

Compte rendu de réunion

Objet :
Contournement autoroutier d'Arles
Groupe de travail – Hydraulique
Réunion préparatoire

Date de réunion : 11/07/19

Lieu : CCI Pays d'Arles – Arles

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Participants	Excusés	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants+Invités

Ministère
de la transition
écologique et
solidaire

Julien Menotti, responsable d'opérations au sein de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, remercie les participants pour leur présence et propose de présenter le processus de relance du projet puis d'aborder le thème du jour «Hydraulique».

Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

-
Provence-Alpes-
Côtes d'Azur
Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

L'ordre du jour est le suivant (*voir support de présentation projet, transmis aux participants*) :

1. Présentation des participants
2. Règles et déroulé de la séance
3. Projet de contournement autoroutier d'Arles
4. Concertation continue et groupe de travail hydraulique
5. Calendrier prévisionnel
6. Rappel du contexte «Hydraulique» du projet et méthodologie d'étude
7. Suites proposées

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

Stéphane Saint-Pierre, du cabinet de Nicaya conseil, présente le rôle du cabinet qui assiste la DREAL sur le processus de concertation dans le cadre de la relance du projet. Il rappelle l'objectif de la séance préparatoire et présente les règles de vie du groupe de travail. Il présente également le déroulé de la séance. Il précise que les points de vue des participants sont légitimes et que l'objet même du groupe de travail est de permettre à chacun d'exprimer son point de vue pour nourrir la démarche de concertation volontaire initiée par la DREAL dans l'objectif d'enrichir ses réflexions et de réaliser sa mission de la meilleure façon possible. Il est convenu avec les participants de respecter la confidentialité des documents (documents de travail non validés, supports des échanges) qui leurs seront communiqués avant et pendant les séances de travail des groupes thématiques. La concertation publique réglementaire organisée par la DREAL qui suivra cette première phase de concertation continue permettra de communiquer largement sur le contenu du projet.

Axe 1: Rappels du projet et présentation de la concertation continue

Voir support de présentation, parties 1 et 2

Les participants partagent dans un premier temps leurs **attentes** relatives à la démarche :

- Connaître les impacts du projet sur la nappe phréatique de Crau.
- Connaître les simulations et modélisations prévues dans un contexte de crues du Rhône et de réchauffement climatique.
- Connaître le niveau de performance des outils pour modéliser et connaître les impacts des crues dans le futur. Par exemple, l'impact sur les zones habitées.
- Savoir comment vont être prises en compte les précipitations qui, dans un contexte de réchauffement climatique, vont se faire plus violentes et ce de façon régulière.
- Au niveau des marais d'Arles, assurer la continuité de service qui existe actuellement pour la gestion des écoulements.
- Connaître comment seront dimensionnés les bassins de rétention.
- Attentes sur la prise en compte de l'hydraulique souterraine.
- Prendre en compte les études déjà produites (par le SYMADREM par exemple), pour ne pas repartir de zéro. L'eau a depuis toujours été une spécificité du territoire et a fait l'objet de multiples investigations.
- Prendre en compte la séquence : éviter, réduire, compenser.
- Se donner la possibilité d'éviter certains impacts par une modification du projet voire en renonçant au projet si les impacts cumulés étaient trop importants.

Les participants partagent dans ce même temps leurs **craintes** relatives à la démarche :

- Ne pas maîtriser les interactions avec le groupe agriculture et le thème de l'hydraulique agricole : déborder de la thématique du jour.
- Avoir des groupes thématiques séparés qui empêchent de considérer les thèmes ensemble et d'en tirer des conclusions qui soient cohérentes.

