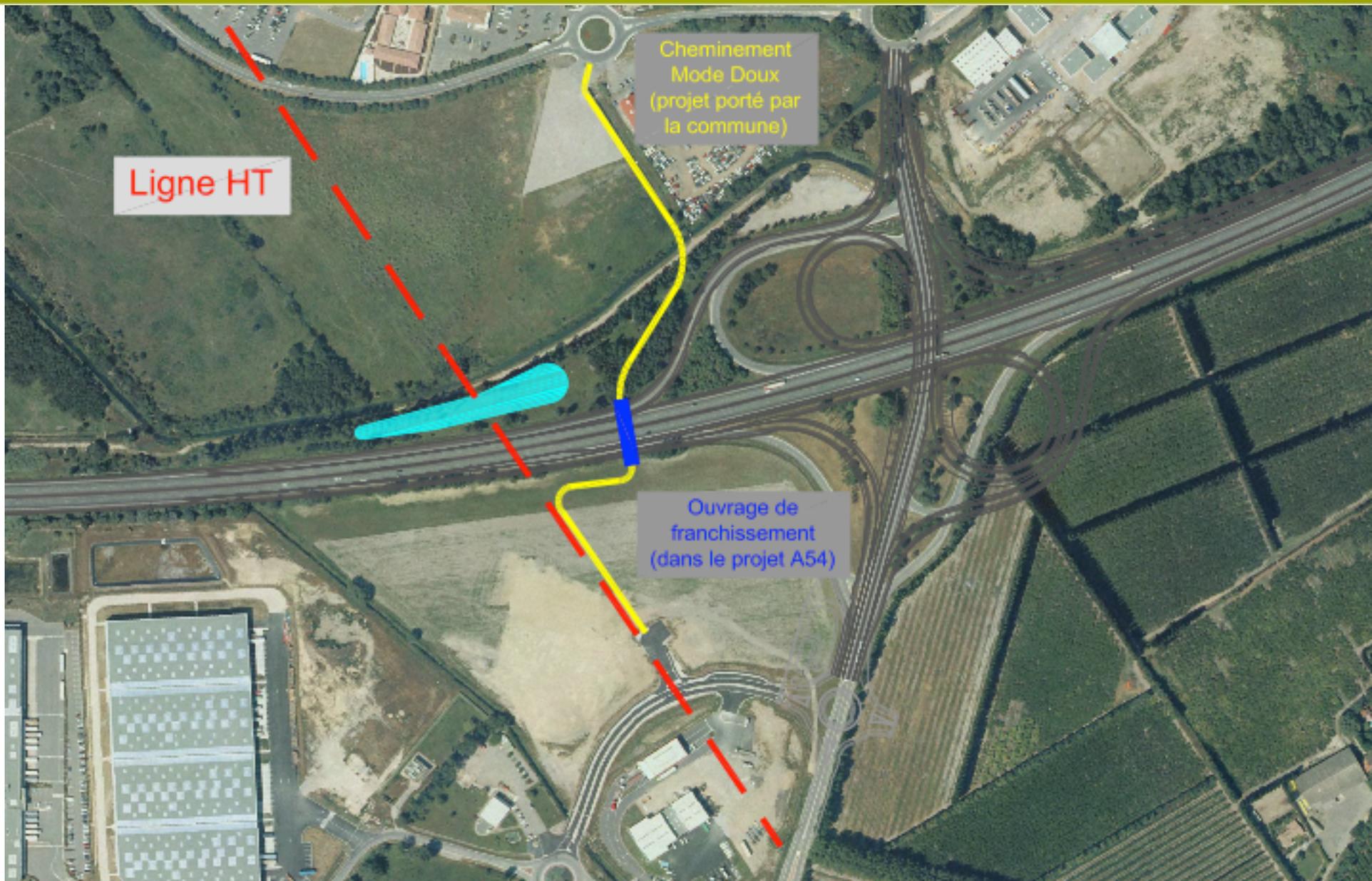
Desserte Raphèle

Raccordement RN 568 / RD 573



Modes doux St-Martin de Crau

Réalisation d'une passerelle





Groupe de travail Aires de services



- **Besoin d'une aire de services par sens de circulation**
 - Services et équipements classiques (station service, sanitaires, ...)
 - En plus : espace d'information touristique et vente de produits du terroir
- **Conjugaison**
 - Volontés locales : valorisation du territoire, ...
 - Analyse multicritères : environnement, éco., surfaces agricoles, ...
- **2 scénarios proposés par le groupe de travail**
 - ***Scénario préférentiel***
2 demi-aires unilatérales
 - Tête de Camargue - Nîmes → Salon – 14ha
 - Mas Boussard – Salon → Nîmes – 14 ha
 - ***Scénario alternatif (en cas de besoin)***
1 aire unilatérale unique Tête de Camargue – 28 ha

Gare de péage

Tête de Camargue + Mas Boussard

Scénario préférentiel

RN572
→ Arles

RD572n
→ St Gilles

ECHANGEUR D'EYMINY

AIRE T4H_g

- Projet A54
- Emplacement 1/2 aire
- Exemple d'implantation
- Rétablissements
- vers Arles

ACCES ARLES par RD35
(1/2 échangeur rive gauche)

Tête de Camargue + Mas Boussard

Scénario préférentiel



ECHELLE 1/10 000

JUIN 2013

Tête de Camargue

Scénario alternatif

RN572
→ Arles

ACCES ARLES

ECHANGEUR D'EYMINY

RD572n
→ St Gilles

- Projet A54
- Emplacement 1/2 aire
- Exemple d'implantation
- Rétablissements
- vers Arles

AIRE ZPHG

ECHELLE 1/10 000

JANV 2013



Groupe de travail AGRICULTURE



Rappel des objectifs et points abordés**▪ Objectifs**

- Affiner et préciser les enjeux agricoles
 - Situation agricole générale Crau/Camargue
 - Enjeux liés à l'activité agricole sur ce territoire
- Evaluer le projet et ses effets directs et indirects sur l'agriculture
- Etudier la diminution des surfaces agricoles productives
- Définir des mesures d'évitement et de compensation

▪ Points spécifiques

- Rencontres exploitants agricoles
- Silo
- Pré-étude aménagement foncier
- Hydraulique agricole
- Foin de Crau

Groupe agriculture

- **21/02/2012 : séance n°1**
 - Connaissance partagée du territoire
- **18/6/2012 : séance n°2**
 - Réflexion selon 4 filières *riziculture et céréales, cultures permanentes, foin de Crau, élevage*
- **14/9/2012 : séance n°3**
 - Hydraulique agricole
- **12/12/2012 : séance n°4**
 - Foncier agricole
- **17/5/2013 : séance n°5**
 - Synthèse des thématiques abordées

Rencontres en //

- **Exploitants – 4 rencontres fin 2012**
 - Projet contournement ⇔ pérennité exploitations agricoles,
- **Sud Céréales - 13/12/2012**
 - Projet contournement ⇔ silo
- **CG 13/ SAFER / Chambre Agri. 13/ DREAL – 4 réunions depuis mi 2012**
 - Pré-étude aménagement foncier (CG 13)
 - Constitution réserve foncière (SAFER)
- **Gestionnaires de réseaux – 6/3/2013**
 - Hydraulique agricole, bassins de traitement
- **SYMCRAU – 21/3,16/4 et 14/6/2013**
 - Nappe de Crau, foin de Crau

▪ **Objet : rencontres 4 filières agricoles**

- Riziculture, céréales et maraichage
- Cultures permanentes
- Foin de Crau
- Élevage

▪ **Points évoqués**

- Inquiétudes des agriculteurs / projet
 - Phases travaux et exploitation de la route
 - Qualité et appellation ou certification et impact possible de l'infrastructure sur ces productions
- Bande de « nuisances » de la route plus large que la route
 - Dimensionnement de cette bande
- MOA prend en considération ces différentes remarques
 - Travail à mener en partenariat avec l'INAO et les différents acteurs concernés pour évaluer et préciser les impacts

▪ **Objet**

- Autoroute ↔ Silo Sud Céréales

▪ **Points évoqués**

- Tracé calé à une distance respectant réglementation ICPE
- Silo traite uniquement du riz standard → soumis uniquement à réglementation ICPE



