

# contournement autoroutier d'Arles

Éléments de contexte 1

Présentation de l'opération 2

Eviter, réduire et compenser les impacts du projet 4

Les variantes étudiées et comparées 5

La concertation publique 12

Le projet de contournement autoroutier d'Arles a fait l'objet d'une longue préparation. Entre 1995 et 2007, un processus de travail et de concertation intense a été conduit par le maître d'ouvrage en lien avec les élus, les acteurs économiques et les associations locales.

À partir de 2007, dans le cadre des mesures mises en place par le Grenelle de l'Environnement, un Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) a été décidé afin de retenir les infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et aéroportuaires prioritaires. Le contournement d'Arles figure dans l'avant projet de SNIT consolidé paru en janvier 2011.

Au cours de la réalisation des études d'avant-projet qui ont accompagné le processus d'information, de relations et d'échanges avec les différentes parties prenantes localement, l'ensemble des enjeux environnementaux, socio-économiques et techniques ont été considérés, analysés et débattus. Le résultat du travail accompli permet aujourd'hui de proposer un tracé préférentiel (à ce stade défini par une bande de 300 m de large), parmi différentes variantes envisagées et comparées.

Ainsi, la DREAL PACA, maître d'ouvrage de l'opération, propose à la concertation publique le projet de contournement autoroutier pour recueillir l'avis du public sur les différentes variantes de tracé étudiées et la variante préférentielle résultant des études comparatives.

Je souhaite que cette démarche, par l'implication et la contribution de chacun d'entre vous, soit l'occasion d'enrichir ce projet pour la meilleure satisfaction de tous dans le respect des principes du développement durable et harmonieux.

**Laurent Roy**  
Directeur Régional de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement.



## Éléments de contexte

### Le territoire

Les richesses du territoire du Pays d'Arles (agriculture, patrimoine bâti et/ou historique, milieu naturel et biodiversité exceptionnels) ainsi que son positionnement privilégié (à la croisée de l'axe rhodanien Nord-Sud et de l'axe méditerranéen Est-Ouest, sur les grandes voies de communication routière qui relient l'Espagne, la France et l'Italie) lui permettent de bénéficier d'une forte attractivité (touristique et économique) en lien avec l'influence positive des grands pôles qui l'environnent (Grand Port Maritime de Marseille, métropoles d'Aix-Marseille, d'Avignon, de Nîmes et Montpellier, etc.).

Ce territoire connaît une croissance démographique régulière avec, pour l'arrondissement d'Arles qui regroupe 36 communes, près de 200 000 habitants (dont 54 000 pour Arles et 11 215 pour Saint-Martin de Crau). Cette attractivité est notamment liée au dynamisme croissant du territoire, en particulier autour des zones d'activités économiques d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau.

### Infrastructures et trafic

Le Pays d'Arles est actuellement desservi par les principales infrastructures suivantes :

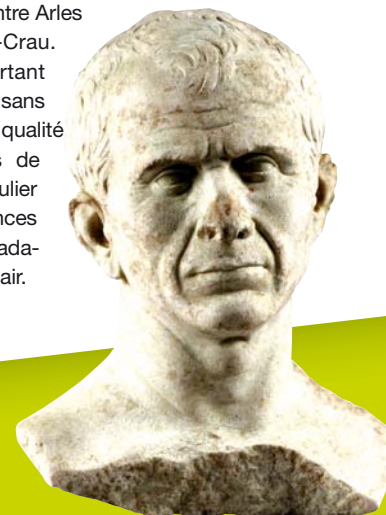
- Les autoroutes A9-A54-A7-A8, qui forment le seul axe autoroutier Est-Ouest dans le Sud de la France, complété au droit d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau par la RN 572 et la RN 113, routes qui dépasseront leurs capacités maximales admissibles d'ici 2020 et sont déjà confrontées à des congestions chroniques.
- Les RD 35 et RD 570, qui assurent la desserte d'Arles selon un axe Sud-Nord.
- Les voies ferrées, qui supportent 3 lignes TER reliant Arles à Marseille, Avignon, Montpellier et Valence.
- Le Port fluvial industriel d'Arles, qui est le premier port fluvio-maritime sur l'axe Saône-Rhône et offre un potentiel de liaisons maritimes européennes et méditerranéennes.

Le transit de longue distance, dans lequel on recense une proportion de poids lourds plus importante que dans le trafic local, représente à lui seul 60 % du trafic entre Arles et Saint-Martin-de-Crau. Ce volume important du trafic n'est pas sans conséquences sur la qualité de vie des riverains de la RN 113, en particulier en termes de nuisances sonores et de dégradation de la qualité de l'air.

“P'Arles !”

QUELLE AUTOROUTE POUR LE PAYS D'ARLES ?

Depuis 2003, le dialogue est engagé autour de la réflexion menant à élaborer un contournement à la ville d'Arles. Vous avez été nombreux à participer aux diverses réunions et à vous exprimer par l'intermédiaire de P'Arles.



Buste de Jules César



# Présentation de l'opération

## Les objectifs

Le projet de contournement autoroutier d'Arles, initié en 1995, répond à trois objectifs prioritaires et concordants :

- garantir la continuité autoroutière A7 - A54 - A9 et améliorer la sécurité routière
- contribuer au développement économique local
- contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN113 au droit d'Arles et de Saint-Martin de Crau.

Compte tenu des richesses diversifiées du territoire et des enjeux de développement qualitatif, la réalisation du contournement autoroutier d'Arles prévoit de prendre en compte de façon avancée les enjeux environnementaux et patrimoniaux.

## Caractéristiques générales de l'opération

L'opération consiste à créer un contournement autoroutier de la ville d'Arles qui délesterait la RN 113 et la RN 572 du trafic de transit.

Le contournement s'étendra sur environ 26 km, dont un tronçon de 13 km à 2x2 voies en tracé neuf entre la barrière de péage d'Eyminy et Balarin, un réaménagement de la RN 113 à 2x3 voies sur 3 km entre Balarin et Saint-Hippolyte et un réaménagement de la RN 113 à 2x2 voies sur 10 km entre Saint Hippolyte et la barrière de péage de Saint-Martin-de-Crau.

Une fois réalisé, le projet permettra d'assurer la continuité autoroutière sur l'axe méditerranéen (A9 - A54 - A7 - A8).

La future autoroute sera concédée et la section entre Arles et Saint-Martin-de-Crau sera libre de péage pour les usagers qui circuleront entre ces deux villes ou entre ces villes et la RN 568 en direction de la ZIP de Fos-sur-Mer.

à ce stade de la définition de l'opération, le montant total estimé est de 560 M€ TTC (valeur 2010).

### Le projet comprendra notamment :

- 7 échangeurs qui seront aménagés et/ou adaptés afin de répondre aux normes autoroutières. Ils permettront de maintenir, voire d'optimiser, les fonctionnalités et le niveau de service actuel, de desservir les principaux pôles urbains et d'accompagner les projets de développement.
- L'aménagement d'une aire de services et d'une aire repos (ou d'une aire mutualisée services/repos) par sens de circulation. Les emprises correspondantes seront d'environ 12 à 14 ha pour chaque sens, soit de l'ordre de 24 à 28 ha au total.
- La construction d'ouvrages d'art (pont sur le Rhône d'environ 1 600 m de long) et la réalisation d'aménagements divers : des ouvrages de franchissement des voies existantes ou des cours d'eau, des rétablissements de voiries, des ouvrages d'assainissement (bassins notamment).

L'inscription d'Arles comme pôle d'échanges, de Saint-Martin-de-Crau comme pôle logistique et de développement économique, la croissance générale que connaissent le Pays d'Arles (activités locales, zones d'activités, etc.), la région du grand delta du Rhône (Grand Port Maritime de Marseille, par exemple) et d'une façon plus générale la France et l'Europe, contribueront à accroître significativement le trafic routier sur l'axe entre Nîmes et Salon constitué par l'A9, l'A54 et les RN 572 et RN 113.

Compte tenu des prévisions qui ont pu être menées, ce trafic, si aucune nouvelle infrastructure n'est réalisée, est susceptible de croître entre 2010 et 2020 d'environ 30 % sur la RN 113, notamment en traversée d'Arles, où il passerait de 63 000 à 85 000 véhicules par jour (*exprimé en Trafic Moyen Journalier Annuel*) au niveau du pont franchissant le Rhône.