Présentation du projet

Voir support de présentation, parties 3, 4 et 5

Julien Menotti rappelle les grands objectifs du projet, qui demeurent les mêmes que lors des phases précédentes. Il rappelle les conditions dans lesquelles a eu lieu l'arrêt du projet après le choix d'une bande de tracé proposée en 2011. En 2013, la réglementation sur le risque d'inondation a évolué. Le contenu du SDAGE révisé, mis en application à partir de 2016, nécessitait une transparence hydraulique des projets

d'infrastructures, d'urbanisme et de bâti. Le projet de contournement autoroutier, à l'époque, n'avait pas pris en compte cet objectif de transparence hydraulique comme entrant, étant basé sur la réglementation alors en vigueur. Julien Menotti précise les termes de la nouvelle réglementation et les procédures engagées pour trouver des modalités d'adaptation au projet. La commande ministérielle, qui fait suite aux recommandations du Conseil d'Orientation des Infrastructures, reprises dans les motifs du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), consiste à reprendre la base du fuseau VSV en prenant en compte une surcote maximale de 10 cm sur la hauteur d'eau en dehors du lit endigué, d'actualiser les études antérieures pour chacun des enjeux et de mener une concertation réglementaire du public. La phase engagée par la DREAL consiste donc en la recherche du meilleur tracé au sein du fuseau VSV, avec la prise en compte de la nouvelle contrainte de transparence hydraulique. Après le travail des groupes thématiques (concertation continue), le dossier de comparaison des différentes variantes de tracé fera l'objet d'une concertation publique, avant de reprendre une phase de concertation continue sur la variante de tracé préférentielle.

Julien Menotti présente les groupes de travail avec leurs modalités d'organisation. Il présente les acteurs identifiés par la DREAL pour participer aux travaux de ce groupe.

Les participants sont invités à adresser à la DREAL les noms et coordonnées de participants complémentaires potentiels qu'ils estiment pertinents pour participer au groupe de travail « hydraulique » et qui n'auraient pas été identifiés par la DREAL. L'adresse e.mail à laquelle envoyer ces éléments est la suivante : contournementarles@nicaya.com .

Julien Menotti présente le calendrier prévisionnel et explique que l'envergure du projet implique de franchir différentes procédures, en compléments des processus d'élaboration via les études et la concertation. La phase d'enquête d'utilité publique est envisagée pour 2021/2022. Il précise qu'une durée d'un an est généralement nécessaire entre l'enquête publique et la DUP (durée maximale suite à l'instruction du Conseil d'État : 18 mois). Cette étape pourra être suivie par le lancement d'un appel d'offres pour une mise sous concession, piloté par le Ministère. Le concessionnaire mandaté finalisera les procédures d'autorisation et réalisera les travaux. Un horizon de mise en service à 2028 a été retenu par la DREAL pour les études de trafic et d'évaluation socio-économiques du projet. Le calendrier présenté jusqu'à la DUP est cohérent avec ces échéances et les recommandations du COI reprises dans le projet de loi LOM (en cours de promulgation).

Questions générales sur le projet

- Un participant demande à ce que les invitations aux réunions se fassent avec un délai d'information préalable plus important pour permettre de s'organiser et d'être présent.
 - Stéphane Saint-Pierre précise que le comité des élus ayant lieu fin juillet, la liste des invités aux groupes de travail sera alors validée, ce qui permettra un délai d'information plus important pour les prochaines réunions.
- Deux participants questionnent la place et la constitution du comité de suivi.
 - Le comité de suivi est constitué de toutes les personnes invitées et/ou qui participent aux groupes de travail. L'ensemble des participants pourront alors partager les connaissances et avoir une vision d'ensemble. C'est un

- lieu destiné à contribuer à la cohérence d'ensemble du projet.
- Les groupes de travail permettent de formuler des contributions qui seront partagées en comité de suivi. Le comité de suivi formulera des contributions à l'attention du Comité des élus.

Axe 2 : Echanges sur la thématique «Hydraulique»

Voir support de présentation, partie 6

Egis présente la méthodologie relative à la thématique « hydraulique » en commençant par un rapide contexte hydraulique près d'Arles.

Des études antérieures, liées aux enjeux hydrauliques du territoire, ont été réalisées en 2002. Les crues historiques du Rhône, les inondations et les probabilités de renouvellement de ces évènements ont été étudiées.