■ **Pré-étude d'aménagement foncier**

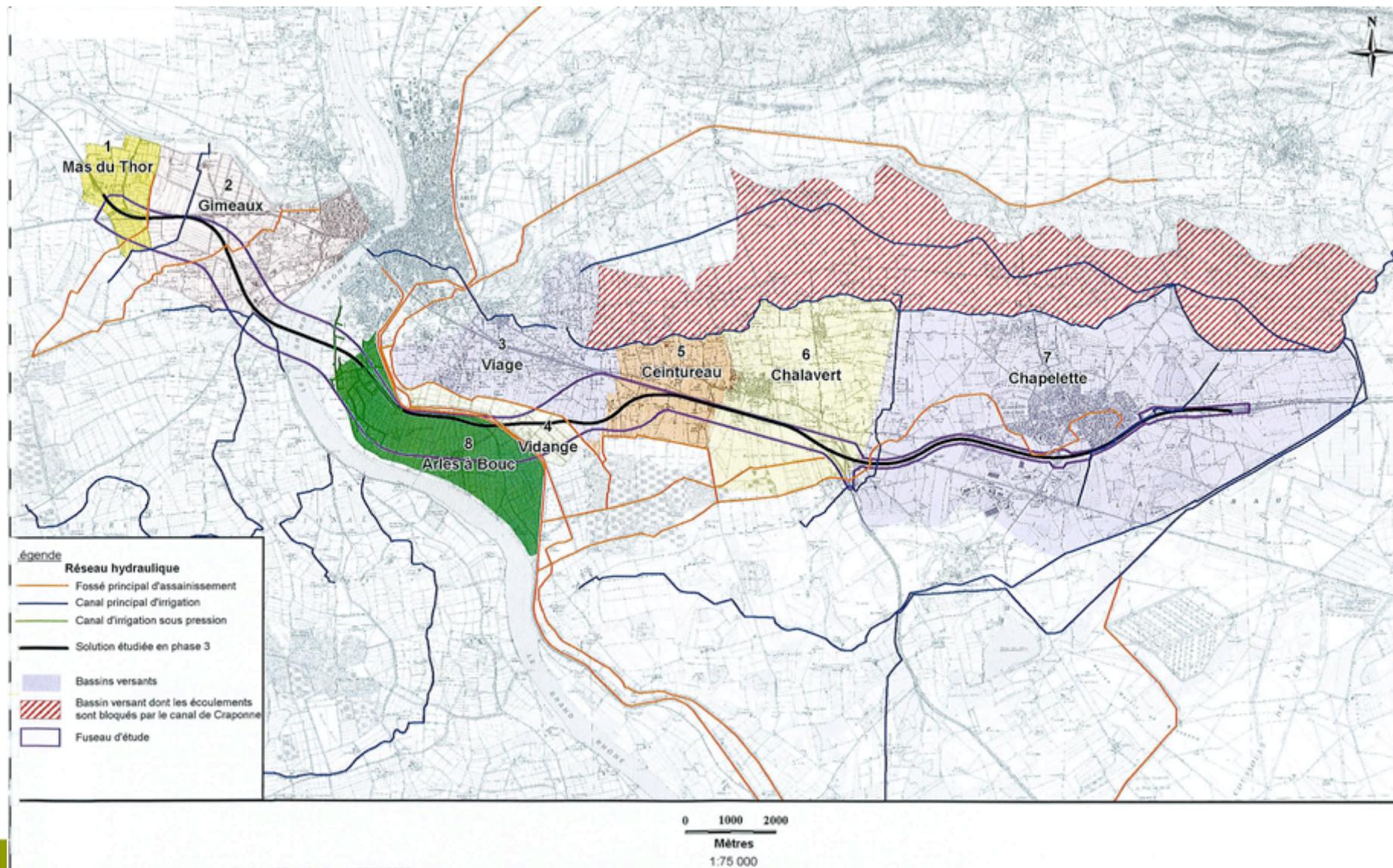
- Convention Etat/ CG 13 signée
- Prestataire pré-étude a été désigné par le CG 13
- Lancement de l'étude le 9 juillet
- Objectif : solliciter l'avis des commissions communales d'aménagement foncier sur l'opportunité d'une AFAP* en // avec la procédure d'enquête publique

■ **Constitution d'une réserve foncière**

- Convention Etat / SAFER en cours de finalisation

Ecoulements hydrauliques agricoles

Bassins versants



- **Rétablissement des réseaux interceptés sans modification du réseau hydraulique**
 - Réseaux primaires et secondaires rétablis sur place
 - Réseaux tertiaires regroupés
- **Traitement de la pollution routière**
 - **14 bassins de traitement et de rétention**
 - **Confinement d'une pollution accidentelle**
- **Implantation des bassins**
 - Principe d'assainissement : écoulement gravitaire
 - Problème : pentes très faibles dans le secteur
 - Bassins situés au droit des points bas du profil en long

- **« Accord de principe » des gestionnaires de réseaux**
 - Débit de fuite en sortie de bassin « non significatif »
- Nécessité de poursuivre les études détaillées des conditions de raccordement des sorties de bassins sur les réseaux exploitées par les ASA (passage dans domaines et réseaux privés)

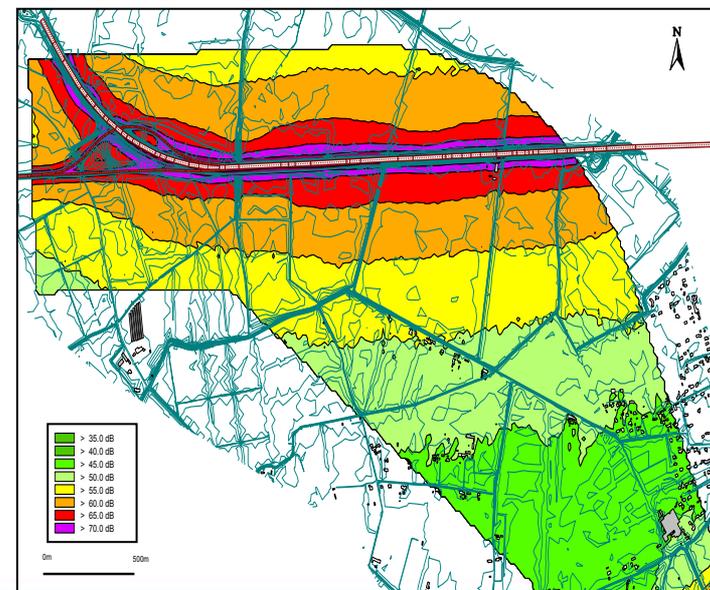
- **Mesure compensatoire portant à la fois**
 - Hydraulique – agriculture – milieu naturel

- **Mise en place d'une structure porteuse pour la création de prairie de foin de Crau ≈ 50 ha**
 - Rechercher, sélectionner, niveler, irriguer les parcelles

- **Poursuite de la réflexion – réunion 11/07/13**
 - Choix de la structure porteuse
 - Accord et définitions
 - objectifs, mission, fonctionnement, statut,...



Groupe de travail NUISANCES SONORES



■ **Objectifs**

- Affiner et préciser les enjeux liés aux nuisances sonores
 - Partager la connaissance de l'ambiance sonore sur Crau/Camargue
 - Partager les enjeux sonores du territoire
- Identifier les impacts acoustiques du projet de contournement
- Démarche visant à éviter ou réduire ces impacts
- Formuler des solutions appropriées à la situation et aux acteurs

- **Séance n° 1 - 28 juin 2012**
 - Aspects règlementaires
 - Méthodologie « état initial acoustique »
- **Séance n° 2 – 7 sept. 2012**
 - Points de mesures état initial (ajustement, validation)
 - Déroulement étude acoustique
- **Séance n° 3 – 6 déc. 2012**
 - Atelier pédagogique « bruit »
- **Séance n° 4 – 31 janv. 2012**
 - Mesures état initial
 - Modélisation état initial
- **Séance n° 5 – 19 avr. 2013**
 - Modélisation future
 - Protections proposées
- **Séance n° 6 – 20 juin 2012**
 - Protections envisagées et ajustements
 - Protections jumelées voie ferrée/route
 - Information Points Noirs Bruit

→ Démarche d'étude conforme à ce qui avait été annoncé

- Atelier pédagogique à la demande des participants
- Séances complémentaires / explicitations, partage

