

DOSSIER DE CONCERTATION

Concertation publique préalable à la procédure
de Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme (PLU)
de la ville d'Arles avec le projet de contournement autoroutier

**DU 5 DÉCEMBRE 2023
AU 16 JANVIER 2024**

SOMMAIRE

Objet du présent dossier 5

Le contexte territorial du projet 7

Objectifs du projet de contournement	7
Historique du projet.....	7
Le territoire du Pays d'Arles.....	8
Les caractéristiques du contournement.....	9
Le projet sur la commune d'Arles.....	12

Analyse de la compatibilité du projet de contournement autoroutier d'Arles avec le document d'urbanisme de la commune d'Arles 27

Généralités.....	27
Analyse de la compatibilité avec le règlement écrit et le plan de zonage.....	27
Présentation des zonages concernés par le projet	27
Analyse de la compatibilité au regard des dispositions réglementaires	32
Analyse de la compatibilité avec les dispositions de mise en valeur des milieux et des sites (Transcription de l'OAP Trame Verte et Bleue).....	34

Projet de mise en compatibilité du PLU de la commune d'Arles 36

Modification du règlement.....	37
Modification du plan de zonage.....	38
Création d'un ER spécifique au projet de contournement Autoroutier d'Arles	38
Modification de la prescription d'alignement d'arbres à préserver EV1A42	38
Modification de la continuité végétale à conserver EV2A36.....	38

La concertation 39

Pour vous informer	39
Pour donner votre avis.....	39
Les suites de la concertation.....	39

Les prochaines étapes..... 41

Annexes 42

Analyse de la compatibilité du projet de contournement autoroutier d'Arles avec les documents de rang supérieur.....	42
Analyse de la compatibilité avec la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône	42
Analyse de la compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires Occitanie	44
Analyse de la compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays d'Arles	46
Éléments du PLU d'Arles compatibles avec le projet de contournement autoroutier d'Arles	48
Analyse de la compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	48
Analyse de la compatibilité avec les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)	48
Analyse de la compatibilité avec les dispositions de mise en valeur des milieux et des sites (Transcription de l'OAP Trame Verte et Bleue).....	51

OBJET DU PRÉSENT DOSSIER

La Mise En Compatibilité du Document d'Urbanisme (MEC-DU) est une procédure qui garantit **la cohérence entre un projet et le document d'urbanisme du territoire dans lequel il s'inscrit**. Elle vise ainsi à modifier et adapter ce document afin que le projet en question soit réalisable.

La réalisation du contournement autoroutier d'Arles nécessite donc de **faire évoluer le document d'urbanisme (PLU) d'Arles** pour le rendre compatible avec le projet.

La MECDU s'accompagne d'une **concertation réglementaire préalable**, ouverte à tous, organisée du **05 décembre 2023 au 16 janvier 2024**. Elle porte **uniquement sur la procédure de MECDU** et non sur le projet technique en lui-même, qui a déjà fait l'objet d'une concertation réglementaire¹.

À ce stade des études, la concertation préalable à la MECDU consiste à :

- **Informier le public des principes d'adaptations envisagés** sur le document d'urbanisme en vigueur de la commune d'Arles pour être en cohérence avec le projet de contournement autoroutier ;
- Permettre au public de **donner son point de vue et de poser des questions** sur ces orientations et principes de MECDU présentés, sur la base de l'avancement du projet technique (encore non-stabilisé).

Cette concertation est mise en œuvre au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, actualisé par la loi d'Accélération et Simplification de l'Action Publique du 07/12/2020, qui dispose que : « *Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :*

- *Les procédures suivantes ;*
 - *L'élaboration et la révision du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme ;*
 - *La modification du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;*
 - *La mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;*
 - *L'élaboration et la révision de la carte communale soumises à évaluation environnementale ;*
- *La création d'une zone d'aménagement concerté ;*
- *Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ;*
- *Les projets de renouvellement urbain. »*

¹ La concertation préalable relative au projet et aux variantes de tracé a été organisée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Provence-Alpes Côte d'Azur, de décembre 2020 à janvier 2021. Le bilan est disponible sur le site internet du projet : www.contournementarles.com/bilan-concertation-publique

LE CONTEXTE TERRITORIAL DU PROJET

OBJECTIFS DU PROJET DE CONTOURNEMENT

Le projet de contournement autoroutier poursuit **4 grands objectifs**, enrichis et actualisés par la concertation et la conduite du projet depuis 2019 :

- Contribuer à la construction d'un réseau de transport national et européen fiable, de haute qualité de service et au bénéfice de la connectivité multimodale des pôles économiques régionaux
- Améliorer les déplacements du quotidien et la sécurité routière pour les usagers en transit
- Améliorer la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN113 d'Arles et de Saint-Martin de Crau
- Contribuer au dynamisme socio-économique du Pays d'Arles

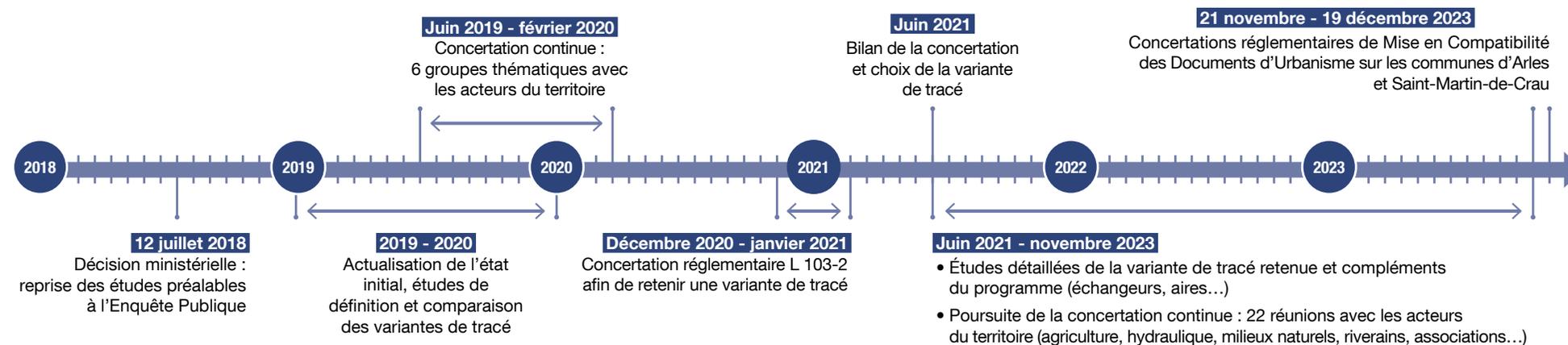
En complément de ces objectifs, le maître d'ouvrage s'est également fixé **2 lignes directrices** dans l'élaboration du projet :

- Prendre en compte les enjeux d'émissions de GES et les effets du changement climatique
- Préserver la biodiversité ainsi que le fonctionnement agricole et hydraulique du territoire

HISTORIQUE DU PROJET

En 1996 débutent les **premières études et concertations** relatives au projet de contournement autoroutier d'Arles. En 2005, une décision ministérielle retient le **fuseau Sud Vigueirat** : elle permet le lancement des études de variantes de tracé et la poursuite de la concertation. **La mise en œuvre par anticipation du PPRI d'Arles** en 2013 modifie le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet et conduit à une pause dans l'avancement du projet.

En 2018, le Gouvernement demande à la DREAL de **reprendre les études du projet, sur la base du fuseau Sud Vigueirat**, en prévoyant notamment des adaptations nécessaires pour le conformer à la nouvelle réglementation de prévention des risques liés aux inondations.