## Une opération en lien avec le territoire

Compte tenu des perspectives de développement et d'évolution du territoire, les infrastructures existantes ne sont plus adaptées au trafic routier actuel et à l'affluence croissante que connaît le Pays d'Arles.

Le positionnement stratégique national et international du territoire ouvre des perspectives prometteuses, que ce soit pour l'emploi ou le rayonnement patrimonial, artistique et naturel du Pays d'Arles. L'encombrement des voies de circulation, ainsi que le trafic qui traverse les villes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau, constituent un frein à l'essor du territoire et représentent des nuisances de moins en moins acceptables pour ses habitants.

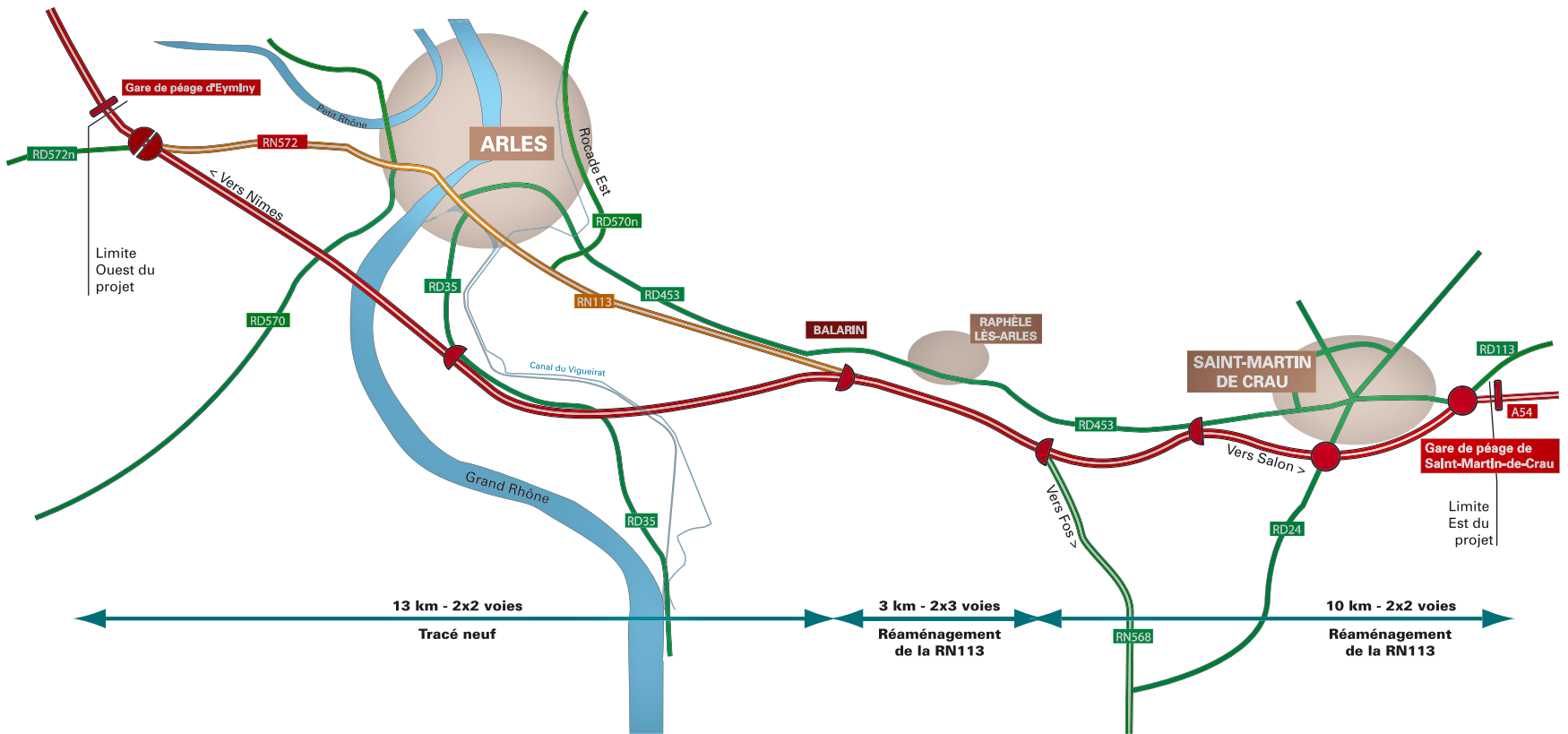
### En résumé :

- Un territoire vaste, riche d'un patrimoine naturel et culturel d'exception.
- Des perspectives de développement et d'amélioration de la qualité de vie prometteuses pour le futur.
- Des infrastructures routières saturées où trafic de transit et trafic local se mêlent et génèrent des nuisances et des risques croissants.
- La nécessité de trouver une réponse adaptée afin de permettre au trafic de transit de circuler sur l'aménagement autoroutier et de conserver le trafic local sur la RN 113. Ainsi la qualité de vie des riverains de la RN 113, au droit des agglomérations d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau, sera améliorée.

## Historique de l'opération

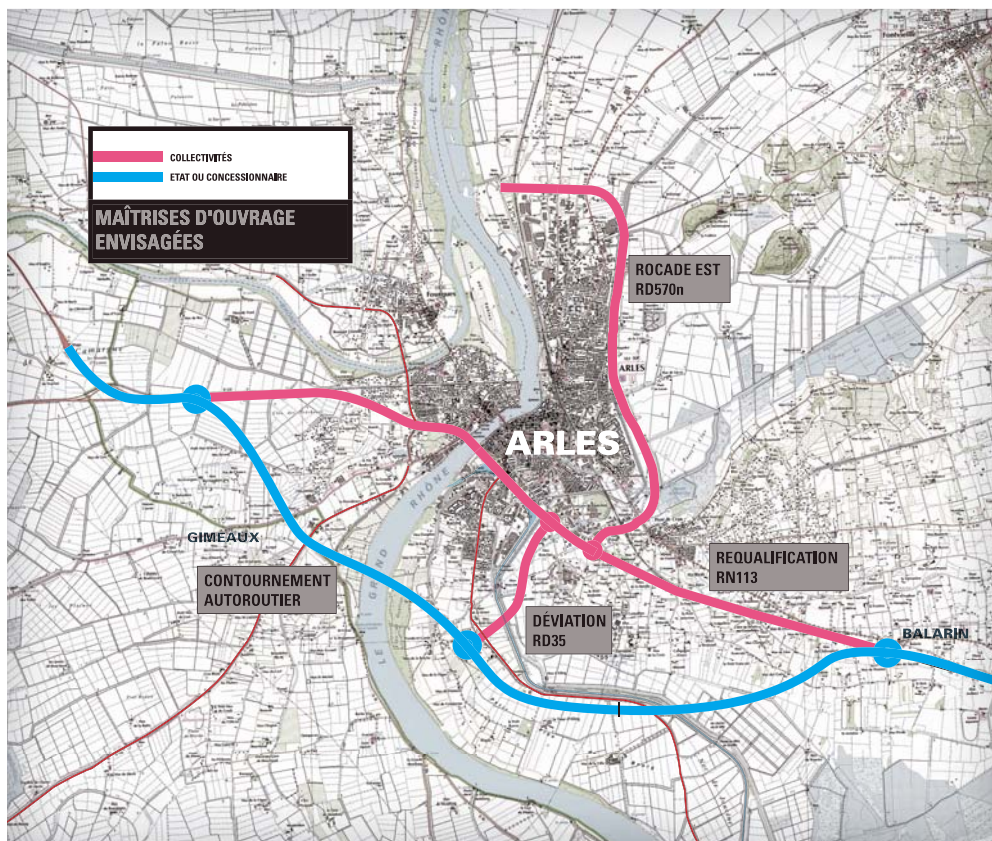
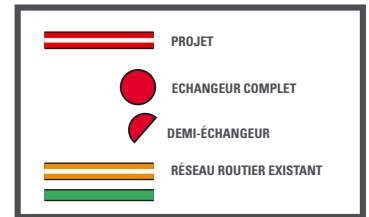
### Dates-clés

- **1995** : Premières propositions de fuseaux
- **2000-2003** : Etudes d'opportunités
- **2001** : Études préliminaires commandées par le ministre. Un comité de pilotage et un groupe de travail sont constitués
- **2002** : Poursuite de la concertation et publication du premier numéro du journal P'ARLES
- **2003** :
  - Études d'évaluation des fuseaux de 1 000 m possibles
  - Concertation publique sur les fuseaux de 1 000 m
- **2005** : Le fuseau Sud Vigueirat est retenu par décision ministérielle
- **2005-2006** : Études Préalables du fuseau Sud Vigueirat
- **2007** : Initialisation du Grenelle de l'Environnement
- **2007-2011** : Études d'Avant Projet
- **2008-2011** :
  - Elaboration du Schéma National des Infrastructures de Transports et report de la concertation publique L300-2 du contournement autoroutier d'Arles dans l'attente de son inscription au SNIT
  - Publication d'un avant projet consolidé de SNIT en janvier 2010 qui confirme l'opportunité du projet de contournement d'Arles
- **Juin 2011** : Concertation Publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme



Compte tenu des richesses et de la sensibilité du territoire traversé, **des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation** seront intégrées au projet pour limiter au maximum ses impacts sur l'environnement, qu'il soit humain ou naturel. Ces mesures seront définies en fonction des enjeux locaux : milieu naturel, agriculture, présence et activités humaines, environnement sonore, hydraulique, irrigation...