Nuisances sonores

Déroulement étude acoustique

▪ **Modélisations état initial**

- Cartes de bruit sur l'ensemble du projet
- Carte par secteur : jour / nuit

▪ **Impacts acoustiques du projet**

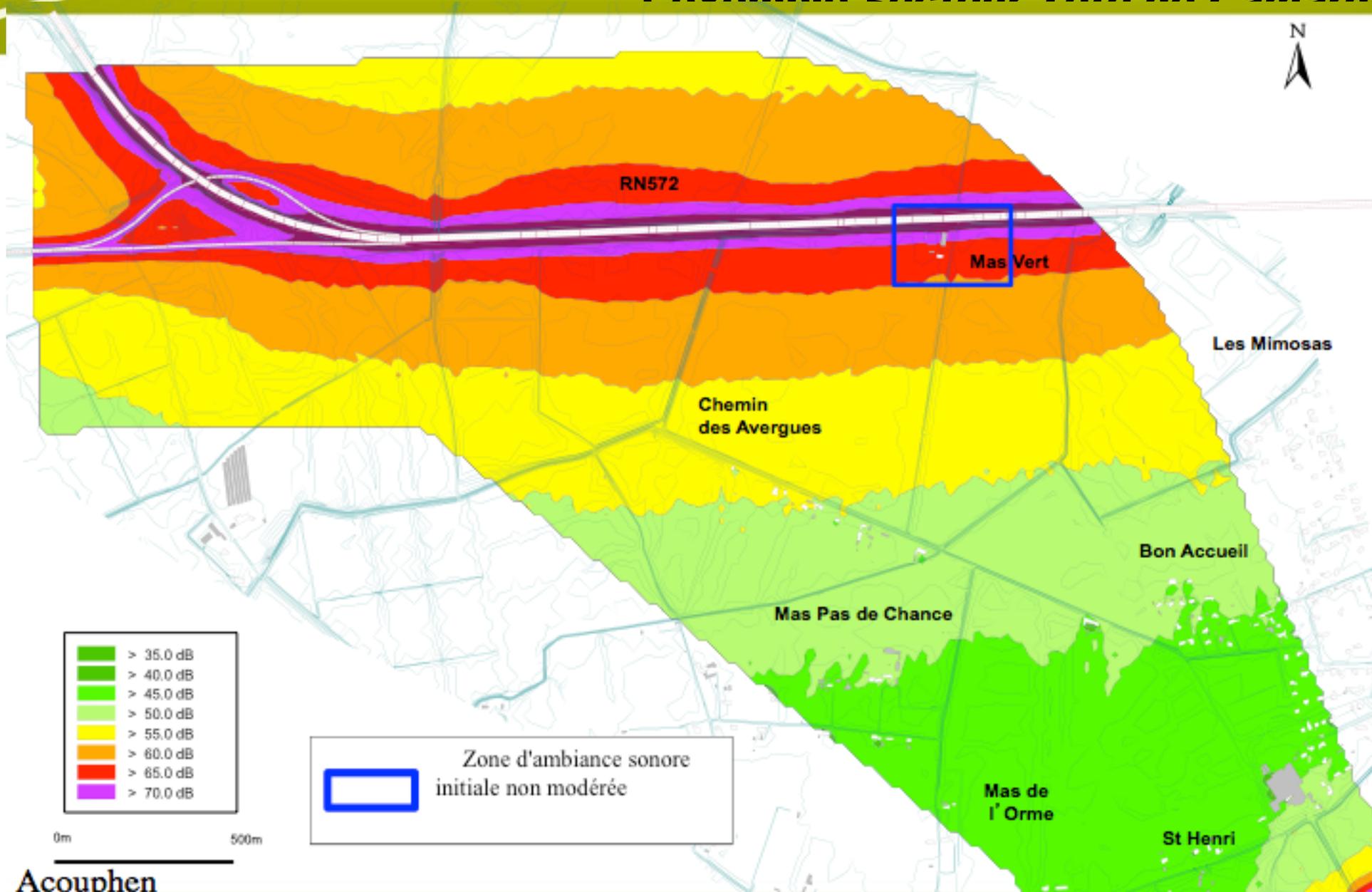
- Hypothèses de calculs (trafic, vitesse, météo)
- Cartes de bruit en situation future (2040)
- Identification des dépassements d'objectifs réglementaires

▪ **Protections proposées**

- Protections réglementaires envisageables
- Echanges du groupe de travail
- Études de protections conjointes fer/route