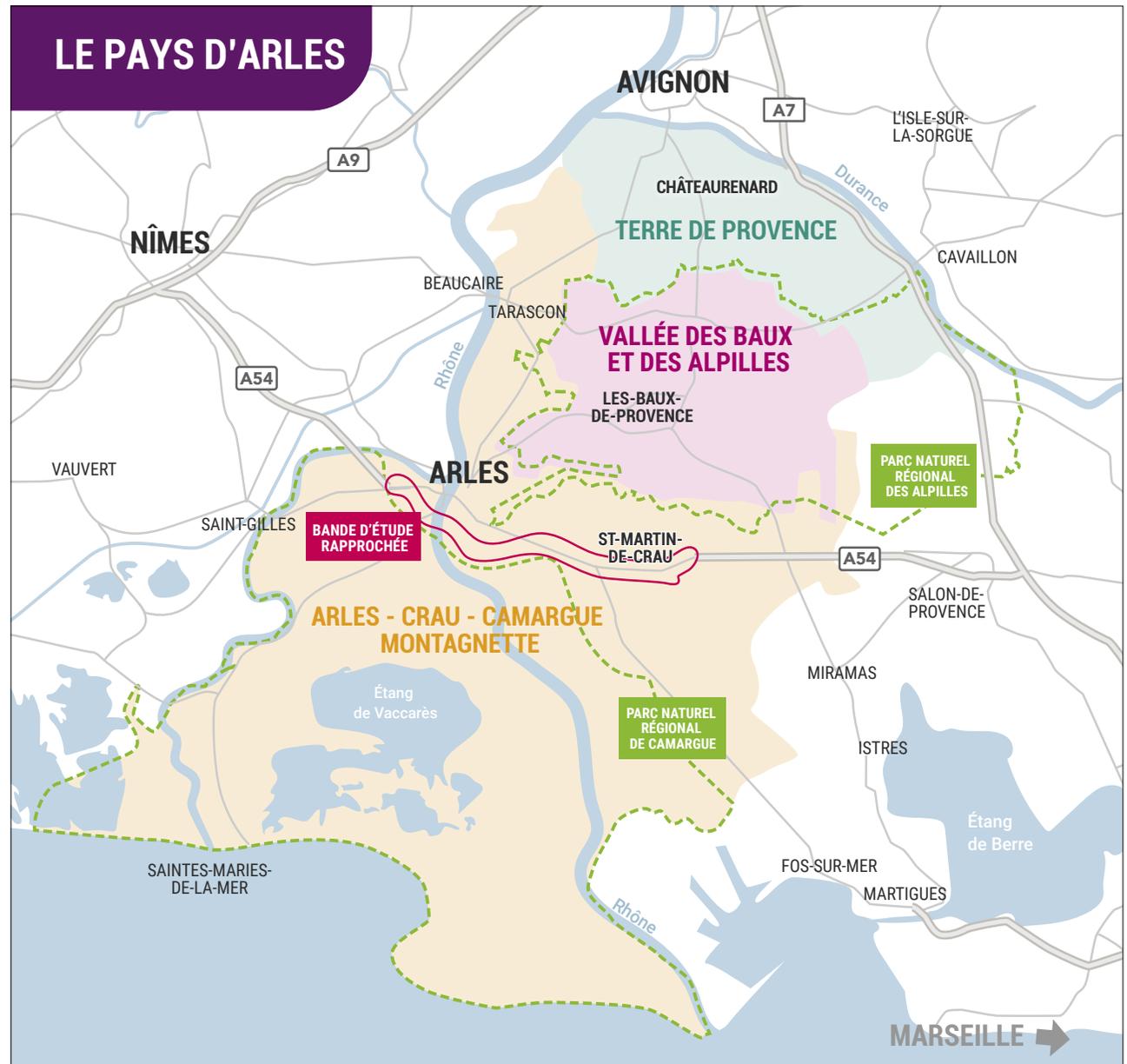


Historique du projet depuis sa reprise en 2018

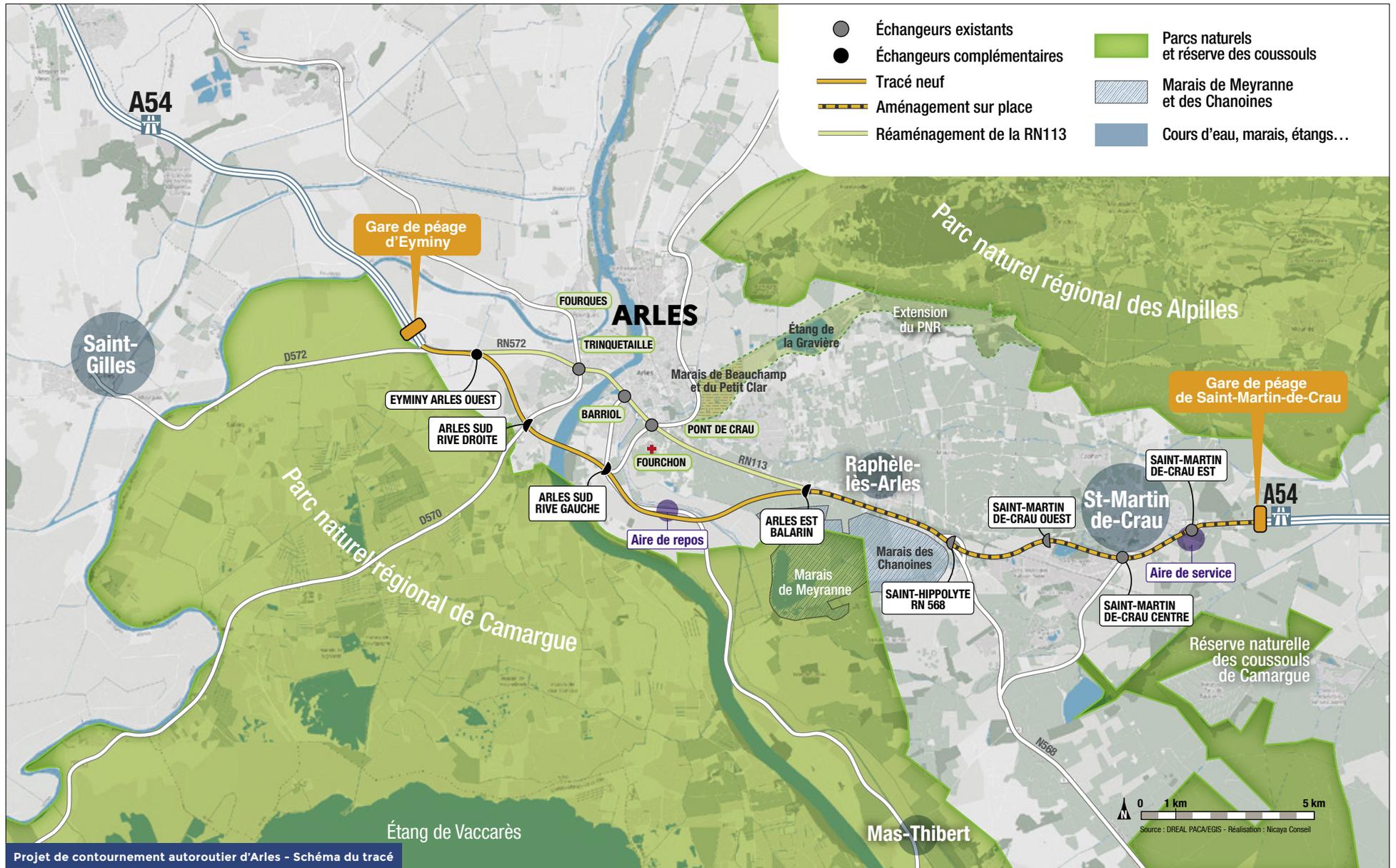
LE TERRITOIRE DU PAYS D'ARLES

Le Pays d'Arles est un **bassin dynamique et attractif de 170 000 habitants**, au confluent de grands axes de commerce et de transport. La **succession des autoroutes A8 / A7 / A54**, seul grand axe routier Est-Ouest du sud de la France, relie les grandes agglomérations du littoral à la frontière italienne et l'Espagne. Les **RN572 et RN113 au droit d'Arles et Saint-Martin de Crau en sont les seuls maillons de discontinuité** : insécurité routière, congestion, nuisances sonores, pollutions...