Le contournement permettra également la requalification de la RN 113 en boulevard urbain au droit de la ville d'Arles. Bien que faisant partie, au sens du code de l'environnement, du programme du contournement autoroutier d'Arles, cette requalification sera portée par des maîtrises d'ouvrage locales et ne fait pas l'objet, en tant que telle, de la présente concertation.



La future autoroute sera en parfaite cohérence avec les projets locaux d'infrastructures et viendra conforter leur opportunité et leur utilité, notamment :

- Le projet de déviation de la RD 35
- Le projet de prolongement de la rocade Est d'Arles (D570n),
- Le projet de mise en valeur de la presqu'île du cirque romain (musée, port de plaisance, cirque romain...),
- La Politique Globale de Déplacement (PGD) de la ville d'Arles.

# Éviter, réduire et compenser les impacts du projet

## *Acoustique*

En éloignant le trafic de transit du centre de la ville d'Arles, le projet contribuera à améliorer sensiblement le cadre sonore des actuels riverains de la RN 113 sur cette commune.

S'agissant des personnes qui seront à proximité de la future autoroute, une étude acoustique sera réalisée pour évaluer les nuisances sonores auxquelles l'infrastructure est susceptible de les exposer. Dès lors que le niveau sonore ainsi déterminé dépassera les seuils réglementaires, des dispositifs de protection seront intégrés au projet afin de contenir le niveau de bruit effectif en dessous de ces seuils.

Ces protections pourront être mises en œuvre au niveau de la route (écrans ou murs anti-bruit, merlons...) ou bien par traitement des façades des bâtiments exposés.



## *Agriculture*

Le projet s'inscrit dans un territoire façonné par une agriculture particulièrement riche et sensible. L'économie du pays d'Arles repose en partie sur des productions de qualité et spécifiques au terroir (foin de Crau AOC, taureau de Camargue AOC, riz de Camargue IGP...).

Un diagnostic très détaillé mené par la Chambre d'Agriculture a permis de définir les principaux enjeux de préservation de cette activité et d'évaluer les impacts du projet sur cette dernière. Dans l'analyse des différentes options de tracés possibles, une place déterminante a été donnée aux enjeux agricoles, notamment appréhendés à travers les effets du projet sur les emprises exploitées, sur les conditions d'exploitation et sur les fonctionnements hydrauliques.

Le projet intégrera tous les dispositifs nécessaires pour assurer le fonctionnement et la pérennité des réseaux d'irrigation et d'assainissement existants.

Le cas échéant, et après avis de la Commission Communale d'Aménagement Foncier, une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) sera conduite par le Conseil Général.

Cette démarche permettra aux propriétaires et aux exploitants impactés par le projet de valoriser leurs terrains, de regrouper leurs parcelles et d'améliorer les conditions de desserte vers ces mêmes parcelles. Les dépenses relatives aux opérations proprement dites d'aménagement foncier exécutées dans le périmètre de l'aménagement (pré-étude d'aménagement foncier, étude d'impact, frais d'acquisition de documents cadastraux, frais de transcription hypothécaire...) seront supportés par le maître d'ouvrage du projet autoroutier.



### Milieu naturel

Le territoire traversé par le projet comporte des milieux naturels et une biodiversité remarquables voire exceptionnels, qui constituent un patrimoine essentiel à préserver. Un certain nombre de dispositifs réglementaires assurent cette protection (zones NATURA 2000, Parc Naturel Régional, périmètres Biosphère de l'UNESCO...) et le projet routier devra s'y conformer.

Cette richesse naturelle concerne les eaux de surface (Rhône) et souterraines (nappe de la Crau), les écosystèmes et les espèces animales et végétales, dont certaines sont particulièrement rares et protégées.

Dans le cadre des études qui ont été conduites jusqu'à présent, les enjeux environnementaux ont fait l'objet d'investigations (inventaires faune / flore) et de réflexions particulières. Ils prennent une place déterminante dans l'analyse des différentes variantes de tracés envisagés.

Le projet intégrera toutes les mesures pour éviter, réduire et compenser les effets sur le milieu naturel, que ce soit en phase de travaux ou en phase d'exploitation de la route.

Les études qui seront poursuivies sur la variante retenue permettront de préciser ces mesures.



Cistude d'Europe

### Paysage et patrimoine

Le pays d'Arles est constitué de paysages singuliers (Camargue, Crau, Draille marseillaise, bocages...) et recèle un patrimoine bâti remarquable (monuments classés, sites archéologiques, mas remarquables...).

Ces enjeux ont été appréhendés à travers un recensement exhaustif des éléments singuliers et/ou patrimoniaux et pris en compte dans l'analyse des différents tracés envisagés.



Diane

### Qualité de l'air

Comme pour les nuisances sonores, le projet, en éloignant le trafic de transit du centre d'Arles, contribuera à améliorer la qualité de l'air des riverains immédiats de la RN 113 au droit de la ville.

Conformément à la réglementation, le projet, une fois son tracé retenu, fera l'objet d'une évaluation des risques sanitaires individuels et collectifs auxquels la population riveraine sera exposée, afin de pouvoir informer les personnes concernées et de proposer d'éventuelles mesures de lutte contre la pollution atmosphérique.

## Les variantes étudiées et comparées

En 2005, suite à la concertation menée en continu depuis le début de la démarche de réflexion, le ministre de l'équipement a arrêté son choix sur le fuseau Sud Vigueirat (dit Variante Sud Vigueirat : VSV) c'est-à-dire une bande d'étude (d'une largeur d'environ 1 000 m sur la partie « tracé neuf ») incluant :

- **Un tronçon en tracé neuf** de 13 km à 2x2 voies, passant au Sud d'Arles entre l'échangeur d'Eyminy sur l'A54 et la RN 113 au niveau de Balarin.
- **Une section de la RN 113** de 13 km réaménagée aux normes autoroutières, entre Balarin et la gare de péage de Saint-Martin-de-Crau sur l'A54.

Ce choix s'explique notamment par les résultats de la concertation et l'évaluation comparée des avantages et inconvénients de chaque fuseau.

La concertation porte aujourd'hui sur la variante préférentielle et les différentes variantes étudiées lesquelles se situent à l'intérieur du fuseau de 1 000 m.

Chacune des variantes de tracé a été étudiée en fonction de quatre thématiques regroupant un ensemble d'enjeux issus des études et des différentes phases de la concertation :

- **Thématique environnementale** : hydraulique et hydrogéologie, milieu naturel, paysage patrimoine et cadre de vie, loisirs et tourisme, agriculture, nuisances sonores et atmosphériques, urbanisation et développement.
- **Thématique fonctionnelle** : sécurité routière, exploitation et entretien, niveau de service et confort de circulation.
- **Thématique technique** : réseaux, hydraulique fluviale, géologie-géotechnique, matériaux, ouvrages d'art.
- **Thématique socio-économique** : socio-économiques et coût.