Modélisation : Cartes de bruit situation actuelle JOUR

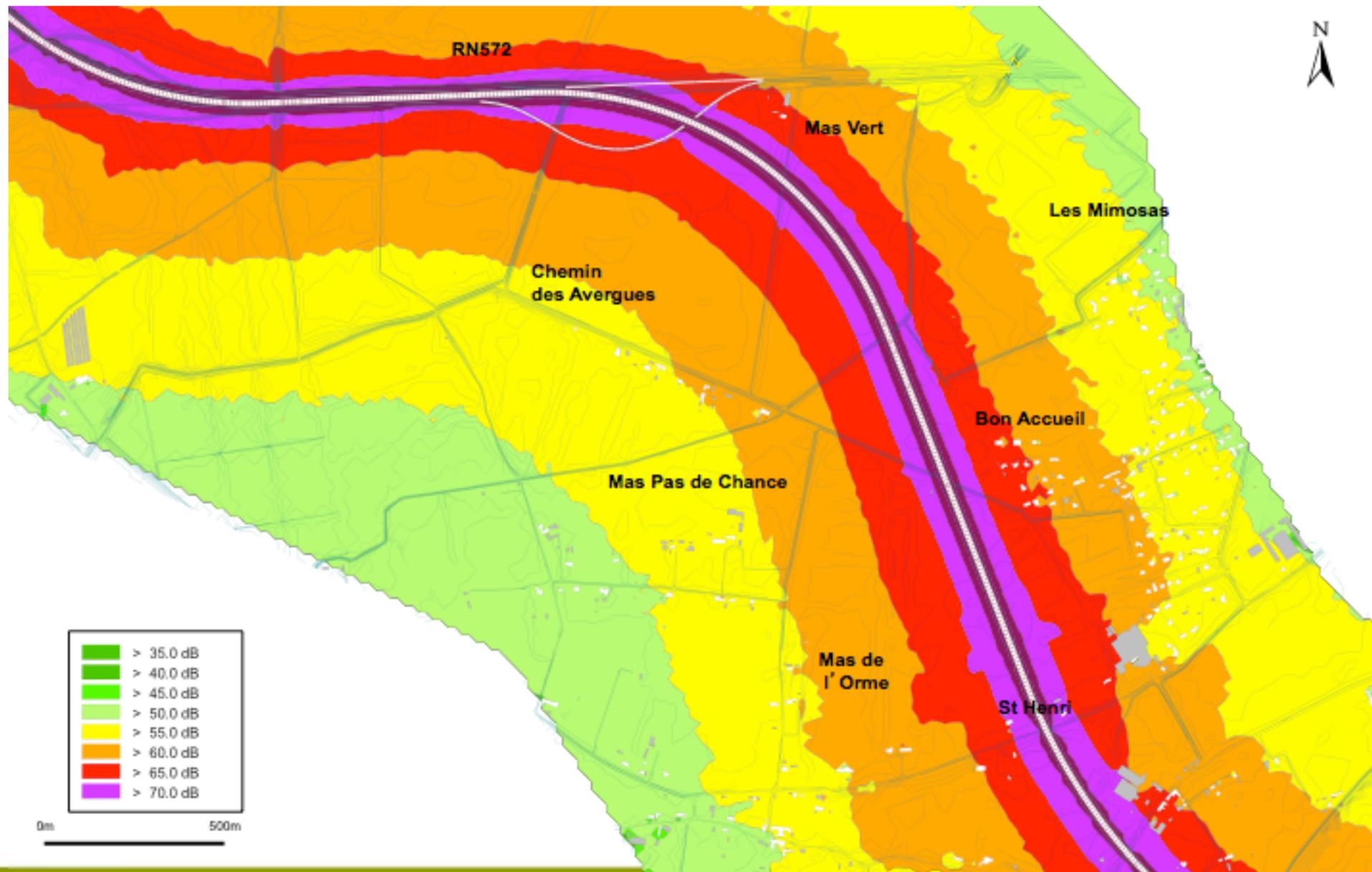
1 exemple secteur Tête de Camargue



Acouphen

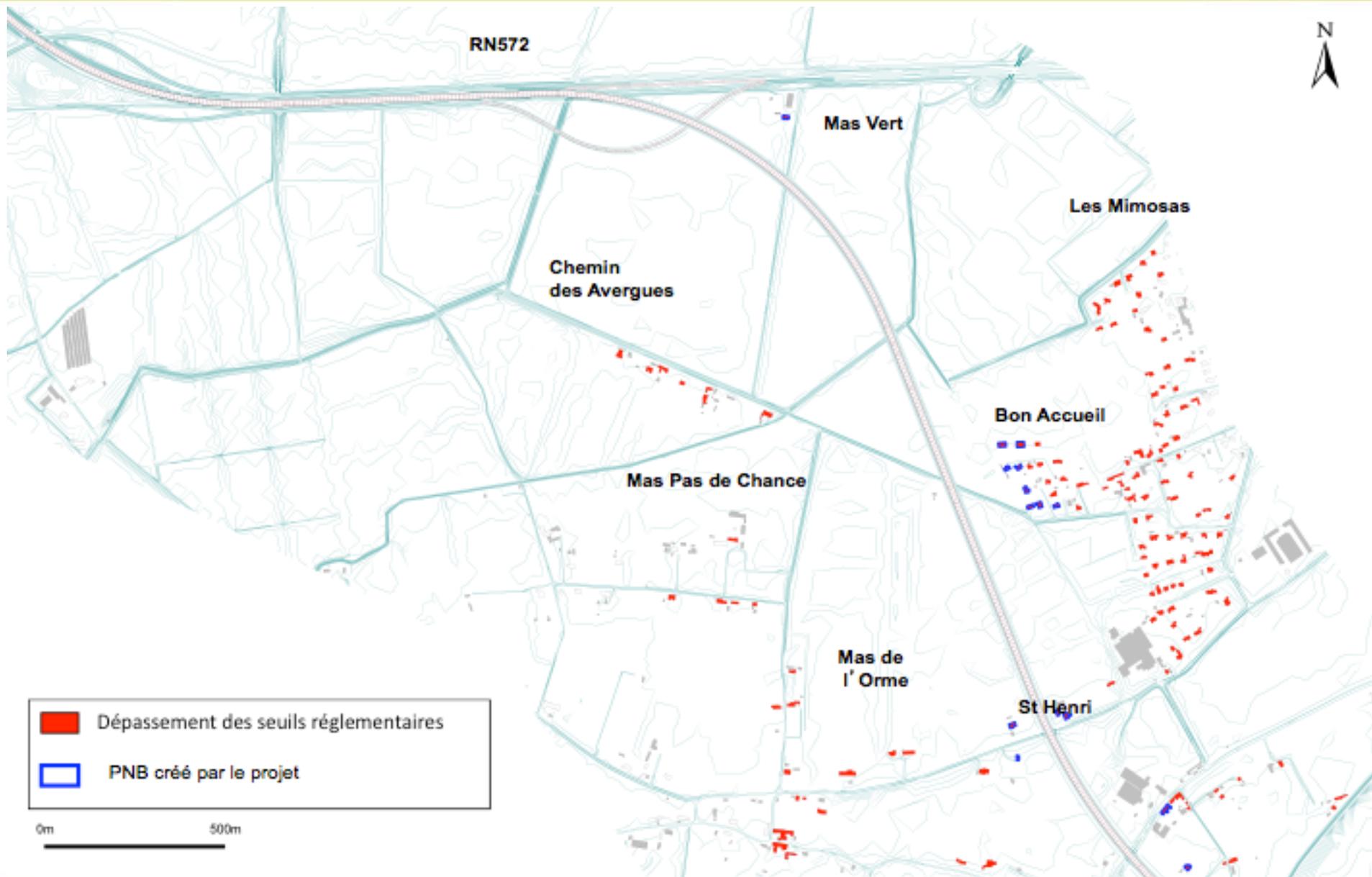
Acouphen

Modélisation : Cartes de bruit – Situation projet en 2040 - JOUR Secteur Tête de Camargue SANS PROTECTION

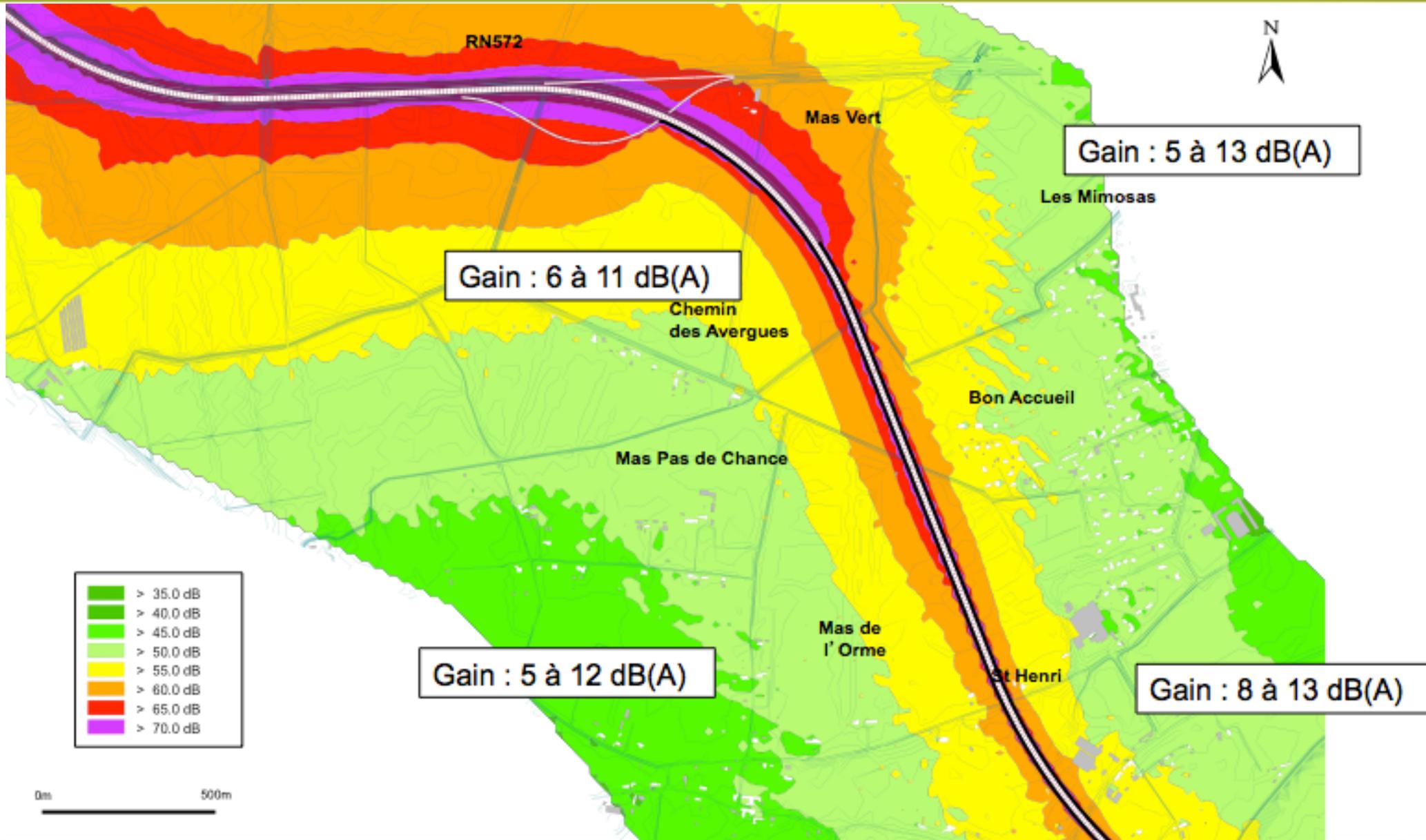


Modélisation : Situation projet en 2040

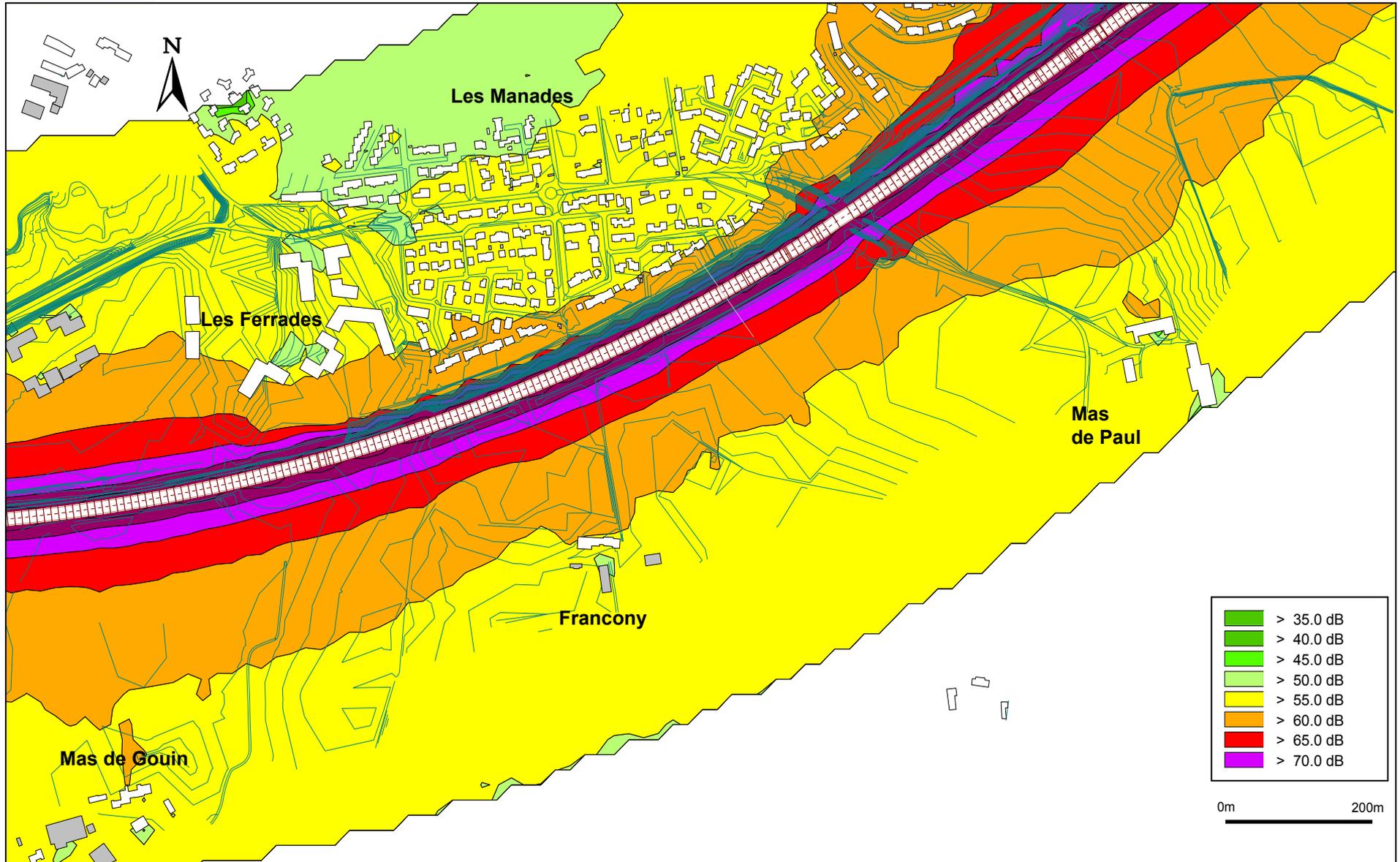
Secteur Tête de Camargue – Identification des dépassements