Concernant l'hydraulique, les évolutions réglementaires ont été importantes depuis les dernières études relatives au projet : SDAGE, PPRi d'Arles, PGRI. En cohérence avec ces évolutions, le CEREMA a examiné les principes d'adaptation possibles du projet à prendre en compte dans les futures études, afin que celui-ci soit compatible avec les nouvelles réglementations en termes d'objectif de transparence hydraulique. Sur cette base, des échanges sont intervenus entre les différents services de l'Etat (police de l'eau, prévention des risques), localement et au niveau ministériel, sur les modalités d'adaptation du projet pour une interprétation conforme et partagée de la nouvelle réglementation. Le principe de transparence retenu début 2018 à la suite de ces échanges est le suivant : une surcote maximale de 10 cm engendrée par le projet sur la hauteur d'eau, en dehors du lit endigué.

La commande ministérielle pour la relance des études du projet intègre ce principe.

Tous les documents, schémas, plans, doctrines, seront pris en considération.

Des éléments de définition de l'« hydraulique fluviale » et de l'« hydraulique routière » sont présentés par Egis.

Les différentes phases d'études pour l'hydraulique fluviale sont explicitées : la première phase de détermination de l'état initial est en cours de validation avec les services de l'Etat. Elle repose sur un scénario de référence (crue du Rhône de 1856 associée à des scénarios de brèches) en cohérence avec le PPRi d'Arles. Il s'agit sur ces bases de construire un modèle hydraulique 2D pour étudier les effets du projet conformément aux exigences de la réglementation (PPRi notamment) et les adaptations nécessaires pour répondre à la nouvelle contrainte de transparence hydraulique. La seconde phase consistera à réaliser des simulations pour les différentes variantes de tracés au sein du fuseau VSV pour les comparer (analyse multi critères). Elle doit contribuer à faire ressortir une variante préférentielle au sein du fuseau VSV. La troisième phase prévue pour 2020 sera l'étude de la solution préférentielle (étude d'impact formelle, compensations).

Concernant « l'hydraulique routière », les phases sont similaires : mise à jour de l'état initial et actualisation des données hydrologiques et hydrauliques d'ici la fin d'année 2019. Une comparaison des variantes sera réalisée. La phase 2 sera dédiée à l'étude de la variante retenue.

Egis précise que les principes de conception seront établis à partir d'une prise en compte des documents réglementaires (SDAGE, PLU, Doctrine DDTM13, etc.) : les documents les plus contraignants seront pris comme référence par la DREAL.

Egis précise que la semaine du 15 juillet, une équipe sera sur le terrain à la rencontre d'acteurs avec qui échanger pour mettre à jour cet état initial. Egis indique que des premiers contacts ont été pris avec des acteurs du territoire pour mettre à jour les cartographies, voir si de nouvelles contraintes se sont ajoutées : travaux, aménagements, etc. L'objectif est de ces rencontres est de s'assurer de la bonne prise en compte de tous les enjeux pour la conception du projet.

Questions sur la thématique

- Un participant signale que le SYMADREM réalise, à la demande des services de l'Etat, une cartographie de l'ensemble des acteurs, laquelle pourrait donc servir à Egis (Schéma d'Organisation de la Compétence Locale de l'Eau (SOCLE)).
 - EGIS va solliciter le SYMADREM pour pouvoir disposer de ce document.
- Un participant signale que la Société des Eaux d'Arles n'existe plus. La compétence est désormais assurée par la Communauté d'Agglomération ACCM qui a désigné la SAUR comme délégataire de la gestion de l'eau et de l'assainissement. Par ailleurs, à partir du 01/01/2020, la communauté d'agglomération ACCM aura la gestion des eaux pluviales urbaines.
- Une participante souligne qu'il serait intéressant de rencontrer le SYMCRAU par rapport à la ou les nappe(s) phréatique(s).
 - Le SYMCRAU fait bien partie des acteurs invités par la DREAL au groupe de concertation.
- Un participant demande si des études relatives à la gestion des nappes sont prévues dans le cadre de l'hydraulique routière.
 - Une cartographie de la vulnérabilité des nappes avait été réalisée pour les premières études du projet et va être mise à jour. Cette cartographie prend en compte la profondeur des nappes, l'épaisseur et le type du sol en couverture.
 - La comparaison des variantes intégrera un critère « vulnérabilité des eaux souterraines ».
- Un participant pointe l'existante d'une étude sur les Laurons réalisée par le CEREMA.
 - Cette étude est connue de la DREAL et d'Egis et sera prise en compte.
- Un participant précise que l'ASCO dessèchement des marais d'Arles ne fait pas partie du syndicat Mixte de Gestion des Associations Syndicales du pays d'Arles (SMGAS).
 - L'ASCO est invitée à participer au groupe de travail en tant qu'entité propre, en complément du SMGAS.
- Un participant précise qu'il serait nécessaire de contacter l'ASCO Gimeaux – Triquette (via le SMGAS).
 - La DREAL est preneuse d'un contact pour l'ajouter à la liste des acteurs concertés.