La RN113 traverse la ville Arles avec un **trafic de transit mêlé au trafic local**. Elle constitue une **coupure majeure** au sein de la ville, séparant les quartiers avec des répercussions très importantes : bruit, pollution, insécurité routière, congestion... Le projet de contournement autoroutier, grâce au report du trafic de transit hors du centre-ville, ouvre la voie à un **réaménagement de la RN113** au service de projets structurants de la collectivité arlésienne, du développement de l'intermodalité et d'une desserte apaisée d'Arles.



LES CARACTÉRISTIQUES DU CONTOURNEMENT



Le contournement est structuré en 3 sections :

- Un **tracé neuf de 13 km à 2x2 voies** entre la gare de péage d'Eyminy et Balarin
- Un **réaménagement sur place de la RN113 actuelle sur 3 km, avec un élargissement à 2x3 voies sur les emprises routières** entre Balarin et Saint-Hippolyte
- Un **réaménagement sur place de la RN113 actuelle sur 10 km avec un maintien à 2x2 voies** entre Saint-Hippolyte et la gare de péage de Saint-Martin de Crau

La mise en service du contournement autoroutier doit permettre une continuité autoroutière à 130 km/h, cohérente avec le reste de l'A54.

Deux aires sont prévues dans le cadre du projet :

- Une **aire de repos, au sud du canal d'Arles à Bouc**, offrant aux usagers de l'autoroute un espace de pause intégré dans le Pays d'Arles ;
- Une **aire de services au sud de la RN113 réaménagée, sur la commune de Saint-Martin de Crau**, ouverte sur le territoire et offrant les services « classiques » d'une aire moderne.

Enfin, le projet comprend 8 échangeurs aux normes autoroutières afin de maintenir voire d'optimiser le niveau de service actuel et de desservir les principaux pôles urbains et logistiques :

- **3 échangeurs nouveaux** : Arles sud rive droite, Arles sud rive gauche, Arles est Balarin
- **1 échangeur reconfiguré** : Eyminy Arles ouest
- **4 échangeurs réaménagés** : Saint-Hippolyte, SMC Ouest, SMC Centre, SMC Est

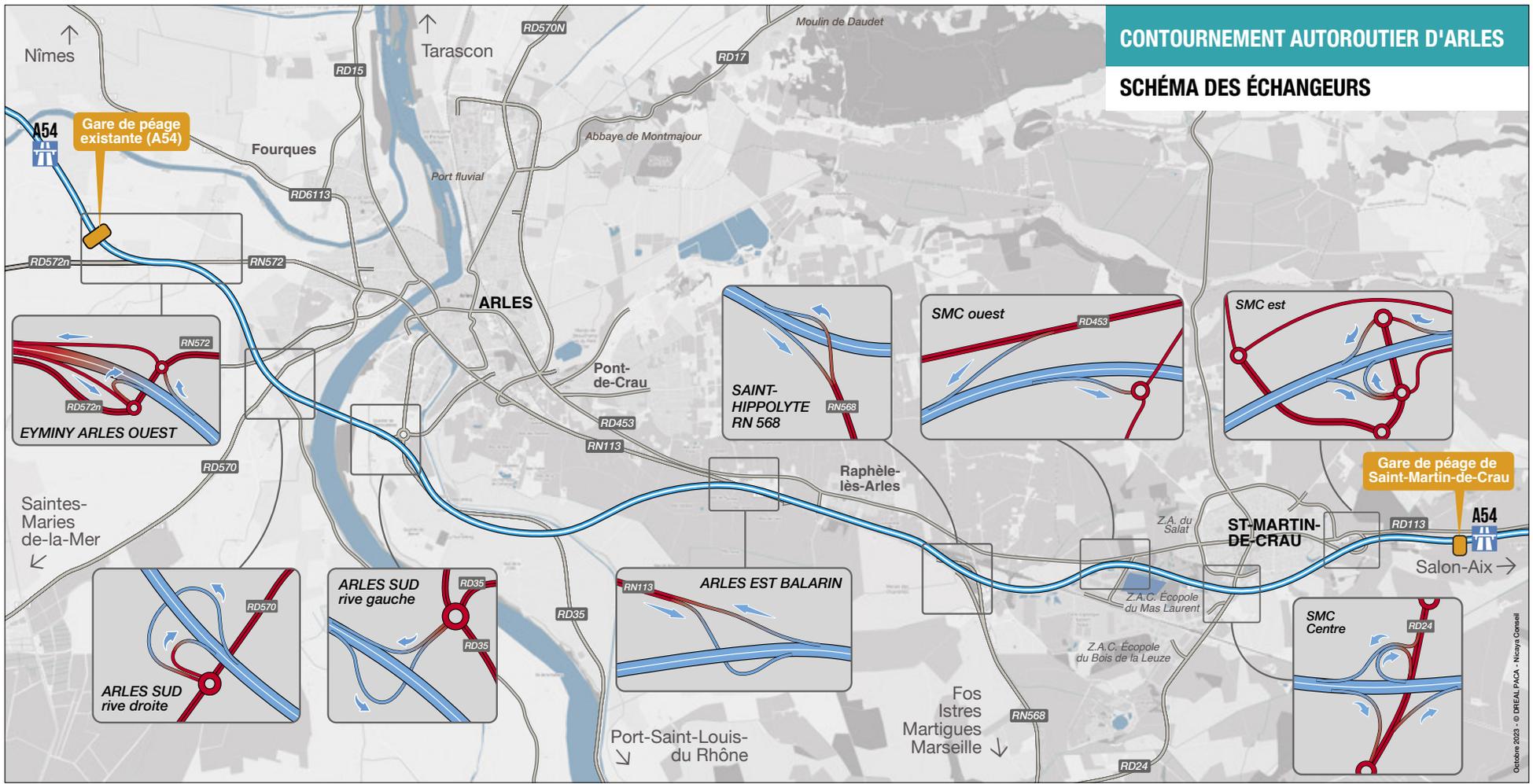
Cette portion d'autoroute sera réalisée dans le cadre d'une **concession**, compte-tenu du coût d'investissement nécessaire pour la réalisation de l'infrastructure. L'État confiera (pour une durée déterminée) le **financement, la construction, l'entretien et l'exploitation à une société concessionnaire d'autoroute, en contrepartie de la perception d'un péage**. Le concessionnaire, retenu à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, devra répondre à un **cahier des charges précis, rédigé et proposé par les services de l'État**.

Pour financer le projet, deux principales sources de financement sont mobilisables (qui peuvent être mobilisées conjointement) :

- Le **recours aux crédits publics** via des participations financières de l'Union Européenne, de l'État et des collectivités territoriales. La subvention d'équilibre publique associée sera estimée au stade de l'Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et arrêtée à l'issue du processus d'appel d'offres de mise en concession
- Les **contributions des usagers** via les péages des automobilistes ou l'achat de titres de transports pour les usagers des transports collectifs

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

SCHEMA DES ECHANGEURS



Octobre 2023 - © DREAL PACA - Nicaya Conseil

LE PROJET SUR LA COMMUNE D'ARLES

Nota : les emprises présentées dans ce dossier sont des **emprises prévisionnelles indicatives** correspondant au projet technique à date. Elles sont susceptibles d'évoluer jusqu'à l'**Enquête Publique de 2024**. À cette occasion, la DREAL définira également (sur la base de ces emprises prévisionnelles indicatives) une « **bande de déclaration d'utilité publique** » plus large. C'est au sein de cette bande et en s'appuyant sur les emprises indicatives définies par la DREAL que le futur concessionnaire pourra (si obtention de la DUP) définir les **emprises foncières définitives**. À partir de 2026, les **procédures d'acquisition** seront menées sur la base des emprises définitives (après d'ultimes phase d'études et de concertation) soumises à l'enquête parcellaire pour les propriétaires concernés.

Sur la commune d'Arles, le projet comprend la création d'un **tracé neuf (13 km) à 2x2 voies** entre la gare de péage d'Eymy et Balarin ainsi qu'un **réaménagement sur place de la RN113 actuelle (3 km) élargie à 2x3 voies** entre Balarin et Saint-Hippolyte.