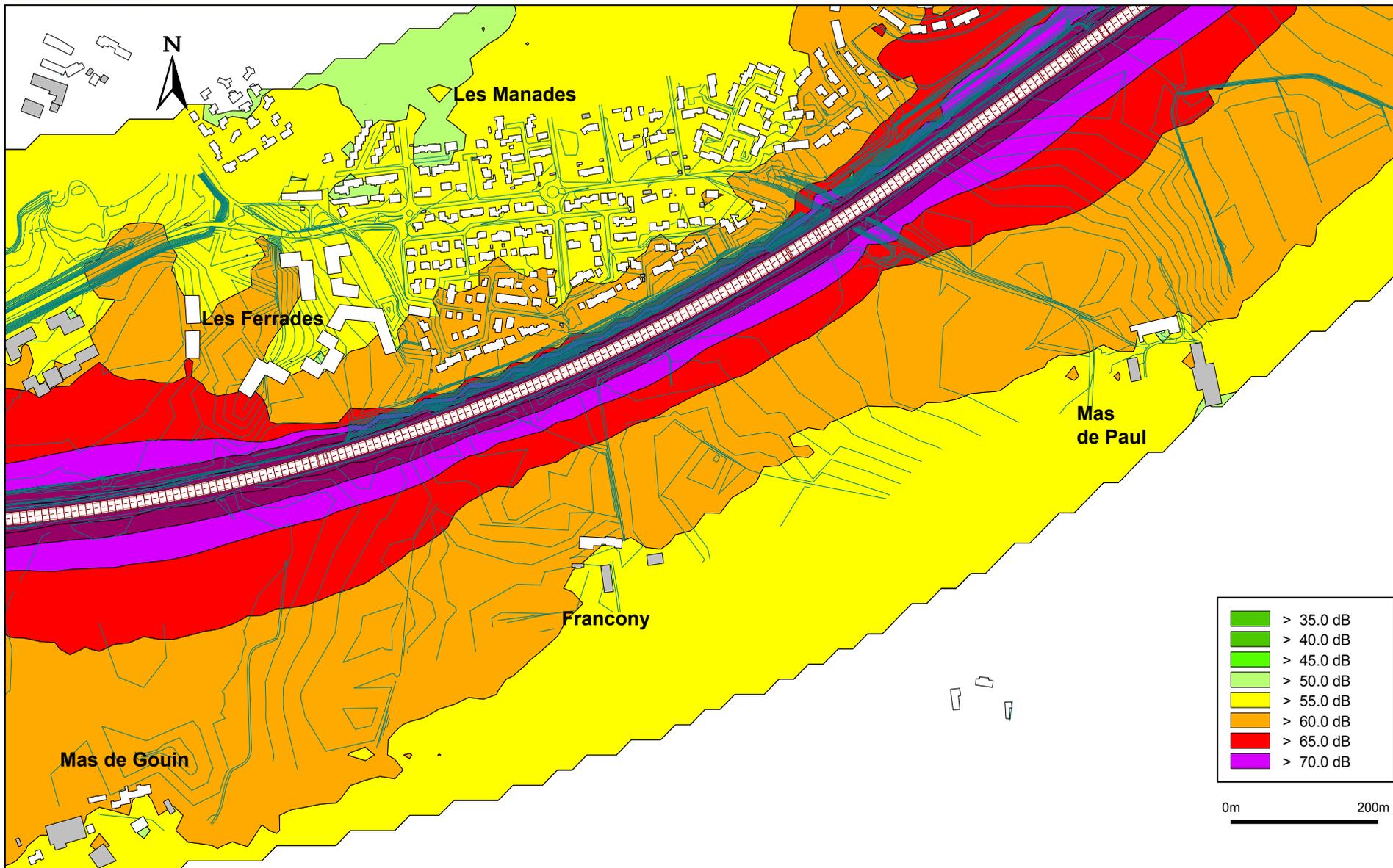
Modélisation : Cartes de bruit – Situation projet en 2040 - JOUR Secteur Tête de Camargue AVEC PROTECTIONS



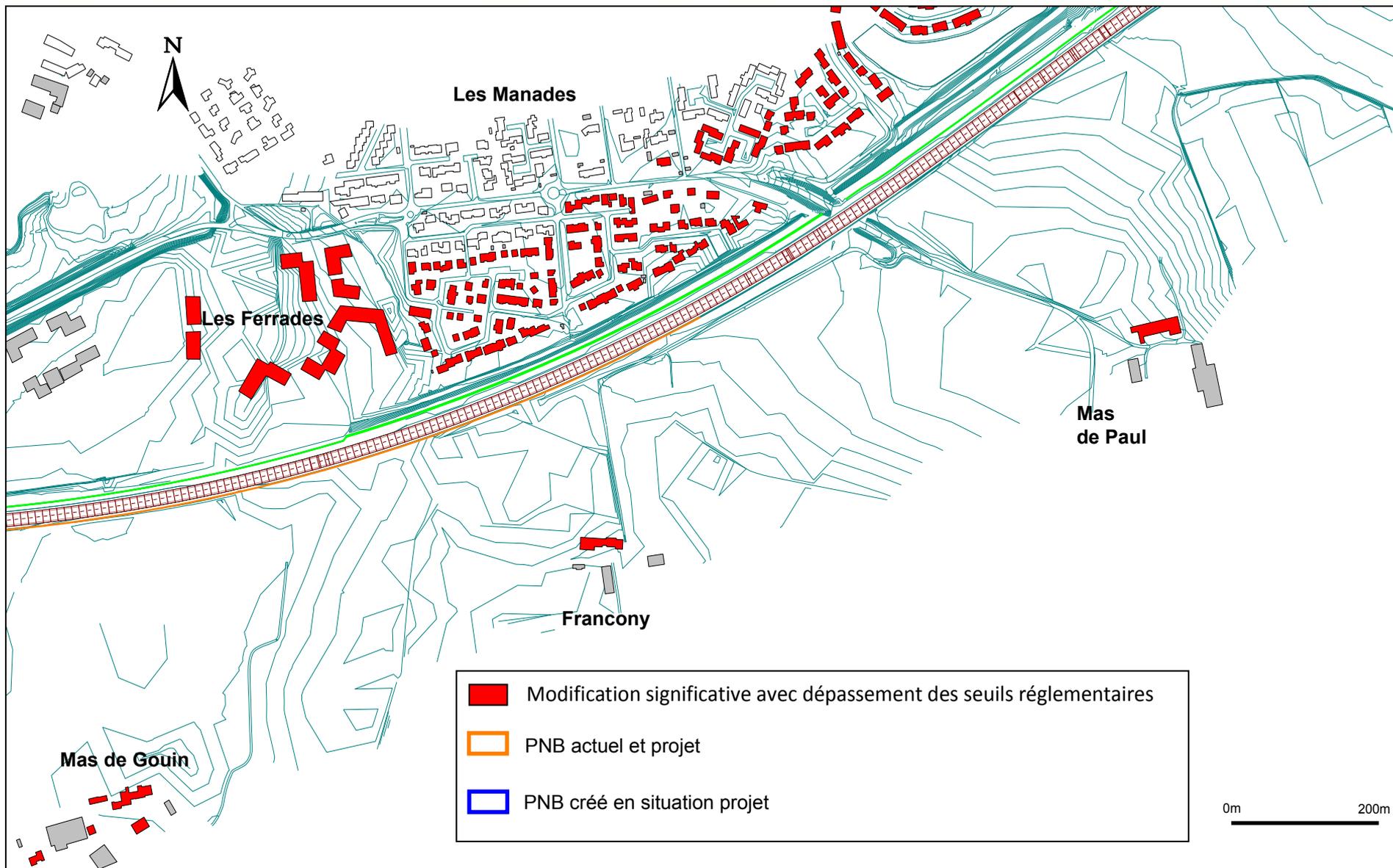
Modélisation : Cartes de bruit – Situation actuelle jour Secteur Saint Martin de Crau « Centre »