Julien Menotti précise qu'en septembre 2019, un point sur l'hydraulique souterraine sera fait. Le format que prendront ces séances doit être précisé pour permettre de traiter les différentes thématiques. L'ensemble des thématiques est prévu pour être abordé à chaque réunion du groupe de travail : néanmoins, si l'ordre du jour est trop dense, certaines thématiques pourront faire l'objet d'échanges détaillés dans une réunion ad hoc du groupe de travail hydraulique.

Julien Menotti et Egis précisent que l'hydraulique agricole sera de fait abordée dans les deux groupes de travail : agriculture et hydraulique. Comme les thématiques sont interconnectées, les personnes présentes dans les deux groupes pourront contribuer à faire le lien et ainsi contribuer à ce que la thématique soit traitée dans sa globalité.

- Une participante souligne que l'hydraulique agricole va bien au-delà de la seule question des rétablissements des réseaux d'irrigation des parcelles.
- Un participant se demande quelles sont les crues de référence retenues pour définir les hypothèses et à quels horizons les modélisations seront-elles réalisées.
- Un participant demande comment sont intégrées dans les études les évolutions liées au changement climatique.
 - La DREAL et Egis indiquent que les études sont réalisées dans le respect du cadre réglementaire (notamment le PPRi d'Arles pour l'hydraulique fluviale et les différents documents applicables pour l'hydraulique routière). Quelques hypothèses sont abordées en séance. Le cadre complet des hypothèses réglementaires prises en compte pour les études, après cadrage réglementaire auprès des services instructeurs, sera présenté à l'occasion des réunions du groupe prévues à partir de septembre 2019.
 - Les évolutions du cadre réglementaire ayant vocation à intégrer les différentes politiques de l'Etat en matière de préservation de l'avenir et de prise en compte des évolutions (exemples sur le renforcement de la réglementation sur le risque inondation ou la prise en compte de l'évolution du parc automobile dans les études de trafic), les études menées par la DREAL intègrent de fait les évolutions à moyen et long termes à travers ce cadre réglementaire. Il n'est pas prévu *a priori* d'hypothèses de prospectives allant au-delà.
- Un participant rappelle que des inondations importantes ont eu lieu en 2003 et ont montré des problèmes d'écoulement des eaux, lors d'un évènement important mais pas de nature exceptionnelle pour autant, avec des voies inutilisables sur la RN113. Il précise que pour sécuriser la circulation sur la RN113, des blocs de bétons mis en place sur un linéaire important réduisent les capacités d'écoulement des eaux. Il demande à la DREAL d'analyser ce qui a été fait et d'étudier ce qui peut être fait pour rétablir une situation de meilleure transparence hydraulique de la RN113.
 - Julien Menotti précise que l'objectif est bien d'éviter les effets-barrières. Il indique que les études du projet de contournement autoroutier d'Arles portent sur la RN113 dans la partie concernée par l'aménagement sur place (mais pas au-delà). Concernant le réseau de collecte des eaux de ruissellement de plate-forme, l'occurrence prise en référence se situe entre les périodes de retour 10 et 25 ans.
- Un participant se demande comment il est possible d'anticiper à l'horizon 25/50 ans