Quatre secteurs se distinguent au vu de leurs caractéristiques spécifiques :

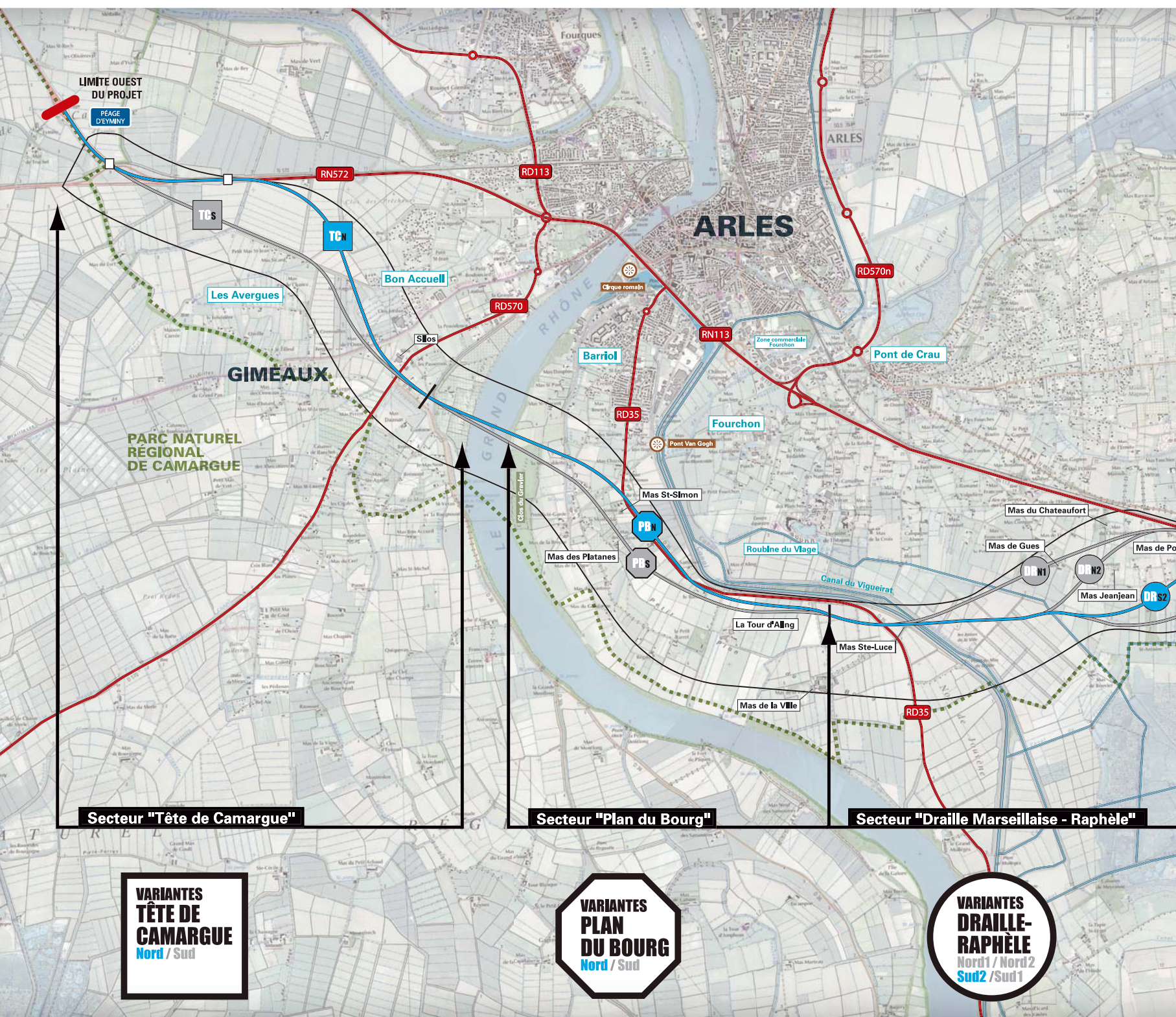
- **Tête de Camargue,**
- **Plan du Bourg,**
- **Draille Marseillaise - Raphèle,**
- **Saint-Martin-de-Crau.**

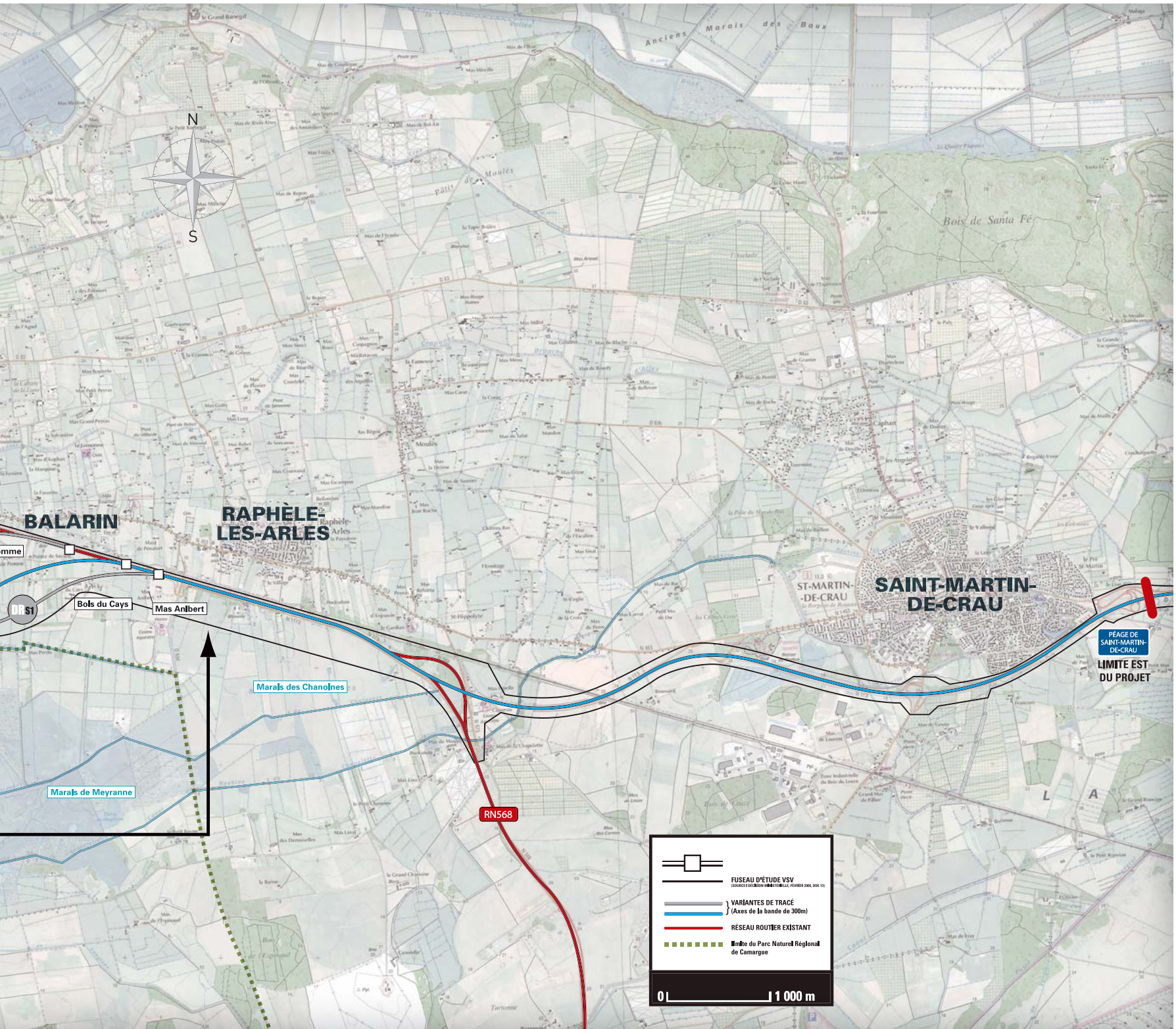
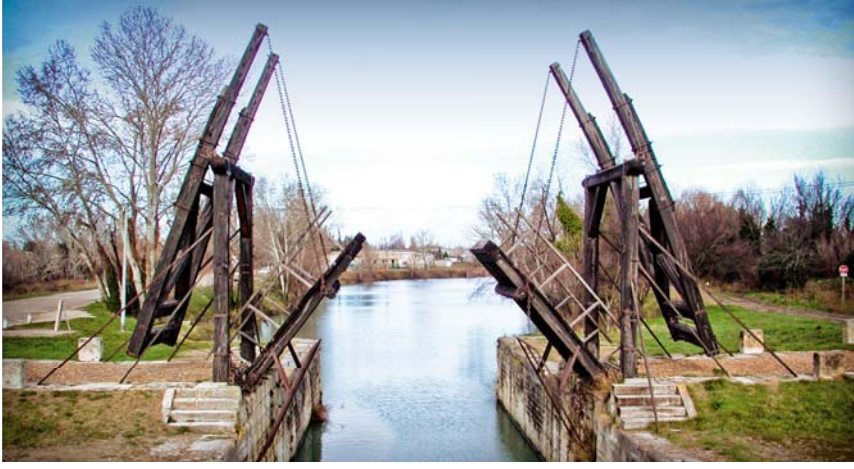
La comparaison des variantes permet de dégager les points forts et les points faibles de chacune d'entre elles, afin de pouvoir mettre en évidence celles qui correspondent le mieux aux critères retenus. Le secteur de l'échangeur de Raphèle Balarin à la barrière de péage de Saint-Martin-de-Crau n'est pas directement concerné par l'étude de comparaison des variantes, puisque qu'il repose sur le principe d'un aménagement sur place de la RN 113 sur approximativement 13 km.