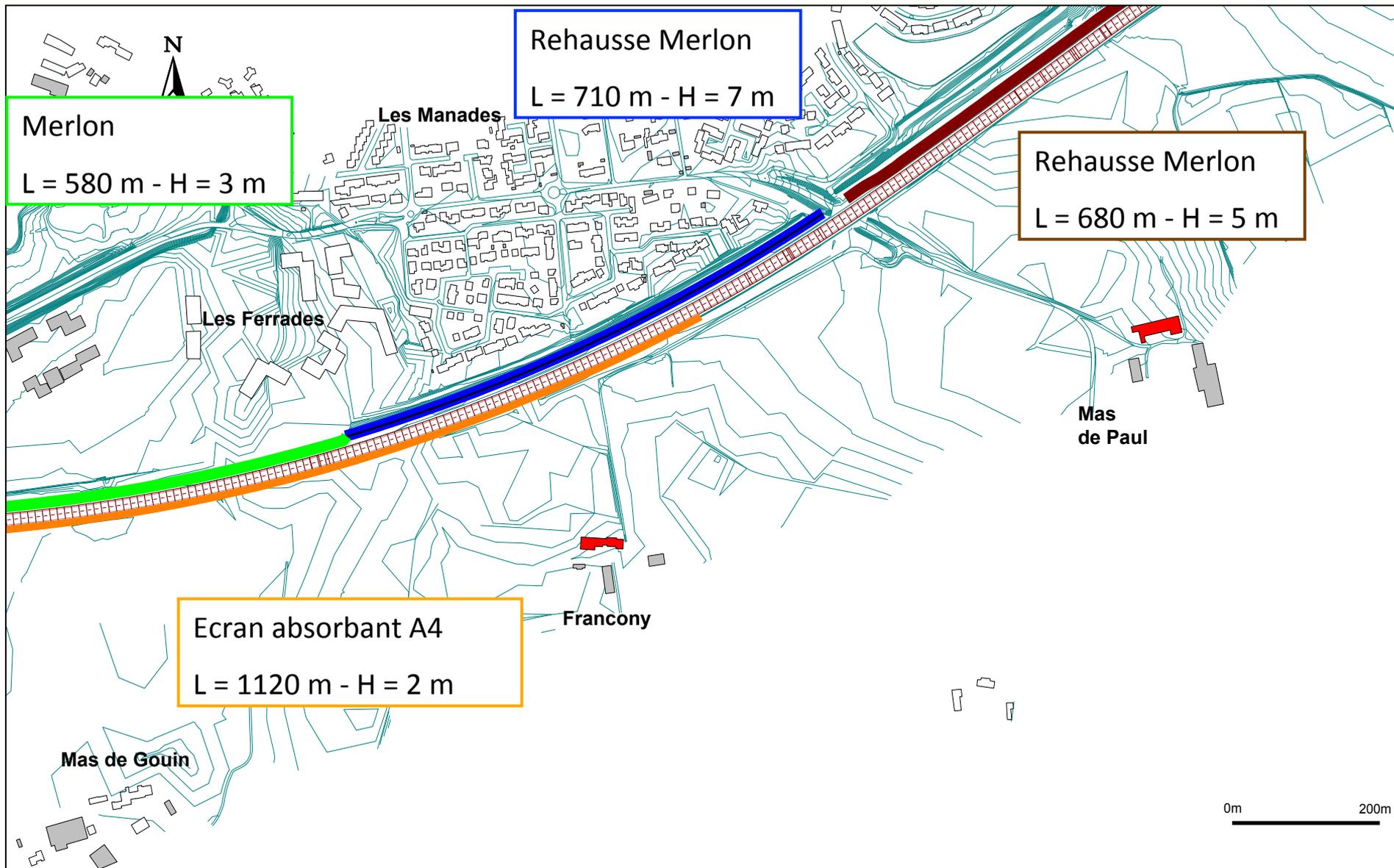
Modélisation : Cartes de bruit – Situation Projet 2040 - JOUR Secteur Saint Martin de Crau « Centre » SANS PROTECTION



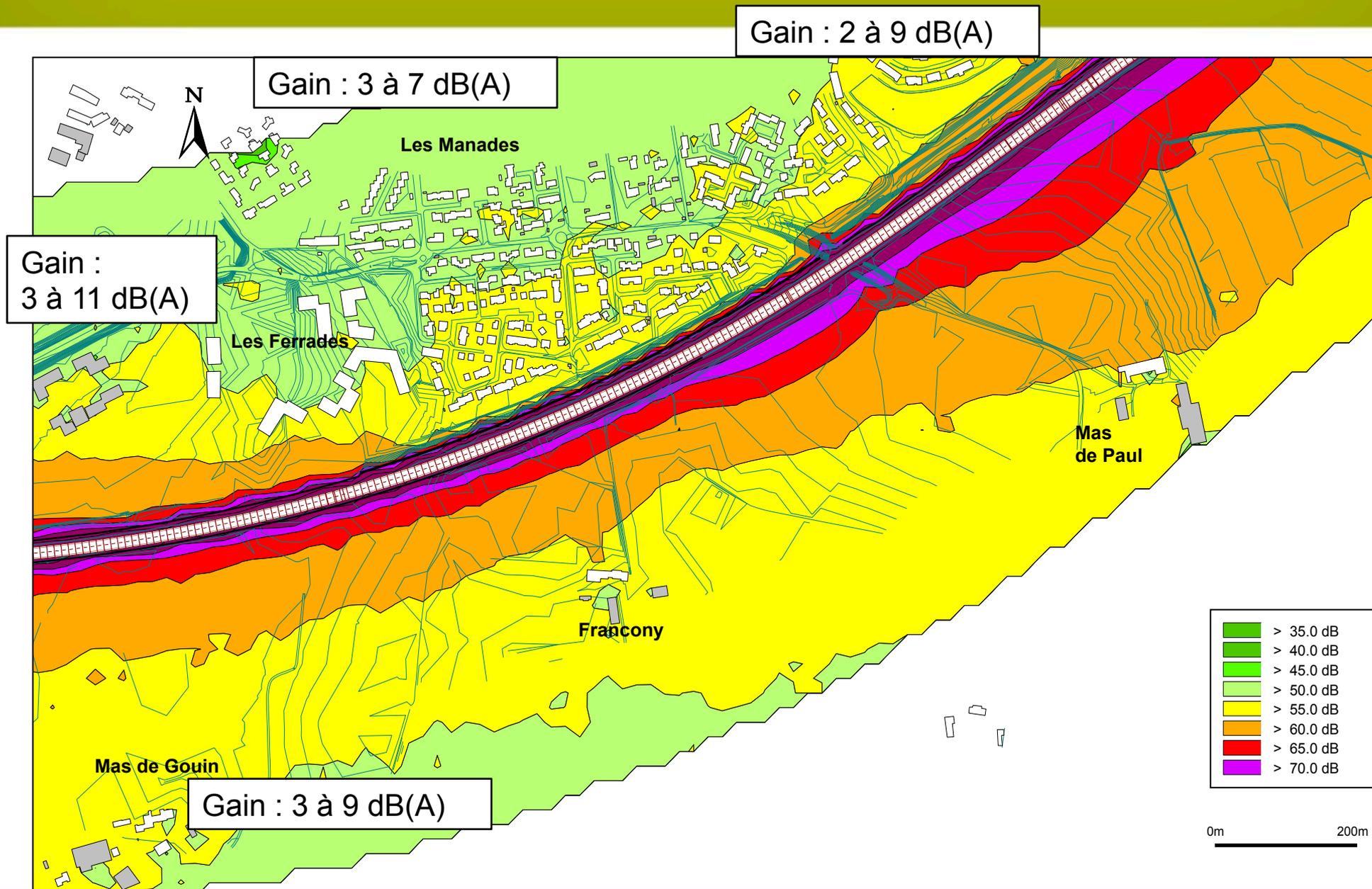
Modélisation : Situation Projet 2040 - Secteur Saint Martin de Crau « Centre » - Identification des dépassements



Modélisation : Situation Projet 2040 - Secteur Saint Martin de Crau « centre » - protections acoustiques proposées



Modélisation : Cartes de bruit – Situation Projet 2040 - JOUR Secteur Saint Martin de Crau « Centre » AVEC PROTECTIONS



Protections conjointes fer / route

- **Le report des écrans acoustiques du bord de la RN 113 à la plateforme ferroviaire, permettrait, du seul point de vue acoustique**
 - De garantir une protection acoustique équivalente à l'implantation en bordure de la RN 113
 - De rester sur les hauteurs/linéaires de protection (écrans) identiques quelque soit l'implantation retenue
 - De bénéficier d'une protection combinée (route+fer) sur les secteurs de Raphèle (amélioration niveau de bruit global)
- **Contraintes**
 - Implantation sur les emprises ferroviaires (Maîtrise d'ouvrage RFF)
 - Écrans non pris en compte au titre d'un projet ferroviaire mais d'un projet routier
 - Mise en œuvre / réseau ferroviaire (contraintes d'exploitation ferroviaire, réseaux, ...)
- **La DREAL va engager une démarche auprès de RFF pour envisager la mise en œuvre de ces protections mutualisées**