Le projet comprend également la création de plusieurs ouvrages et aménagements structurants :

- **16 bassins** « bi-corps » (traitement des eaux + infiltration), dont l'implantation est privilégiée dans les délaissés des échangeurs du projet ;
- **2 viaducs** (Rhône et canaux d'Arles à Bouc et du Vigueirat) pour presque 2 km de transparence hydraulique ;
- **6 ouvrages de décharge hydraulique** (2 en rive-droite et 4 en rive-gauche du Rhône), pour presque 2 km de transparence hydraulique supplémentaire : ces ouvrages permettent de ne pas perturber la circulation de l'eau en cas d'inondation afin de ne pas en aggraver les conséquences ;

- **9 passages à faune** (aériens ou souterrains) qui garantissent aux animaux sauvages une traversée de l'autoroute en toute sécurité.

Le contournement a des incidences sur les cheminements qui maillent la commune d'Arles. Dans une volonté de **maintenir, au maximum, le fonctionnement actuel des flux** sur le territoire, le maître d'ouvrage prévoit de **rétablir 23 passages routiers et agricoles** (la majorité des passages routiers a également été dimensionnée afin de permettre également le passage d'engins agricoles) ainsi que **3 passerelles modes doux**.

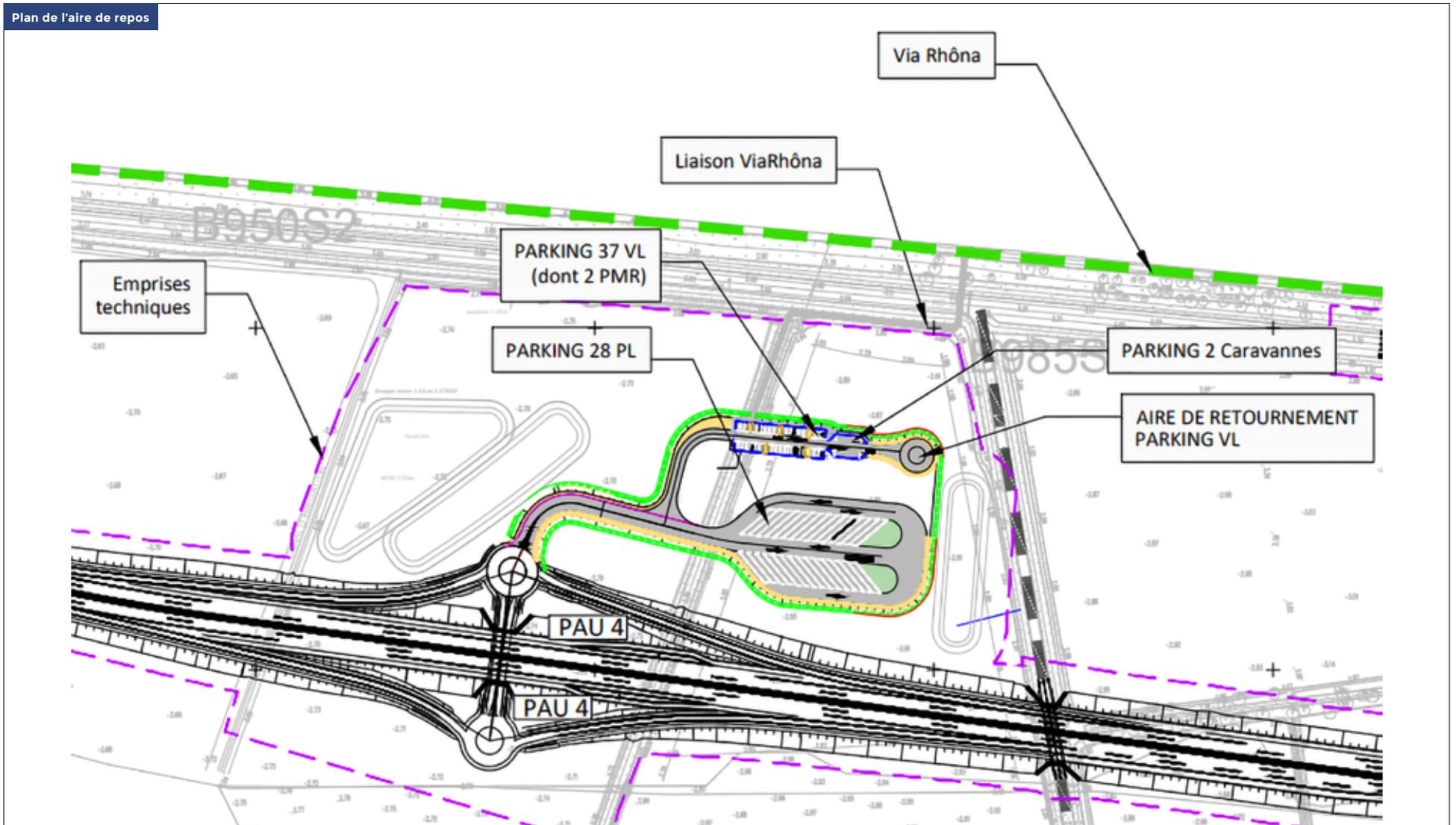
Le projet prévoit l'installation d'**écrans de protections acoustiques** afin de protéger les personnes nouvellement exposées aux nuisances sonores causées par la route : cela correspond à **17 km de protections de part et d'autre du tracé sur la commune d'Arles** (pour rappel, le linéaire autoroutier sur la commune est de 13 km). Le maître d'ouvrage prévoit un **effort supplémentaire dans le secteur Balarin-Raphèle** : une proposition d'**écran acoustique traitant à la fois le bruit routier et le bruit ferroviaire** sera proposée à l'Enquête Publique.

L'aire de repos située dans le secteur Plan du Bourg, au sud du canal d'Arles à Bouc, offre aux usagers de l'autoroute un **espace moderne de pause** pour les usagers : sanitaires, tables ombragées, alimentation photovoltaïque... Le projet prévoit également son **intégration dans le Pays d'Arles** : mise en valeur d'événements locaux, aménagements paysagers cohérents avec le territoire, connexion à l'itinéraire cyclable Via-Rhône (liaison centre-ville d'Arles).



Intégration architecturale de l'aire de repos (représentations indicatives)

Plan de l'aire de repos



Les cartes suivantes rendent compte, de manière détaillée, de la **consistance du projet à date** et de la localisation des différents aménagements mentionnés précédemment :



Légende

▬ Limite communale

Projet présenté

▬ Projet en remblai

▬ Projet en déblai

Projet historique

— Tracé 2021

▬ Emprise technique

▬ Ecran acoustique

Principaux ouvrages

⊗ Franchissement routier

⊕ Ouvrage de transparence hydraulique

⊙ Passage spécifique pour la faune

▬ Viaduc

▬ Surface en eau

▬ Réseaux de transport

▬ Bassin hydraulique

▬ Ouvrage hydraulique (OH)