La comparaison des variantes étudiées sur chaque secteur a permis de dégager une variante dite « variante préférentielle du maître d'ouvrage ».

# Le projet

À l'issue de l'analyse multicritères, présentée dans les pages suivantes, une variante apparaît comme conciliant au mieux l'ensemble des critères sur les différents secteurs du tracé. Représentée en bleu sur la carte ci-dessous (et constituée des variantes par secteurs TC<sub>N</sub>, PB<sub>N</sub> et DR<sub>S2</sub>), elle est la variante « préférentielle » que le maître d'ouvrage propose et soumet à l'appréciation du public, comparativement aux autres variantes étudiées.





# Les variantes étudiées et comparées

## Secteur Tête de Camargue

Le secteur de la Tête de Camargue s'étend depuis l'origine de l'opération (à l'Ouest au droit de la barrière de péage d'Eyminy) jusqu'au franchissement du grand Rhône en rive droite.

Du point de vue agricole, ce secteur se caractérise par son arboriculture fruitière et sa viticulture biologique aux abords du Mas de la Cappe et de Gimeaux. La présence du silo et de la rizerie dans le secteur constitue un enjeu fort.

Le Parc Naturel Régional de Camargue constitue également un enjeu important. Dans le périmètre du fuseau VSV est présent le Mas de Pas de Chance, entouré de prairies humides méditerranéennes à grandes herbes, habitat classé Natura 2000. Les voies de déplacement privilégiées de la faune ont également pu être identifiées et représentent un enjeu écologique fort à l'origine du fuseau VSV et plus en aval, le long de la digue et de la berge en rive droite du Rhône.

Les Mas de Perrot, d'Azegat, et le Mas Neuf, au Sud du fuseau, constituent des bâtis « remarquables intéressants » (selon la DRAC<sup>1</sup>). Le fuseau intercepte également le chemin de Saint-Jacques de Compostelle.

Compte tenu de ces différents enjeux, deux variantes ont été étudiées dans le secteur de la Tête de Camargue : une variante **Tête de Camargue Nord (TC<sub>N</sub>)** et une **Tête de Camargue Sud (TC<sub>S</sub>)**.

Dans le secteur de la Tête de Camargue, **les enjeux agricoles et de bâti sont les plus discriminants**. La variante Nord est la plus favorable en terme d'agriculture, ne créant pas de nouvelle coupure de l'entité agricole, puisqu'elle suit au maximum le tracé de la RN572. Par ailleurs, elle impacte moins le fonctionnement hydraulique

avec une grande partie de son linéaire en zone de vulnérabilité très faible.

Elle présente aussi l'avantage d'une meilleure insertion paysagère, en limitant la fragmentation du paysage et longeant à bonne distance la limite Sud-Ouest de l'agglomération urbaine d'Arles.

Cette variante a l'avantage d'offrir un potentiel intéressant en matière de recomposition urbaine et lui permet dans le même temps de créer une limite physique à l'urbanisation en faveur du PNR de Camargue, des grandes exploitations agricoles et du hameau de Gimeaux. En revanche, elle passe légèrement plus près du Silo France Riz que la variante Sud et impacte la rizerie. Si elle évite les quartiers d'habitations du Petit Mas Saint-Jean et du Mas Sicard, elle reste plus proche de zones d'urbanisation future (200 m environ) que la variante Sud et passe près de plusieurs habitations autour de Saint-Henri.

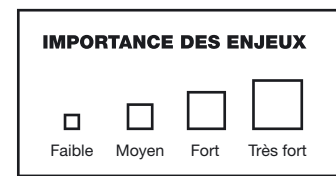
La variante Sud passe à proximité de bâtis diffus. Elle a également un impact significatif en termes de nuisances sonores. Ce tracé impliquerait la mise en place d'un nombre important de protections, avec un surcoût non négligeable. Elle croise le GR635 et traverse également des unités paysagères remarquables, faites de grandes cultures et de bocages.

En terme d'agriculture, la variante Sud est celle qui consomme le plus de terres agricoles (principalement des exploitations céréalières et d'arboricultures). Elle risque également d'avoir des répercussions sur dix exploitations, dont 4 subiraient un impact fort. Par ailleurs, elle intercepte les canaux de réseaux d'assainissement (Mas de Thor et égout de Gimeaux) et d'irrigation (Canal du Mas de Vert et Roubine de la Triquette). Enfin, en morcelant le territoire et en fragilisant les exploitations,

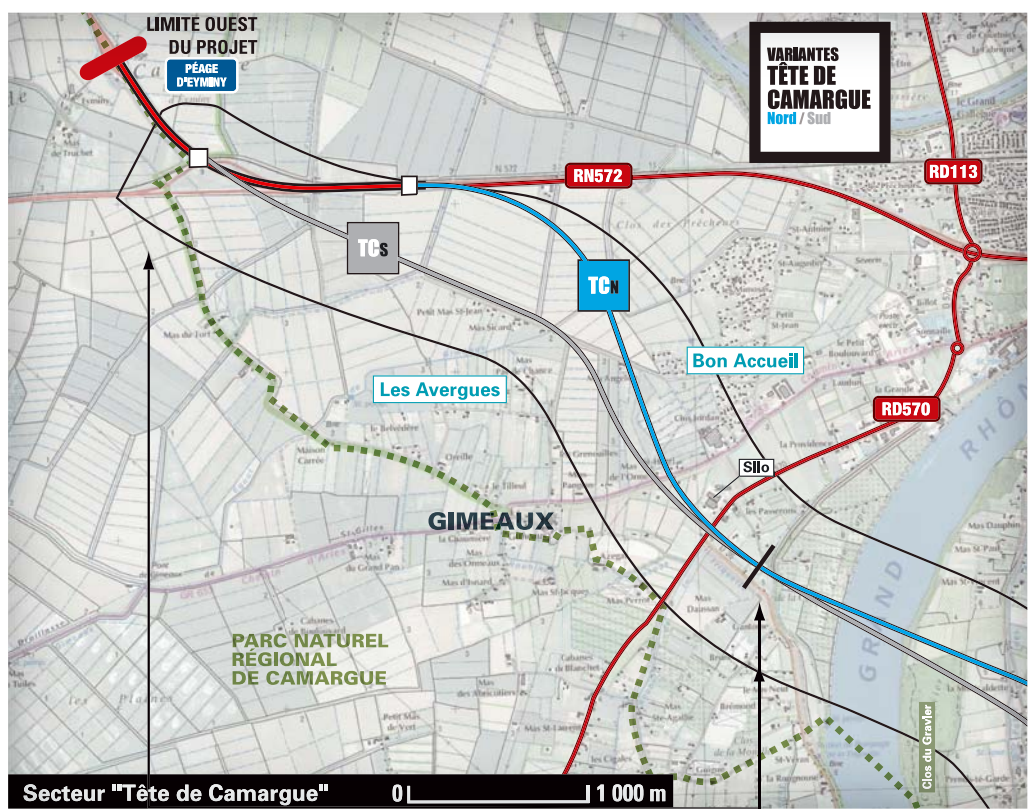
la variante Sud pourrait accélérer sa mutation en favorisant l'expansion urbaine jusqu'à l'autoroute.