- Le dimensionnement des ouvrages en hydraulique routière est fait à partir d'une occurrence d'apparition de l'évènement calculée par une analyse statistique et basée sur les prescriptions réglementaires.
- Un participant se demande comment prendre en compte le fait que le niveau des eaux va augmenter en lien avec le réchauffement climatique, sans qu'on sache à quelle vitesse. Une participante souligne que la crue de référence doit intégrer les nouveaux niveaux.
 - Le modèle hydraulique à l'état initial (incluant les conditions limites aval) est en cours de validation par les services de l'État.
- Un participant souligne l'intérêt d'intégrer l'enjeu hydraulique y compris sur l'option de projet « tunnel ».
 - Julien Menotti indique que la comparaison des diverses grandes options de passage sera bien actualisée en prenant notamment en compte les nouvelles contraintes de transparence hydraulique.
- Une participante demande ce que comprend l'optimisation technico-financière des tracés.
 - Julien Menotti indique que celle-ci inclut différentes composantes :
 - Le positionnement des ouvertures hydrauliques : aujourd'hui, le projet de 2011 a un impact donné sur les hauteurs d'eau. Les études hydrauliques doivent permettre de tester différentes ouvertures afin de respecter la nouvelle contrainte de transparence hydraulique et la limite de surcote de 10 cm. Chacune des variantes de tracé aura un besoin d'ouvertures spécifiques à sa position, ce qui peut impliquer un coût différent.
 - Ces différents éléments vont permettre de comparer les variantes de tracé en vue de retenir la variante préférentielle. La démarche consistera alors ensuite à engager une phase d'optimisation intégrant les coûts et l'évaluation des autres enjeux (environnement, ...). Le coût, qui conditionne les études à venir d'évaluation financière, est un critère pris en compte pour justifier l'utilité publique du projet. Il constitue donc un critère important, au même titre que les enjeux environnementaux au sens large, de la démarche de conception.
- Une participante souhaite savoir si la variante Nord est toujours d'actualité et si le maître d'ouvrage est prêt à l'étudier.
 - Julien Menotti précise que le projet se fait dans le cadre d'une commande ministérielle. Celle-ci indique que le nouveau tracé préférentiel est à rechercher au sein du fuseau VSV. La phase de co-construction a lieu dans ce cadre. Une actualisation de l'analyse des enjeux qui a conduit au choix du fuseau VSV sera réalisée par la DREAL et EGIS pour actualiser le dossier d'enquête publique (exemple donné : nouveaux coûts « 2020 » des variantes sous-fluviales). Mais cela ne signifie pas pour autant que le fuseau VSV (1 000 m de large) est remis en question.
 - Julien Menotti explique également que les analyses réalisées entre 2013 et 2017 sur les principes d'adaptation du projet ont servi à démontrer que la nouvelle contrainte réglementaire n'empêchait pas la réalisation du projet. Même s'il s'agit d'une nouvelle contrainte forte, elle est a priori respectable pour un niveau d'adaptation raisonnable du projet, qui doit être précisé dans la prochaine phase d'études.