▬ Ouvrage de décharge



0 250 500 1 000 m

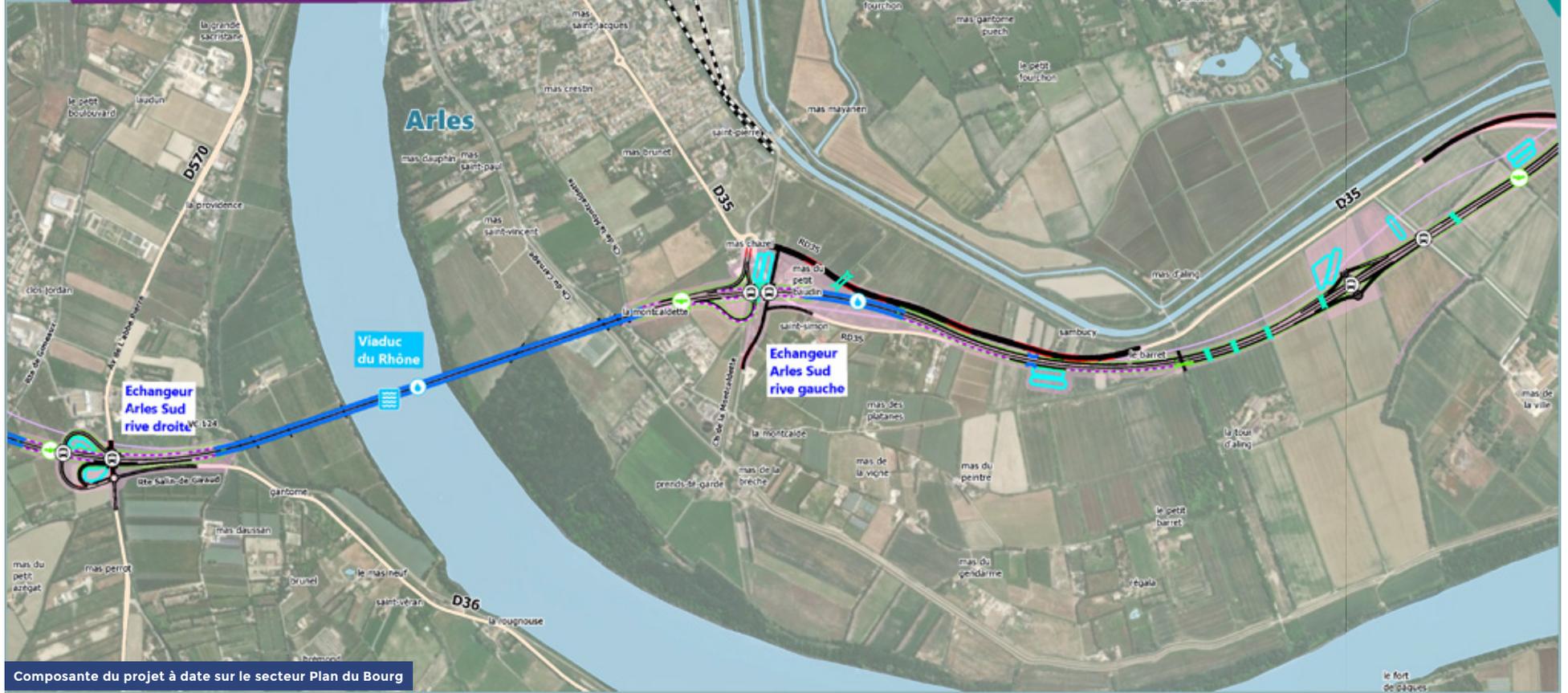
Date : 18/10/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Imagery

Sources : EGIS

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

COMPOSANTES DU PROJET



Composante du projet à date sur le secteur Plan du Bourg

Légende

▭▭ Limite communale

Projet présenté

▬▬ Projet en remblai

▬▬ Projet en déblai

Projet historique

— Tracé 2021

▭ Emprise technique

--- Ecran acoustique

Principaux ouvrages

⊖ Franchissement routier

⊕ Ouvrage de transparence hydraulique

⊕ Passage spécifique pour la faune

▭ Viaduc

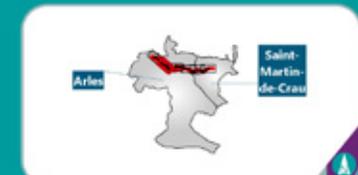
▭ Surface en eau

▭ Réseaux de transport

▭ Bassin hydraulique

▭ Ouvrage hydraulique (OH)

▭ Ouvrage de décharge



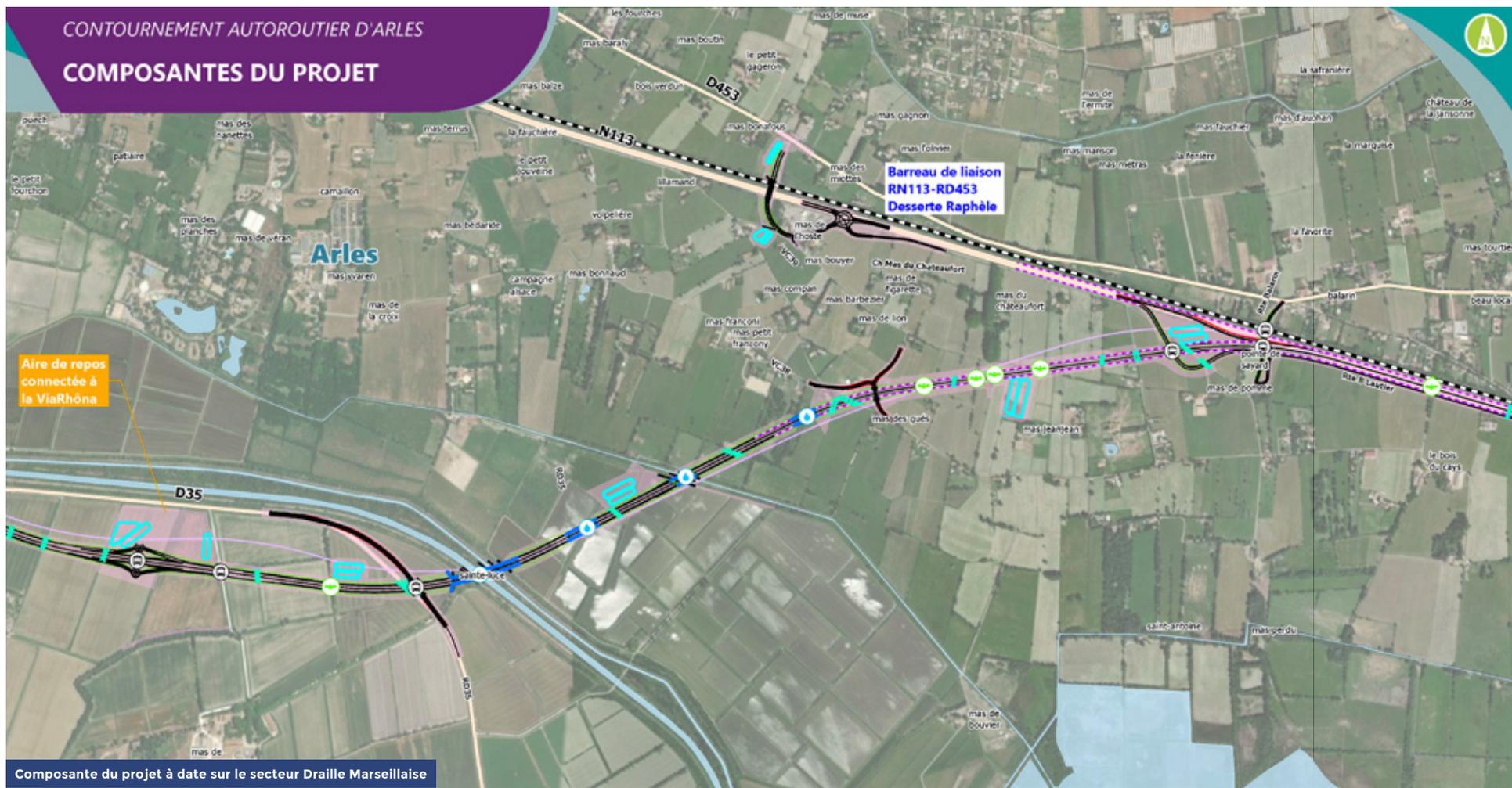
Date : 18/10/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Imagery

Sources : EGIS

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

COMPOSANTES DU PROJET



Composante du projet à date sur le secteur Draille Marseillaise

Légende

▬▬ Limite communale

Projet historique

— Tracé 2021

Projet présenté

▬▬ Projet en remblai

▬▬ Projet en déblai

▬▬ Emprise technique

▬▬ Ecran acoustique

Principaux ouvrages

⊗ Franchissement routier

⊙ Ouvrage de transparence hydraulique

⊙ Passage spécifique pour la faune

▬▬ Viaduc

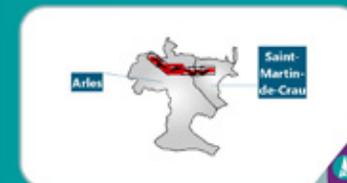
▬▬ Surface en eau

▬▬ Réseaux de transport

▬▬ Bassin hydraulique

▬▬ Ouvrage hydraulique (OH)