Elle occasionne aussi un surcoût de 13 M€ dû notamment à un environnement plus contraignant d'un point de vue technique. Treize ouvrages d'art seraient à créer pour la variante Sud, contre 6 pour la variante Nord.

**Au regard de l'analyse multi-critères réalisée sur le secteur Tête de Camargue, c'est la variante Tête de Camargue Nord (TC<sub>N</sub>) qui a été retenue comme variante préférentielle du maître d'ouvrage.**



| Thématiques environnementales               | TC <sub>N</sub> | TC <sub>S</sub> |
|---|-----------------|-----------------|
| Hydraulique et hydrogéologie                | ■               | ■               |
| Milieu naturel                              | ■               | ■               |
| Paysage, patrimoine et cadre de vie         | ■               | ■               |
| Loisirs, tourisme et usages locaux          | ■               | ■               |
| Agriculture                                 | ■               | ■               |
| Nuisances sonores                           | ■               | ■               |
| Nuisances atmosphériques                    | ■               | ■               |
| Urbanisation et développement               | ■               | ■               |
| Thématiques fonctionnelles                  |                 |                 |
| Sécurité routière                           | ■               | ■               |
| Exploitation et entretien                   | ■               | ■               |
| Niveau de service et confort de circulation | ■               | ■               |
| Thématiques techniques                      |                 |                 |
| Réseaux                                     | ■               | ■               |
| Hydraulique fluviale                        | ■               | ■               |
| Géologie - géotechnique                     | ■               | ■               |
| Matériaux                                   | ■               | ■               |
| Ouvrages d'art                              | ■               | ■               |
| Thématiques socio-économiques               |                 |                 |
| Socio-économique                            | ■               | ■               |
| Coût  | ■               | ■               |



<sup>1</sup> Direction Régionale des Affaires Culturelles



### Secteur Plan du Bourg

Le secteur du Plan du Bourg s'étend du franchissement du Grand Rhône, en rive gauche, jusqu'aux canaux de navigation d'Arles à Bouc et du Vigueirat. Du point de vue agricole, le secteur est caractérisé par la présence des grandes cultures biologiques de la Tour d'Aling et de l'exploitation labellisée de « riz infantile ».

Le milieu naturel, constitué de ripisylves, représente l'enjeu le plus fort de la zone, puisqu'il est à la fois reconnu comme « corridor biologique privilégié » pour la faune et la flore et comme « habitat de reproduction d'espèces protégées », comme le faucon hobereau ou le milan noir.

L'enjeu patrimonial est également à prendre en compte du fait de la présence de trois mas « à conserver » (selon la DRAC) et de deux périmètres de protection de monuments historiques à proximité du fuseau.

C'est au vu de ces différents enjeux et caractéristiques, que deux tracés ont été étudiés pour le Plan du Bourg : **Plan du Bourg Nord (PB<sub>N</sub>)** et **Plan du Bourg Sud (PB<sub>S</sub>)**.

Dans le secteur du Plan du Bourg, **l'enjeu qui ressort comme le plus important est l'agriculture et le fonctionnement hydraulique (réseaux d'irrigation et d'assainissement)**. Du point de vue de l'agriculture, on constate que, même si les variantes Nord et Sud ont un impact relativement équivalent en termes d'emprise ou d'impact sur le fonctionnement des exploitations professionnelles, elles se distinguent sur d'autres critères agricoles. La variante Nord est nettement moins contraignante que la variante Sud sur le fonctionnement hydraulique.

La variante Nord intercepte le réseau d'irrigation à trois reprises contre huit pour la variante Sud. Elle apparaît également plus cohérente et donc préférable pour les espaces agricoles concernées.

La variante Nord passe à proximité du Mas Saint-Simon et de trois autres Mas. Elle reste cependant assez éloignée du Pont Van Gogh et, en progressant au Nord du hameau de Montcaldette pour se rapprocher de la RD35, elle limite les impacts et les nuisances sur le bâti et l'urbanisation diffuse. Elle s'approche néanmoins des quartiers de Barriol, tout en restant à une distance située entre 400 et 500 m. La variante Nord évite le Clos du Gravier et impacte moins les ripisylves en bordure du Rhône.

On notera aussi la présence d'une micro-population de Diane qui reste à confirmer mais qui, si elle est avérée, pourrait être impactée.

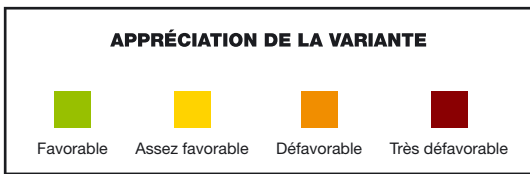
La variante Sud est plus contraignante sur le réseau hydraulique, notamment au regard des canaux d'irrigation.

La variante Sud s'insère au Sud du hameau de Montcaldette et passe à proximité de huit habitations (contre trois pour la variante Nord). Elle traverse un secteur au bâti plus dense que la variante Nord, puis passe au Nord-Est de la station d'épuration, avant de couper en deux la future zone d'urbanisation à hauteur du Petit Plan du Bourg.

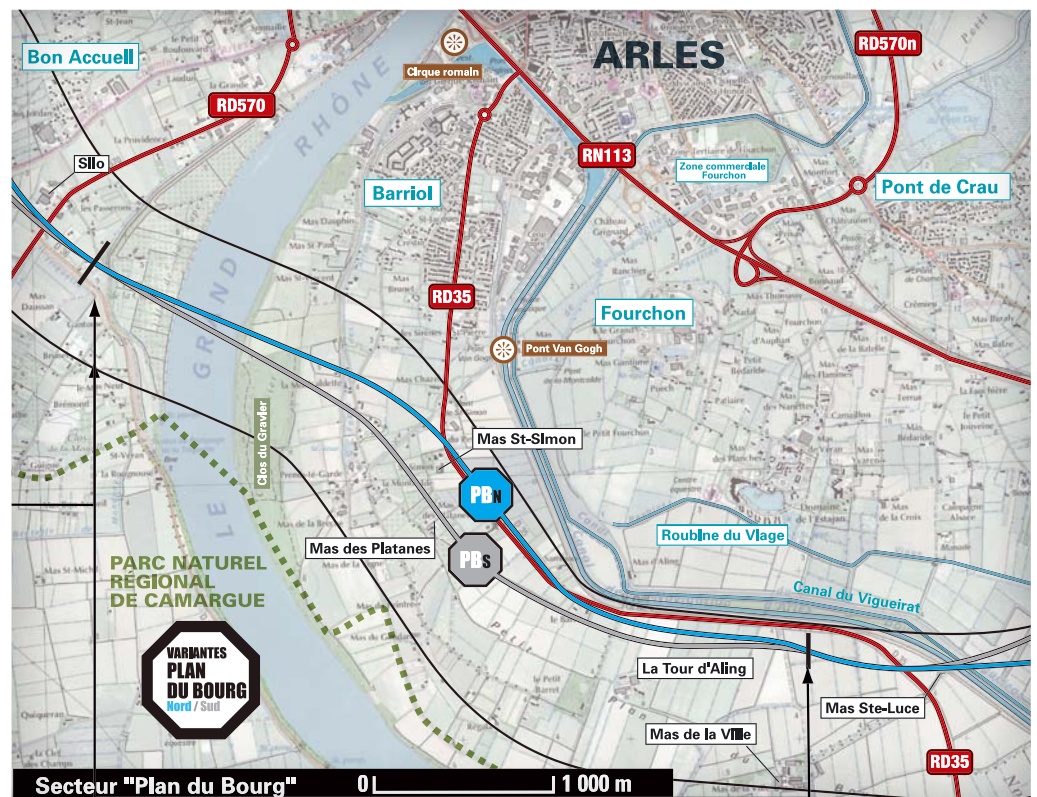
Cette variante est plus pénalisante en termes d'urbanisation et de nuisances, cependant, d'un point de vue paysager, elle s'intègre mieux dans le territoire bocager et limite la déstructuration du parcellaire.

Enfin, elle évite les deux micro-secteurs à enjeux écologiques forts (la Diane et le Rollier), mais elle écorne le Clos du Gravier et ses ripisylves.