- **L'extrait du rapport Duron (COI) remis à la ministre le 1^{er} février 2018 relatif au contournement autoroutier d'Arles sera transmis aux invités et participants à la fin du support de présentation utilisé pour la séance.**
- Un participant demande s'il serait possible de créer une route hors-sol et créer des ouvrages d'art de grande longueur.
 - Julien Menotti explique que les adaptations du projet vont être réalisées en conservant une logique d'optimisation technico-financière. Un viaduc de 14 km ne rentrerait pas dans cette logique. L'objectif est d'avoir la transparence hydraulique nécessaire pour respecter la contrainte réglementaire, sans que cela ne remette en cause la faisabilité économique du projet.
- Un participant demande s'il est possible d'imaginer un projet multi-concessionnaire ?
 - Julien Menotti répond que, pour le moment, une mise en concession classique est envisagée. Un appel d'offres pour une mise en concession sera conduit suite à l'obtention de la DUP.
- Un participant exprime son impression que l'enjeu économique prime sur les enjeux écologiques et d'innovation.
 - Julien Menotti propose qu'un atelier soit réalisé début septembre sur les études de trafic et de transport et qui permettra d'aborder les hypothèses économiques relatives au projet (hypothèses de croissance, niveaux de péages, etc.). Le coût du projet n'est pour l'instant pas connu car cela dépendra des résultats des autres études. Mais le projet doit effectivement être viable économiquement, ce qui fait de l'aspect financier un critère important à prendre en compte également.
 - Les évaluations économiques réalisées sur le projet retenu seront également partagées lors des réunions des groupes de travail (phase 2020).
- Un participant demande si des données chiffrées du trafic existent pour évaluer la chaussée à mettre en place.
 - Julien Menotti explique que des enquêtes cordons et des comptages ont eu lieu fin 2018, ce qui permet de caler un modèle. A l'horizon de mise en service, cela permet d'avoir une estimation des trafics attendus, avec et sans projet. Les études de trafic sont réalisées sur une durée de 30 ans. En septembre aura lieu une présentation spécifique sur les trafics. Au regard des demandes formulées dans les différentes séances préparatoires des ateliers, un groupe thématique spécifique sur les trafics apparaît opportun, en complément du dispositif de concertation initialement proposé par la DREAL.
- Un participant souligne qu'il est, selon lui, dommage de ne pas aller plus loin dans la démarche en créant un projet innovant, car cela coûterait trop cher.
 - Julien Menotti confirme que le coût du projet est un enjeu important tout comme le sont les autres enjeux. La faisabilité du projet dépend aussi de sa fiabilité juridique. Le projet doit être le meilleur projet possible sur le plan environnemental. Tout cela doit être pris en considération pour assurer la réalisation effective du projet. Julien Menotti précise que l'objectif est que le projet puisse se réaliser. Cependant si le bilan coût-

avantage est négatif, il n'y aura pas de déclaration d'utilité publique.

- Une participante souligne que le territoire n'est pas assez pris en compte dans ses spécificités et que la préservation du territoire pour les générations futures n'est pas évoquée.
 - Julien Menotti précise que la DREAL intervient dans le cadre d'une commande ministérielle et que l'objectif du maître d'ouvrage est d'intégrer les remarques et contributions des participants dès la relance des études, au travers le dispositif d'ateliers de concertations proposé et complété au regard du retour des participants en séances préparatoires.

Axe 4 : Suites

Voir support de présentation

A la fin de cette séance, la réunion du comité des élus du 26 juillet 2019 est évoquée. Celui-ci réunit les élus des collectivités concernées et doit permettre de valider le dispositif global mis en œuvre pour la concertation continue du projet.

Sur cette base, les premières réunions des différents ateliers se tiendront pour aborder plus en détail le contenu des différentes thématiques. Deux premières séances sont envisagées entre septembre et décembre 2019, dans le cadre de la première phase « 2019 » d'actualisation de l'état initial et de comparaison des différentes variantes de tracé.

Annexe : Liste de présence – Séance préparatoire groupe « Hydraulique »

<u>Organismes</u>	<u>NOM Prénom</u>
SYMADREM	CHARDES Séverine DAST Choralie
Conseil de développement Pays d'Arles	ROCCHI Jean-Marc
Ville de Saint-Martin de Crau	GALY Laurent
Association des Marais d'Arles	DOURGUIN Jean-Pierre
Association dessèchement des marais d'Arles	GIOVACCHINI Martine
CCI Territorial du Pays d'Arles	CASTELL Christelle
Délégué Territorial CNR	FERRY David
Chambre d'Agriculture 13	MACE Christelle
Parc Naturel Régional de Camargue	PLOTEAU Gaëtan
AFB DIR PACA - Corse	FAURE Benjamin
Association pour contournement	JOURDAN François
CIQ la Roquette	OTHNIN-GIRARD Alain LEMEUR Michel
CIV de Raphèle	QUAIX Gérard
CIQ Centre-ville	MROZOWSKI Victoria
ACEN Arles Camargue Environnement Nature	BOUSQUET Marie-Hélène MOUREAU Jean-Bernard
Collectif riverains de Pont de Crau	CHIESA Monique
Conseil développement PETR Collège Citoyen	MATHIS Steve
DGAST ACCM	MONTAGNIER André
EGIS	FOUCHER Lise METRAL Boris
DREAL PACA	MENOTTI Julien TOMASIEWICZ Luc
Nicaya Conseil	SAINT-PIERE Stéphane RIBARDIERE Elise