COMITÉ DE SUIVI ÉCOLOGIQUE milieu naturel



Objectifs

- **Affiner les enjeux environnementaux**
 - Connaissance du milieu naturel sur Crau/Camargue
 - Enjeux environnementaux du territoire
- **Identifier incidences du projet / milieux naturels**
 - Faune/Flore
 - Habitats
- **Démarche visant à**
 - Eviter
 - Réduire
 - Compenser ces impacts
- **Formuler des propositions appropriées à la situation et aux acteurs**

Démarche

- **21 juin - séance 1**
 - Rappel des aspects réglementaires
 - Mise à jour des études
- **24 sept - séance 2**
 - Présentation inventaire faune flore
 - Connaissances partagées
- **23 oct. – séance 3 (plénière + ateliers)**
 - Études des mesures compensatoires et accompagnements
 - Approfondissement en ateliers thématiques
- **19 fév. – séance 3**
 - Impacts résiduels
 - Propositions mesures compensatoires

Evaluation des enjeux

Exemple : les Habitats Naturels

Habitat naturel ou semi-naturel	Code CORINE Biotope	Code Natura 2000	Enjeux de conservation
*Parcours substeppiques de graminées et annuelles du <i>Thero-Brachypodietea</i>	34.5	*6220-5	TRES FORTS
*Gazons amphibies méditerranéens des sols à exondation estivale	22.343	*3170-3	TRES FORTS
Prairies humides méditerranéennes à grandes herbes du <i>Molinio-Holoschoenion</i>	37.4	6420-3	TRES FORTS
*Marais calcaires à <i>Cladium mariscus</i>	53.3	*7210-1	TRES FORTS (Pour les cladiaies intermédiaires ouvertes)
			MODERES A FORTS (pour les faciès à cladiaies denses et hautes à diversité spécifique pauvre)
Rivières des étages planitiaire à montagnard avec végétation aquatique	24.4	3260	TRES FORTS (pour les Laurons)
			MODERES (pour les canaux)
Lacs eutrophes naturels avec végétation du <i>Magnopotamion</i> ou <i>Hydrocharition</i>	22.13	3150	FORTS
Forêts-galeries à <i>Salix alba</i> et <i>Populus alba</i>	44.6	92A0	MODERES A FORTS
Prairies maigres de fauche de basse altitude	38.22	6510-2	MODERES A FORTS
Forêts à Chênes verts	45.3	9340-1	MODERES
Eaux oligo-mésotrophes calcaires avec végétation benthique à <i>Chara spp.</i>	22.12 x 22.44	3140-1	MODERES

- **Mesures d'évitement – intégrées à la définition du projet**
 - Localisation des zones de travaux, des zones de vie, etc. en concertation afin de limiter les impacts environnementaux
 - Repositionnement de certains bassins de rétention
 - Aires de service positionnées sur des secteurs ne présentant pas d'enjeux faune et flore fort et très fort
 - Eviter au maximum les stations d'espèces végétales protégées recensées, ...

- **Mesures de réduction – phase travaux**
 - Voies d'accès chantier : privilégier les voies d'accès existantes
 - Pas d'éclairage du chantier la nuit
 - Lutte contre les envols de poussières (période estivale)
 - Planification des travaux /exigences écologiques des espèces remarquables,...

- **Accompagnement**
 - Suivi des niveaux d'eau de la nappe et des principaux Laurons à proximité
 - Suivis scientifiques post travaux, suivi des mesures
 - Comité de suivi des mesures compensatoires (comité de suivi écologique), ...

Descriptif	Impact résiduel	Ratio	Gain écologique	Compensation
Risque de destruction d'environ 1 ha de ripisylve du Rhône (habitat d'intérêt communautaire « Forêts-galeries à <i>Salix alba</i> et <i>Populus alba</i> », présentant un intérêt écologique modéré à fort en fonction de son état de conservation)	Modéré à fort	X 10	oui	COMPENSATION RIPISYLVE : - Achat avec rétrocession d'une parcelle à restaurer d'environ 15 – 20 hectares, - Gestion de la parcelle concernée, - Création d'un bras mort,
Risque de destruction d'environ 3,8 ha de boisements correspondant à l'habitat d'intérêt communautaire « Forêts-galeries à <i>Salix alba</i> et <i>Populus alba</i> », présentant un intérêt écologique moyen	Modéré			
Destruction potentielle de pieds de Vigne sauvage au niveau du Rhône (ripisylve rive gauche et ripisylve de la lône de l'île de la Cappe)	Modéré à faible			
Loriot d'Europe, Faucon hobereau, Huppe fasciée (espèces patrimoniales) : Destruction d'un peu plus de 1 ha d'habitats de reproduction au niveau des ripisylves du Rhône, de la lône de l'île de la Cappe et des canaux de navigation et du Vigueirat	Modéré			
Couleuvre d'Esculape. Destruction d'environ 2 ha d'habitat favorable et destruction potentielle d'individus (au niveau du Rhône et au Nord du marais des Chanoines)	Modéré			
Rollier d'Europe : impact direct (site de nidification) de 2 couples et impact indirect de 3 couples	Fort			
Milan noir : impact direct (site de nidification) de 2 couples et impact indirect de 3 couples	Modéré à fort			

▪ Objectifs

- Restaurer ou conserver \approx 15 ha de ripisylve en bordure de Rhône
- Compenser la perte de sites de nidification d'oiseaux
- Compenser la perte de linéaire boisé exploité pour le castor d'Europe

▪ Précautions à prendre

- A réaliser en synergie avec les acteurs concernés (SYMADREM, ...)

▪ Caractéristique de la compensation

- Surface minimum de 15 à 20 ha d'un seul tenant (viabilité de gestion)
- Milieu à restaurer ou gérer pour garantir le gain biologique
- Proximité du projet pour agir sur la faune locale

▪ Mise en œuvre

- Recherche et achat de parcelles, état initial faune/flore du site, plan de gestion, ...



Groupe de travail HYDRAULIQUE

(hors agriculture)



▪ Objectifs

- Affiner et préciser les enjeux hydrauliques
 - Fonctionnement des réseaux d'irrigation et d'assainissements
 - Enjeux spécifiques du territoire
- Identifier les incidences du projet de contournement sur les aspects hydrauliques

▪ Situation initiale

- Une problématique inondation présente sur le territoire
- Un système d'irrigation et d'assainissement intégré au patrimoine du Pays d'Arles
- Une économie liée à la présence de l'eau
 - Irrigation agricole, exploitation fluviale

▪ Démarche

■ Séance 1 – 17 juillet 2012

■ Séance 2 – 19 sept. 2012

▪ **Enjeux**

- Réglementation en vigueur et à venir
- Fonctionnement hydraulique spécifique de la Camargue et d'Arles
- Risques d'inondation
 - Schéma de sécurisation des digues (SYMADREM)
 - Étude ressuyage en rive gauche du Rhône (PNR Camargue)

▪ **Principes pris en compte cohérents avec le Plan Rhône réalisé**

- Digues et ouvrages de protection réalisés avant le contournement d'Arles
- Digues Résistantes à l'Aléa de Référence (RAR)