**Les deux variantes proposées sont relativement proches géographiquement, ce qui implique que leurs impacts ne présentent pas toujours des écarts marqués. Cependant, compte tenu de la somme des écarts et au vu des résultats de l'analyse multicritères réalisée sur le secteur du Plan du Bourg, c'est la variante Plan du Bourg Nord (PB<sub>N</sub>) qui a été retenue comme la variante préférentielle du maître d'ouvrage.**



| Thématiques environnementales               | PB <sub>N</sub> | PB <sub>S</sub> |
|---|-----------------|-----------------|
| Hydraulique et hydrogéologie                | Orange          | Orange          |
| Milieu naturel                              | Orange          | Jaune           |
| Paysage, patrimoine et cadre de vie         | Orange          | Jaune           |
| Loisirs, tourisme et usages locaux          | Jaune           | Jaune           |
| Agriculture                                 | Jaune           | Orange          |
| Nuisances sonores                           | Jaune           | Orange          |
| Nuisances atmosphériques                    | Jaune           | Jaune           |
| Urbanisation et développement               | Vert            | Vert            |
| Thématiques fonctionnelles                  |                 |                 |
| Sécurité routière                           | Vert            | Vert            |
| Exploitation et entretien                   | Vert            | Vert            |
| Niveau de service et confort de circulation | Vert            | Vert            |
| Thématiques techniques                      |                 |                 |
| Réseaux                                     | Vert            | Vert            |
| Hydraulique fluviale                        | Jaune           | Jaune           |
| Géologie - géotechnique                     | Orange          | Orange          |
| Matériaux                                   | Orange          | Jaune           |
| Ouvrages d'art                              | Jaune           | Jaune           |
| Thématiques socio-économiques               |                 |                 |
| Socio-économique                            | Vert            | Vert            |
| Coût  | Jaune           | Jaune           |



## Secteur Draille Marseillaise - Raphèle

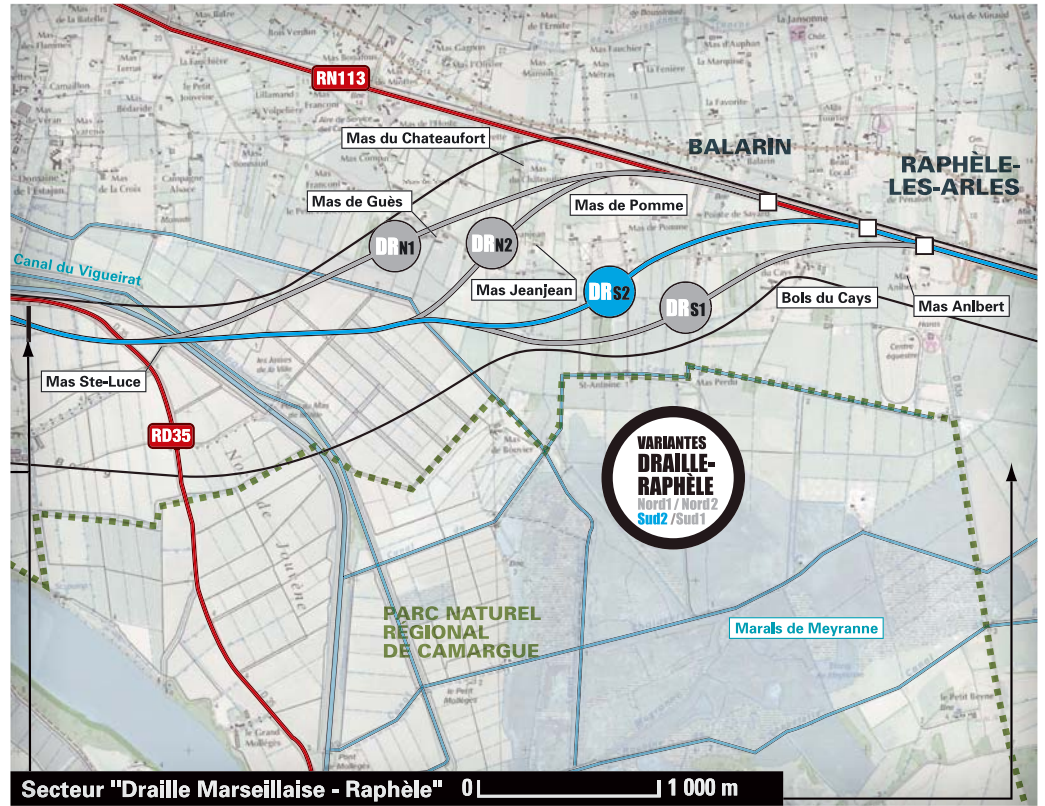
Le secteur Draille Marseillaise - Raphèle s'étend du franchissement des canaux jusqu'à l'échangeur de Raphèle Balarin.

La majeure partie du secteur se situe en zone inondable, exception faite du Nord, proche de la voie ferrée Paris-Marseille.

Les eaux souterraines sont modérément à fortement vulnérables et représentent donc un enjeu fort.

Dans l'ensemble, les enjeux sur le secteur de la Draille Marseillaise - Raphèle sont considérés comme forts à très forts pour la faune et la flore protégées et l'agriculture. Le canal de Viage, les marais de Meyranne, les marais des Chanoines et les prairies de foin de Crau AOC constituent des corridors biologiques privilégiés.

Au Nord Ouest du secteur, l'enjeu principal tient à la concentration de mas représentant un intérêt patrimonial, dont environ quinze sont estimés intéressants et trois à conserver (selon la DRAC).

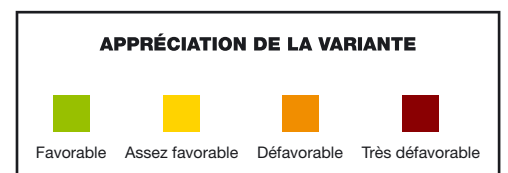
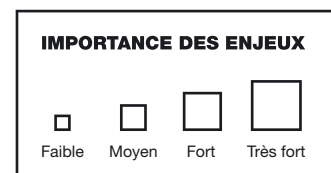


| Thématiques environnementales               | DR <sub>N1</sub> | DR <sub>N2</sub> | DR <sub>S2</sub> | DR <sub>S1</sub> |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Hydraulique et hydrogéologie                | Orange           | Orange           | Yellow           | Yellow           |
| Milieu naturel                              | Yellow           | Orange           | Orange           | Dark Red         |
| Paysage, patrimoine et cadre de vie         | Dark Red         | Dark Red         | Yellow           | Light Green      |
| Loisirs, tourisme et usages locaux          | Yellow           | Orange           | Yellow           | Yellow           |
| Agriculture                                 | Yellow           | Yellow           | Orange           | Dark Red         |
| Nuisances sonores                           | Orange           | Orange           | Yellow           | Yellow           |
| Nuisances atmosphériques                    | Yellow           | Yellow           | Yellow           | Yellow           |
| Urbanisation et développement               | Yellow           | Yellow           | Light Green      | Light Green      |
| Thématiques fonctionnelles                  |                  |                  |                  |                  |
| Sécurité routière                           | Light Green      | Light Green      | Light Green      | Light Green      |
| Exploitation et entretien                   | Light Green      | Light Green      | Light Green      | Light Green      |
| Niveau de service et confort de circulation | Light Green      | Light Green      | Light Green      | Light Green      |
| Thématiques techniques                      |                  |                  |                  |                  |
| Réseaux                                     | Light Green      | Light Green      | Light Green      | Light Green      |
| Hydraulique fluviale                        | Light Green      | Light Green      | Yellow           | Yellow           |
| Géologie - géotechnique                     | Yellow           | Yellow           | Yellow           | Yellow           |
| Matériaux                                   | Yellow           | Yellow           | Yellow           | Orange           |
| Ouvrages d'art                              | Yellow           | Yellow           | Yellow           | Yellow           |
| Thématiques socio-économiques               |                  |                  |                  |                  |
| Socio-économique                            | Light Green      | Light Green      | Light Green      | Light Green      |
| Coût  | Yellow           | Yellow           | Yellow           | Yellow           |

Quatre variantes ont été étudiées pour ce secteur, afin de prendre en considération au mieux ces différents enjeux : Draille Raphèle Nord 1 (DR<sub>N1</sub>), Draille Raphèle Nord 2 (DR<sub>N2</sub>), Draille Raphèle Sud 2 (DR<sub>S2</sub>), Draille Raphèle Sud 1 (DR<sub>S1</sub>).