▬▬ Ouvrage de décharge



Date : 18/10/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Imagery

Sources : EGIS

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

COMPOSANTES DU PROJET



Composante du projet à date sur le secteur Balarin-Raphèle

Légende

▭▭ Limite communale

Projet présenté

▬▬ Projet en remblai

▬▬ Projet en déblai

Projet historique

— Tracé 2021

▭ Emprise technique

▬▬ Ecran acoustique

Principaux ouvrages

⊕ Franchissement routier

⊕ Ouvrage de transparence hydraulique

⊕ Passage spécifique pour la faune

▭▭ Viaduc

▭ Surface en eau

▭ Réseaux de transport

▭ Bassin hydraulique

▭ Ouvrage hydraulique (OH)

▭ Ouvrage de décharge



Date : 18/10/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Imagery

Sources : EGIS

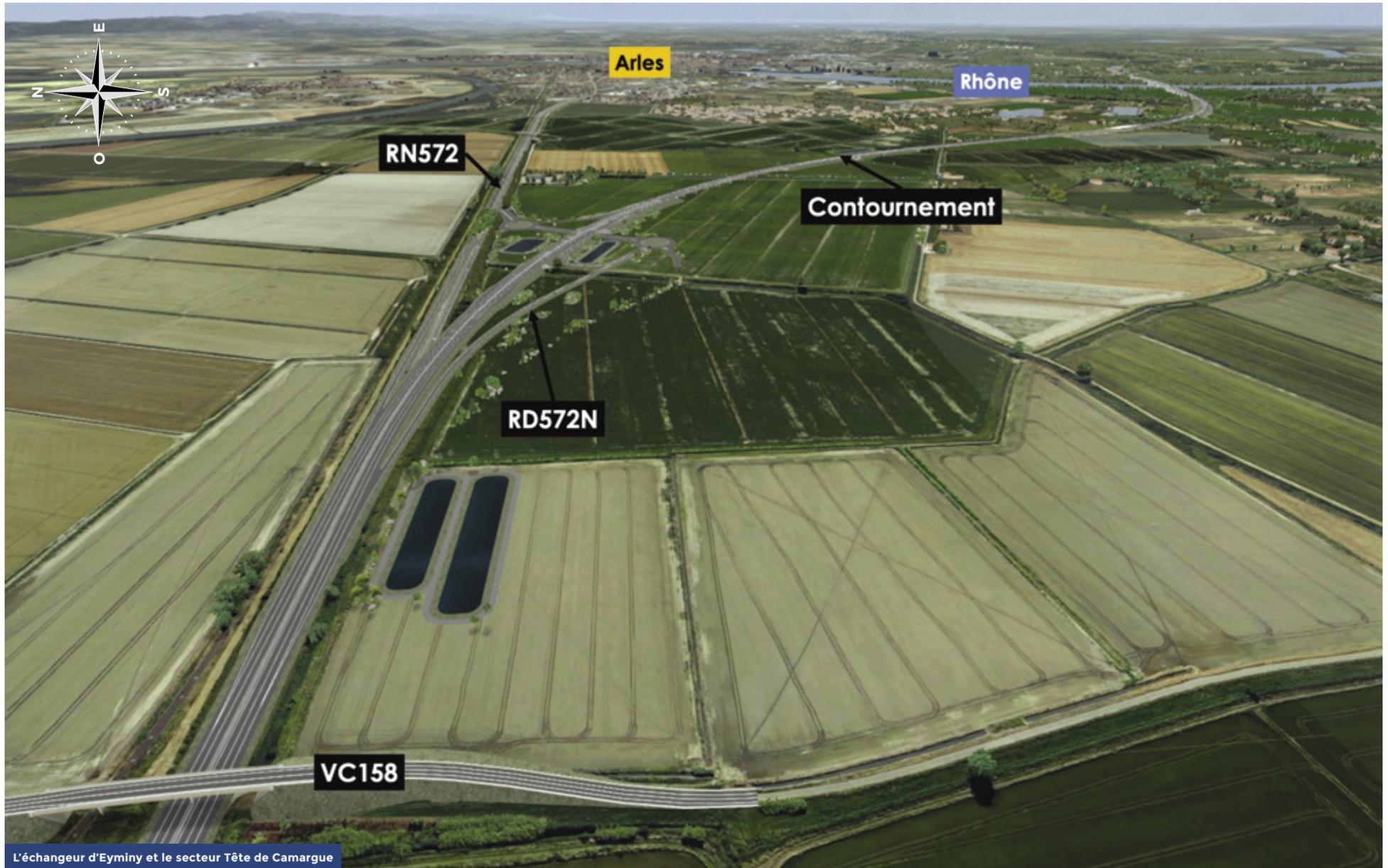


Enfin, le projet prévoit un ensemble de mesures d'insertion paysagères afin d'**intégrer l'infrastructure dans le territoire** de la commune d'Arles, en **cohérence avec la topographie et la végétation existante**. Il prévoit également des mesures

architecturales pour **assurer l'insertion des ouvrages d'arts et des écrans** (matériaux, formes et couleurs adaptées).

Les visuels suivants, extraits de la **maquette 3D du projet** (en cours d'élaboration, une version finalisée sera mise à disposition pour l'Enquête Publique de 2024), permettent d'en donner une **première représentation** :