▪ **Perspectives dossier loi sur l'eau**

- Préciser les données
- Dossier qui sera mené par le concessionnaire

Étude de **REQUALIFICATION RN 113**

▪ Objectifs

- Préciser le programme de requalification

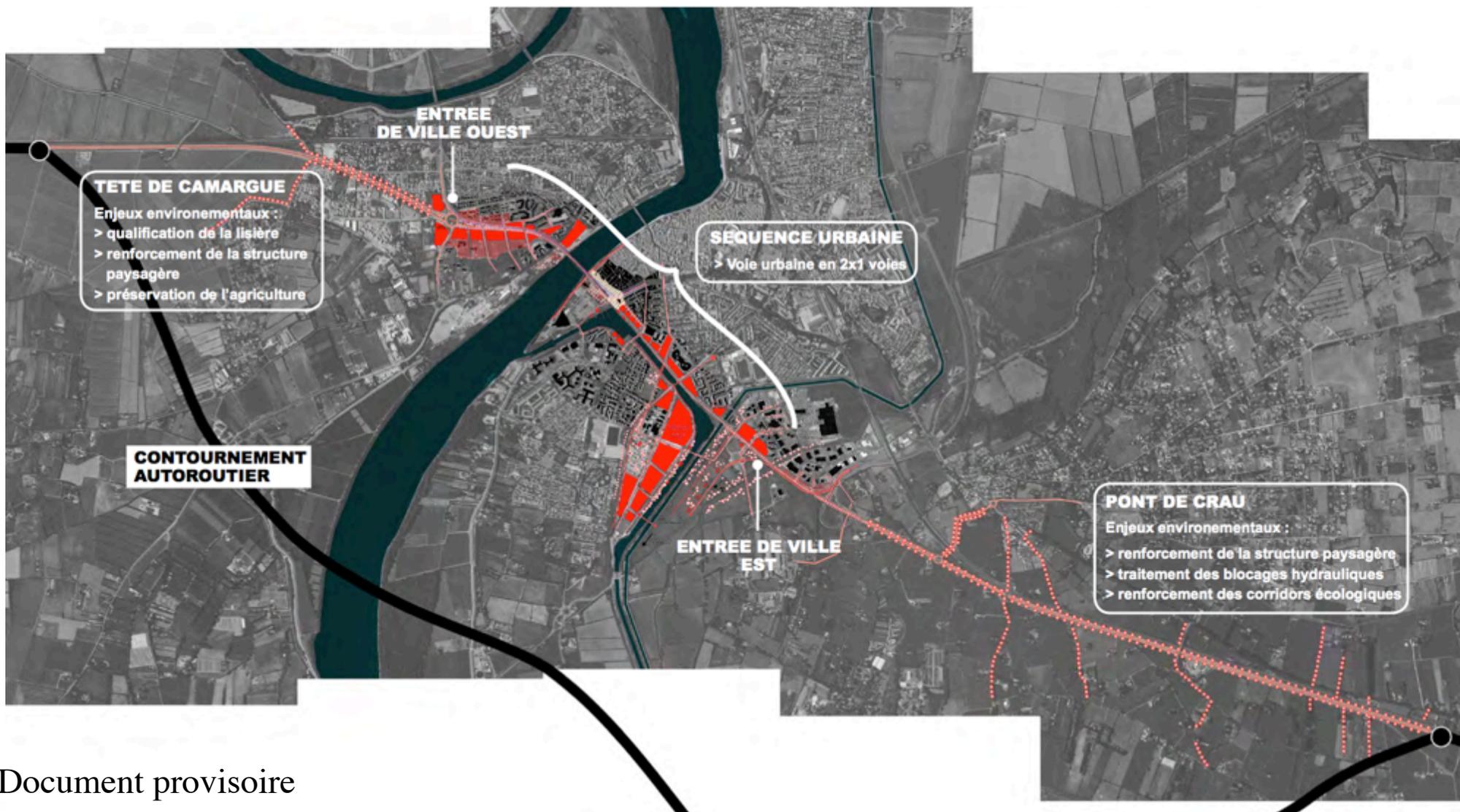
▪ Enjeux

- Qualifier les entrées de villes
- Ouvrir la ville sur l'axe requalifié
- Passer de la coupure à la couture (Barriol – Semestres)
- S'inscrire dans la dynamique des projets en cours

▪ Démarche

- Lancement de l'étude - avril 2012
- Diagnostic partagé – oct 2012
- Enjeux et orientations par secteur
- Travail en ateliers par secteur (phase 2) – mars 2013
- COPIL phase 2 – 18 juin 2013

la requalification dans le territoire

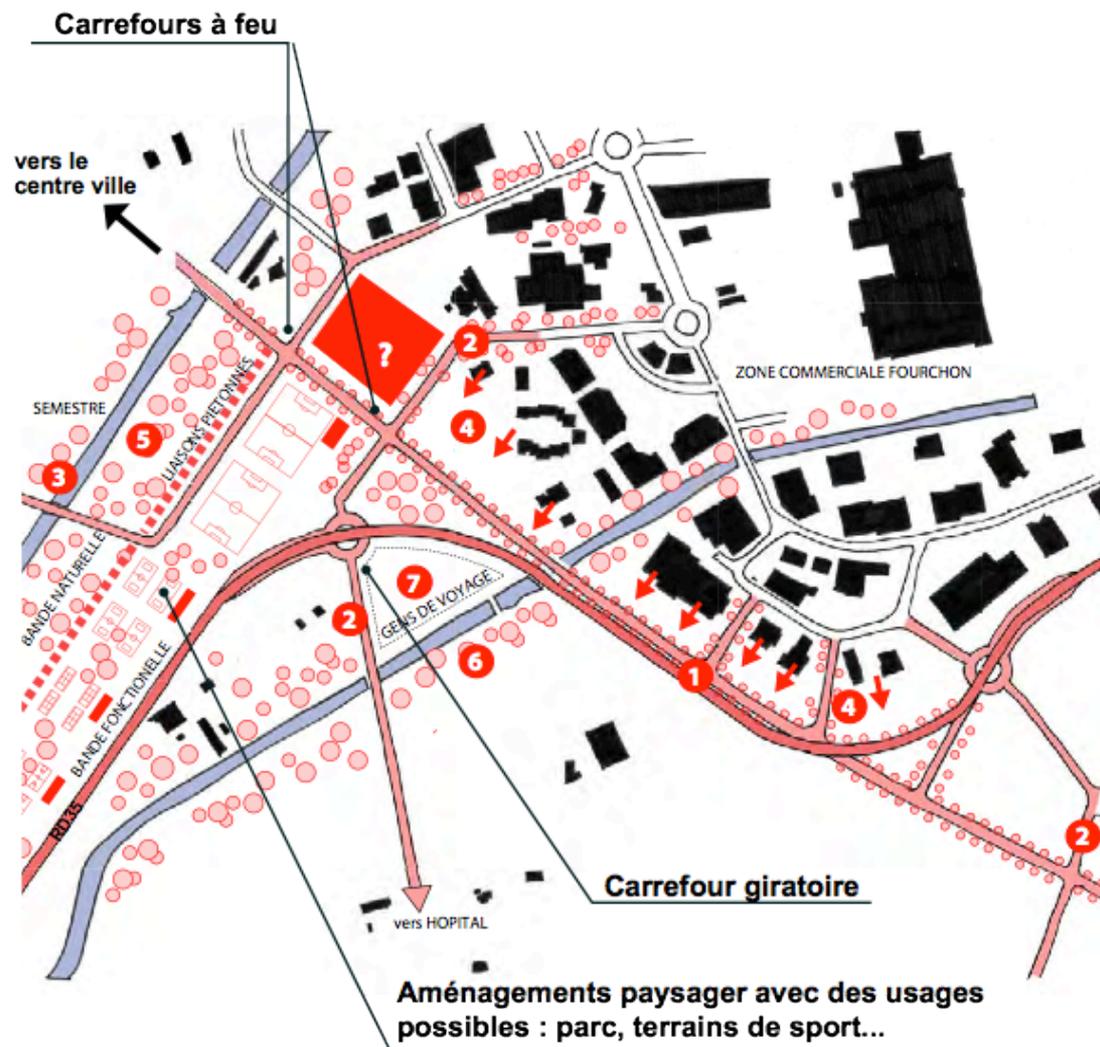


- **Travail en ateliers sur plusieurs scénarios par secteur**
- **COPIL : 18 juin**
 - Présentation des scénarios
 - Poursuite de l'étude : phase 3 – réalisation d'un plan guide
- **Secteur Fourchon**
 - Scénario 1 : mise à niveau maillages routier et urbain
 - Scénario 2 : dissociation maillages urbain et routier
- **Secteur rive droite Trinquetaille**
 - Scénario 1 : maintien du nivellement existant
 - Scénario 2 : dissociation maillages urbain et routier
- **Secteur central**
 - Scénario 1 : nouvelle continuité urbaine entre les quartiers Sud et le centre ville – cirque romain retrouvé
 - Scénario 2 : de la voie rapide au parc canal – un nouvel espace de nature

Le scénario 1 > Mise à niveau du maillage routier et du maillage urbain



Le scénario 2 > Dissociation entre maillage urbain et maillage routier



- 1** Séparation des Flux locaux et flux de contournement. Les flux de contournement sont en viaduc et des croisements sont intégrés pour les flux locaux.
- 2** Connexion sur la nouvelle voie urbaine (ex RN113) des voiries de desserte locale (vers la zone commerciale, l'hôpital et la Route de la Crau)
- 3** Création d'une nouvelle voirie pour accéder au quartier Semestres
- 4** Réorientation des enseignes commerciales existantes
- 5** Création d'une bande naturelle pour maintenir les liaisons écologiques et d'une bande fonctionnelle (terrains de sport), entre le canal de Vigueira et le contournement.
- 6** Végétalisation des bords des canaux et création d'une structure arborée le long de la nouvelle voie urbaine.
- 7** Le maintien de l'aire d'accueil des Gens du Voyage

Suite

Concertation
Études

▪ **Groupes de travail**

- Participation active des acteurs
- Échanges fructueux et constructifs pour enrichir et ajuster le projet

▪ **Des thématiques à approfondir**

- Risques d'inondation
 - Échanges : Symadrem – DDTM13
- Agriculture
 - Échanges : CA13 – SAFER – CG13 – SYMCRAU - ...
- Milieux naturels
 - Comité de suivi écologique

▪ **Obligation donnée au concessionnaire de poursuivre la concertation continue**

- 
- **Finalisation du processus de concertation continue dans le cadre des études préalables à la DUP**
 - **Finalisation du dossier à présenter à l'enquête Publique**
 - **Concertation Inter Services**
 - **Saisine de l'Autorité Environnementale**
 - **Élaboration du Dossier d'Enquête Publique**
 - **Enquête Publique**
 - **DUP**
 - **Mise en concession**
 - **Poursuite des études techniques et de la concertation continue par le concessionnaire**



Merci de votre participation

Arles – jeudi 4 juillet