Dans le secteur Draille Marseillaise - Raphèle, déjà identifié comme plus sensible, les enjeux de **milieu naturel** et de paysage constituent des thématiques importantes. C'est ensuite l'enjeu d'agriculture, puis celui des nuisances sonores, qui sont les plus discriminants. Dans l'ensemble, les deux variantes Nord sont assez favorables à l'agriculture, notamment vis à vis du fonctionnement hydraulique directement lié à cette activité, pour l'AOC foin de Crau par exemple, ainsi qu'en termes d'emprise. Cependant, le nombre d'exploitations agricoles impactées sur les tracés Nord est plus important qu'au Sud. Les variantes Sud, quant à elles, satisfont mieux aux enjeux paysagers et de cadre de vie.

La variante Nord 1 génère une forte coupure dans le paysage et impacte considérablement le cadre de vie et le patrimoine bâti (elle passe à proximité des mas les plus importants sur le plan patrimonial). Elle fragilise également le territoire en créant une rupture forte et définitive. De fait, elle présente un risque plus élevé d'évolution de l'urbanisme dans ce secteur. En revanche, et en cohérence avec les enjeux de paysage et de milieu naturel,



c'est la variante Nord 1 qui se distingue en termes de milieu naturel comme variante la moins dommageable des deux variantes Nord.

**La variante Nord 2**, si elle représente un impact plus important d'un point de vue écologique, elle est la solution qui a le moins d'emprise sur les AOC et évite les mas les plus remarquables. Elle fragilise cependant le territoire et implique le même risque que la variante Nord 1 quant à l'expansion urbaine dans ce secteur. La variante Nord 2 présente peu d'impacts cumulés sur l'agriculture et limite les effets de coupures sur les activités et les réseaux hydrauliques et viaires, bien que le secteur reste extrêmement sensible à ce niveau.

**La variante Sud 2** a un impact plus limité sur le cadre de vie, l'unité et la pérennité du paysage. Elle reste la solution la moins dommageable malgré quelques unités exploitations agricoles qui subissent un impact conséquent. Elle déstructure moins le bocage, mais touche, toutefois, quatre espaces

protégés, ainsi que l'écotone en bordure du marais de Meyranne.

En se raccordant plus tardivement à la RN113, la variante Sud 2 expose relativement peu le bâti dense de Balarin aux nuisances sonores.

Sur l'ensemble du secteur de la Draille Marseillaise, la variante Sud 2 est la seule qui n'obtient aucun critère rédhibitoire «très défavorable» et elle constitue de fait une alternative intéressante à la variante Nord 1 par exemple, puisqu'elle présente le moins d'impacts cumulés, tous critères de comparaison confondus.

**La variante Sud 1** a, elle aussi, un impact limité sur le cadre de vie, l'unité et la pérennité du paysage de la Draille. Elle est également la moins pénalisante pour les eaux souterraines, car elle se situe en bordure d'une zone peu vulnérable.

Néanmoins, cette variante Sud 1 est la plus défavorable pour l'agriculture et le milieu naturel. Le

nombre d'exploitations agricoles fortement impactées est plus important (une dizaine d'exploitations fortement à très fortement impactées).

Plusieurs habitats faunistiques et floristiques (Grand Rhinolophe, zone d'hivernage du Crapaud Calamite...) sont touchés par cette variante. Une parcelle de forêt de chênes verts serait également détruite. Au niveau du bâti, elle s'insère dans le lotissement du Bois du Cays.

**Au vu des résultats de l'analyse multicritères réalisée, la variante Draille Marseillaise-Raphèle Sud 2 est la seule à ne pas avoir de critères «très défavorable» dans son analyse. Elle est la variante préférentielle du maître d'ouvrage, car elle est globalement la plus respectueuse sur l'ensemble du secteur.**

### Secteur Saint-Martin-de-Crau

Comme indiqué précédemment, le secteur de Saint-Martin-de-Crau est concerné uniquement par un aménagement sur place de la RN113, qui sera

réalisé aux normes autoroutières sur approximativement 12,6 km. Ce secteur ne présente donc pas de variantes de réalisation.





## La concertation publique

### Prenez part à la démarche de concertation publique

Différents supports ont été mis en place par la DREAL PACA, maître d'ouvrage de l'opération, afin d'assurer une information claire et facile d'accès et de vous permettre de vous exprimer :

#### Un site internet

[www.paca.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/)  
comprenant :

- un dossier complet de présentation de l'opération à télécharger.
- le présent dossier synthétique de présentation de l'opération à télécharger.
- un forum d'échanges ouvert du 14 juin au 13 juillet 2011 pour poser vos questions et donner votre avis.

#### Deux réunions publiques

- Le 28 juin à St-Martin-de-Crau  
salle *Aqui sian ben* à 18h30.
- Le 30 juin à Arles, à la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Pays d'Arles à 18h30.

#### Deux expositions publiques

du 14 juin au 13 juillet avec un registre pour consigner vos questions et avis.

#### • St-Martin-de-Crau, Maison des associations

- Accueil du lundi au vendredi 9h/12h et 13h30/18h30, le samedi 9h/12h.
- 3 permanences assurées par des experts spécialisés
  - > « Générale » :  
jeudi 23 juin, de 12h à 18h30
  - > Thématique « acoustique » :  
vendredi 24 juin, de 9h à 13h30.
  - > Thématique « foncier et agriculture » :  
mercredi 6 juillet, de 9h à 13h30

#### • Arles, ancienne recette financière, boulevard des Lices (à côté de la poste)

- Accueil du lundi au vendredi : 9h30/18h30, le samedi 9h30/12h30
- 6 permanences assurées par des experts spécialisés
  - > « Générale » :  
samedi 18 juin, de 9h30 à 12h30
  - > Thématique « environnement » :  
mardi 21 juin, de 12h30 à 18h30
  - > Thématique « acoustique » :  
mercredi 22 juin, de 12h30 à 18h30
  - > Thématique « foncier » :  
samedi 25 juin, de 9h30 à 12h30
  - > Thématique « agriculture »,  
samedi 2 juillet, de 9h30 à 12h30
  - > Thématique « projets connexes » :  
lundi 4 juillet, de 12h30 à 18h30

#### Pourquoi une concertation publique

Le code de l'urbanisme, article L300-2, prévoit notamment que les projets d'infrastructure d'une certaine ampleur fassent l'objet d'une concertation publique, en amont de la démarche d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le contournement autoroutier d'Arles est soumis à cette obligation réglementaire. La concertation a toutefois commencé de façon informelle bien en amont de cette étape réglementaire.

#### La présente concertation publique réglementaire a notamment vocation à :

- informer le public sur les caractéristiques de l'opération
- répondre à ses interrogations sur l'opération
- assurer une bonne prise en considération des différents points de vue exprimés
- identifier, le cas échéant, des voies possibles d'amélioration du projet.

#### La présente concertation

- concerne le projet de contournement autoroutier d'Arles ; l'opération consiste à réaliser, entre les barrières de péage d'Eymy et de Saint-Martin-de-Crau sur l'A54, un tronçon autoroutier concédé d'une longueur d'environ 26 km, au sud des villes d'Arles et de Saint-Martin de Crau.
- porte sur l'appréciation du public sur la variante préférentielle identifiée par le maître d'ouvrage, comparativement aux autres variantes étudiées.

À l'issue de la période de concertation publique et de son bilan, le choix d'un tracé (bande de 300 m) sera arrêté par le maître d'ouvrage. Sur cette base, les études préalables pourront être finalisées en vue de la préparation du dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

### « et après ? »

À l'issue de la concertation publique, un bilan sera établi et publié. Il permettra d'améliorer le projet avant les études qui seront réalisées en vue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Ce n'est qu'après l'obtention de la déclaration d'utilité publique que les différentes étapes de réalisation de l'opération (acquisitions foncières, définition précise des travaux à réaliser,...) pourront commencer, en vue d'une mise en service dans les meilleurs délais.

La démarche de concertation continue sera poursuivie et permettra d'associer étroitement les associations et les acteurs du projet tout au long du processus.

#### Les étapes clés qui suivront la période de concertation publique sont les suivantes :

#### À partir de l'automne 2011

- > Bilan de la concertation publique
- > Choix du tracé
- > Etudes et ajustements du projet
- > Enquête publique préalable à la DUP
- > DUP
- > Procédure de mise en concession autoroutière
- > Finalisation des études par le concessionnaire
- > Construction du contournement autoroutier (travaux)

#### 2020

- > Mise en service du contournement autoroutier