L'échangeur d'Eyminy et le secteur Tête de Camargue

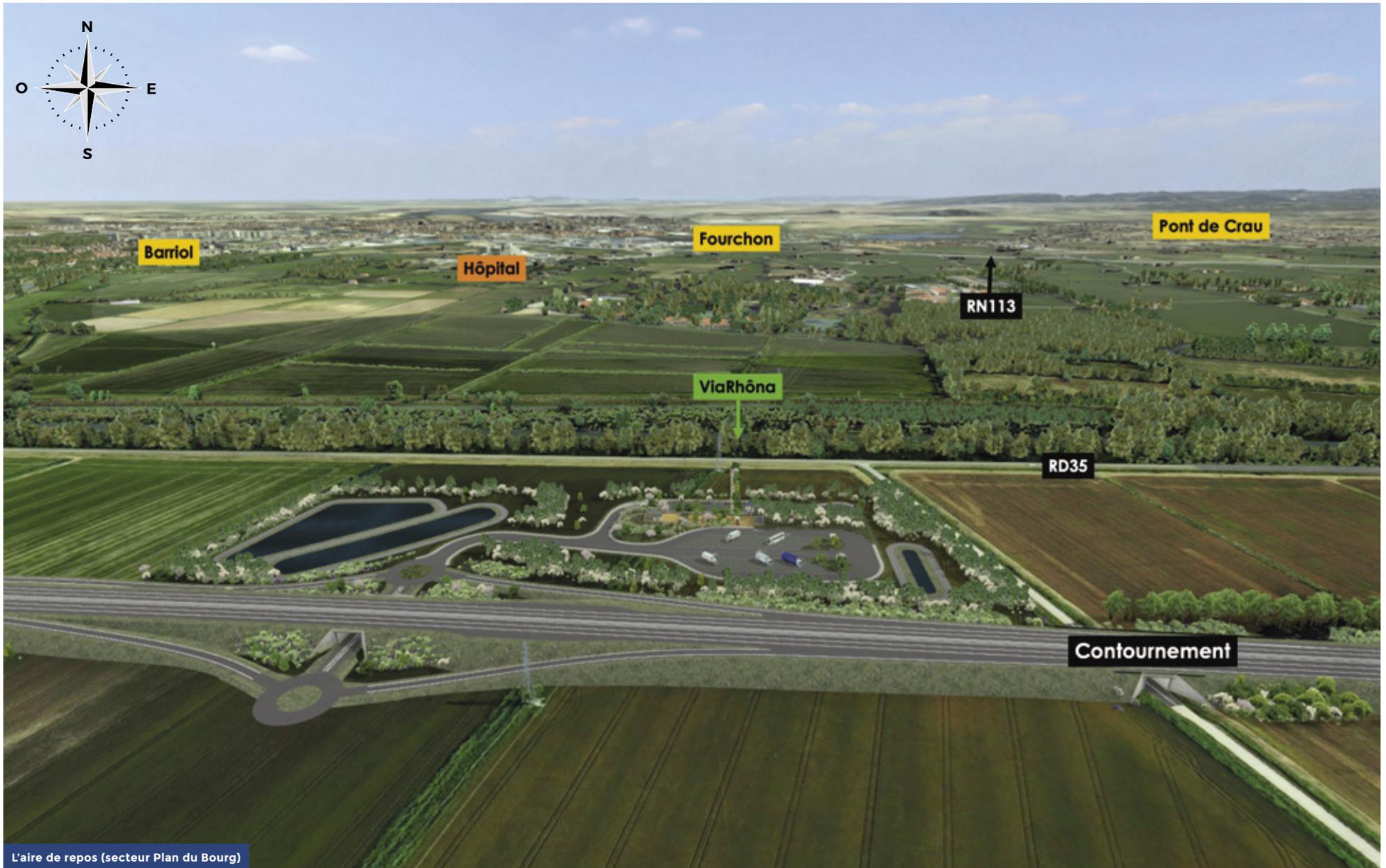


L'échangeur rive droite et le viaduc sur le Rhône



Le viaduc sur le Rhône, depuis la rive droite





L'aire de repos (secteur Plan du Bourg)



Le secteur Draille Marseillaise



Le secteur Balarin / Raphèle

EN BREF : EFFETS ATTENDUS DU PROJET

Acoustique

- 14 000 personnes à la situation significativement améliorée en traversée d'Arles, par la déviation du trafic de transit sur le contournement ;
- Plus de 2 500 bénéficiaires des protections acoustiques prévues par le maître d'ouvrage sur la commune d'Arles.

Trafics et sécurité routière

- Dès la mise en service, environ 42 000 véh./jour sur le contournement sur la partie en tracé neuf dont 7 000 PL ;
- 3x moins de trafic sur la RN113 en traversée d'Arles : 25 000 véh./jour dont 700 PL ;
- Interdiction du trafic de transit en traversée d'Arles ;
- Renforcement de la sécurité : meilleures caractéristiques de route, équipements sécuritaires, meilleure gestion des incidents...

Gestion de la ressource en eau et fonctionnement hydraulique

- Transparence hydraulique du projet pour l'écoulement des eaux en cas de crue du Rhône (crue de référence de 1856) ;
- Résolution de dysfonctionnements actuels de la RN113 sur les 13 km en aménagement sur place : amélioration de la transparence, meilleure gestion des écoulements vers les canaux, traitement des pollutions routières.

Espaces agricoles

- Effets d'emprise bruts sur les terrains agricoles : environ 120 ha sur l'ensemble du projet ;
- Mise en œuvre d'un projet de compensations collectives, dans un souci de préservation des filières, co-construit avec les acteurs du territoire.

Milieus naturels

- Évitement des milieux naturels les plus importants ;
- Pas d'impact sur les laurons (résurgences de la nappe de Crau) et la source de la Cha-pelette ;
- Définition, par anticipation des procédures d'autorisations environnementales ultérieures, d'un projet de compensation - environnementale, agricole et hydraulique.

Économie locale

- Offre les conditions pour que la Ville d'Arles réalise ses projets d'aménagement aujourd'hui contraints par la RN113 ;
- Opportunité pour le développement économique des secteurs portuaire et logistique :
 - Amélioration des liaisons avec les zones d'emplois proches : ZE Martigues-Salon, ZE Nîmes, ZE Avignon ;
 - Amélioration du réseau autoroutier adjacent au GPMM et à la ZIP de Fos : maillon Est-Ouest, desserte de la zone logistique de St-Martin de Crau, accès au port fluvial d'Arles ;
- Renforcement de l'accessibilité du Pays d'Arles pour les visiteurs touristiques ;
- Développement de l'emploi : 4 000 emplois directs / an ; 3 300 emplois indirects / an.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES AVEC LE DOCUMENT D'URBANISME DE LA COMMUNE D'ARLES D'ARLES

GÉNÉRALITÉS

Le projet de Contournement Autoroutier d'Arles concerne deux territoires communaux : celui d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau.

Le présent document vise à présenter l'analyse de la compatibilité du projet à date avec le PLU d'Arles, à présenter les principes proposés pour mettre en compatibilité le PLU ainsi que sa compatibilité avec les documents d'urbanisme de rang supérieur. Les enseignements de la concertation publique en cours et les éventuelles évolutions du projet technique d'ici l'Enquête Publique seront pris en compte pour l'établissement du dossier réglementaire « MECDU » intégrant tous les documents d'urbanisme concernés par le projet et qui sera soumis à l'enquête publique en 2024.

Le Plan Local d'Urbanisme d'Arles (PLU) approuvé en mars 2017, modifié en 2019, 2021, 2023 et mis à jour en février 2023 est constitué :

- D'un rapport de présentation ;
- D'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD), traduisant les grandes ambitions de développement d'un territoire ;
- D'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- D'un règlement écrit et graphique (plan de zonage), déclinant le PADD ;
- D'annexes.

Seuls les éléments du PLU pouvant présenter une incompatibilité avec le projet sont décrits dans le chapitre 3.2.

Une connaissance plus fine du projet est parfois nécessaire pour justifier la compatibilité du projet avec le PADD, l'OAP trame verte et bleue et les dispositions de mise en valeur des milieux et des sites (Transcription de l'OAP Trame Verte et Bleue) notamment. Ces éléments sont présentés en annexes du dossier de concertation.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LE RÈGLEMENT ÉCRIT ET LE PLAN DE ZONAGE

Seuls les éléments du PLU pouvant présenter une incompatibilité avec le projet sont décrits dans ce chapitre.

PRÉSENTATION DES ZONAGES CONCERNÉS PAR LE PROJET

Sur la commune d'Arles, le projet consiste à créer une infrastructure, réaliser des aménagements annexes (assainissement) et créer une aire de repos comprenant la construction d'un bloc sanitaire.

Le projet intercepte les zonages suivants du PLU d'Arles :

Zone agricole :

- Zone A : zone agricole dédiée à l'accueil des exploitations agricoles. La zone A comprend les terrains qui font l'objet de protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles. Elle est destinée à l'activité agricole et aux constructions liées et nécessaires aux besoins de l'exploitation agricole.
- Zone Apr : espaces agricoles reconnus comme espaces naturels remarquables de la loi Littoral.

Zones Naturelles

- Zone N : zone naturelle,
- Zone NPr : zone naturelle relevant du statut des espaces naturels remarquables de la Loi Littoral,

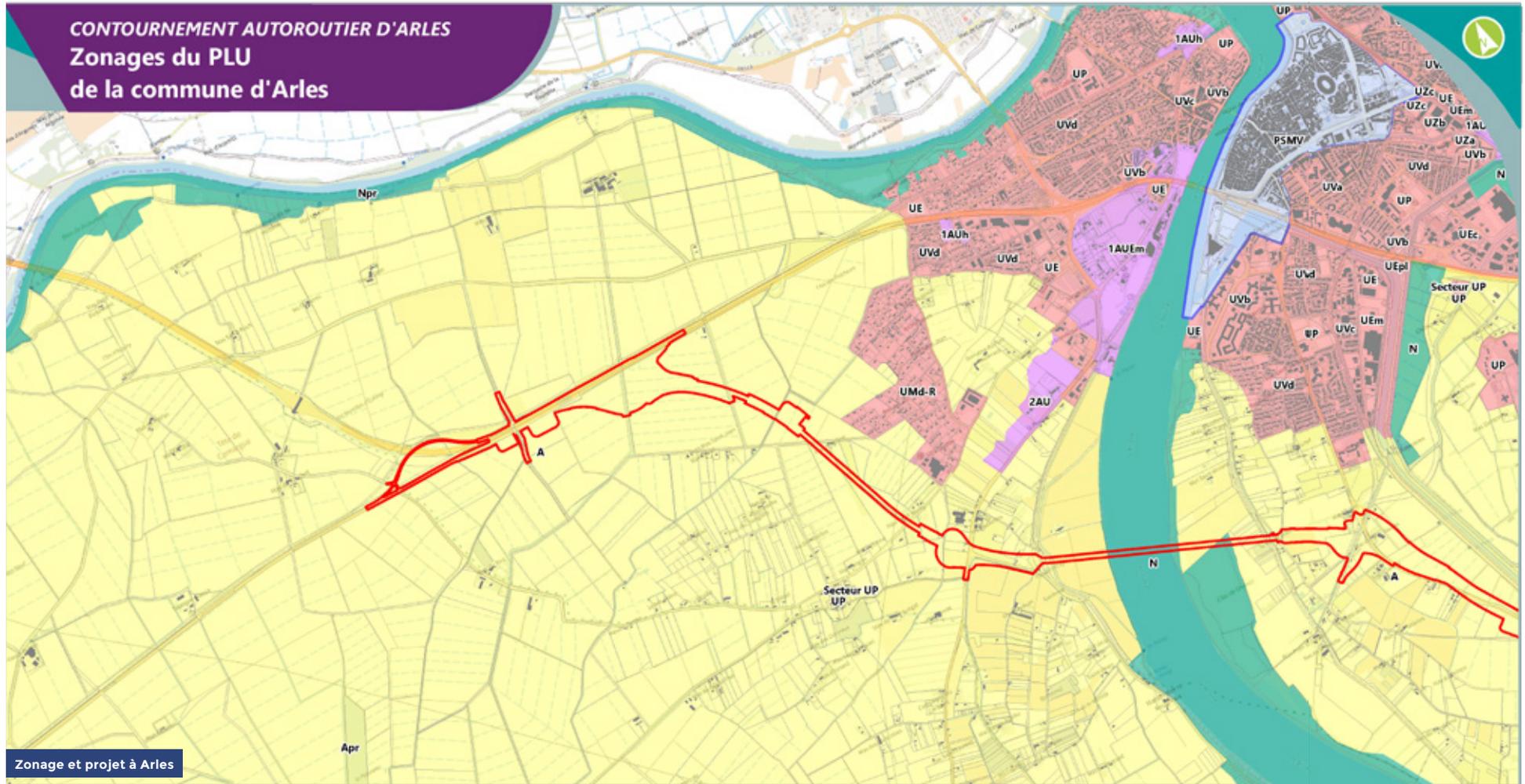
Zone 1AUE zone destinée à être urbanisée pour une activité économique,

Zone UP : zone d'équipements publics et collectifs

L'emprise du projet concerne en quasi-totalité le zonage A (97,9 %) avec quelques emprises très réduites sur les zonages Apr, N, NPr, 1AUE et UP.

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Zonages du PLU de la commune d'Arles



Zonage et projet à Arles

Légende

- Emprise technique
- Bâti
- Limite parcellaire

PLU de Arles

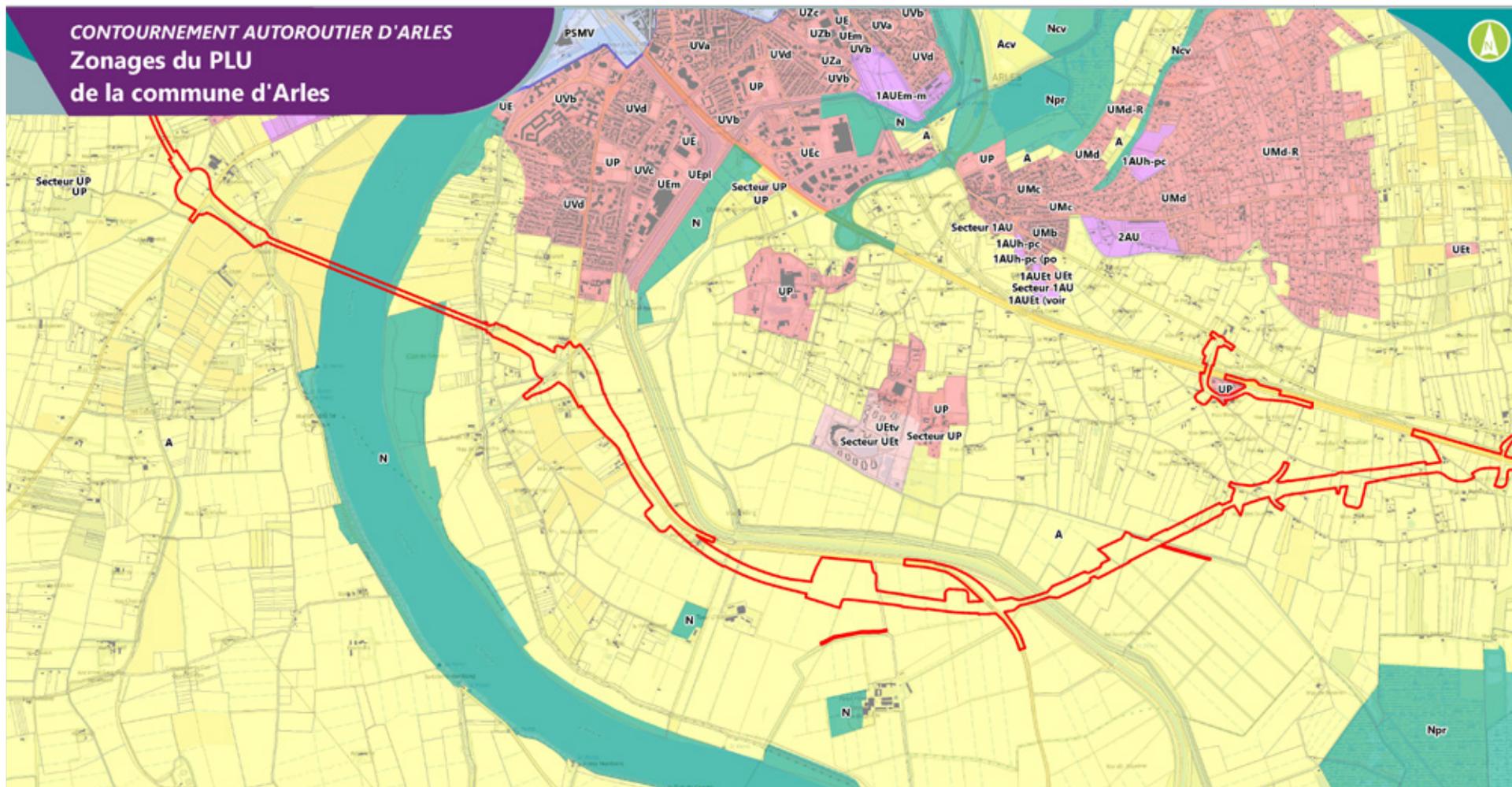
- 1AUh-m : Les futures zones économiques de mixité urbaine
- 1AUh-m : Secteur correspondant au secteur des Mirames
- 1AUh : Zone d'urbanisation future à réaliser sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble, principalement destinée à l'accueil de l'habitat
- 2AU : Zone d'urbanisation future qui doit faire l'objet d'une procédure d'évolution du Plan Local d'Urbanisme et d'une Orientation d'Aménagement et de programmation pour évoluer vers le statut de zone 1AU et être aménagée
- A : Zone comprend les terrains qui font l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique, biologique et économique des terres
- Apr : Espaces agricoles reconnus comme espaces naturels remarquables de la loi littoral, dans lesquels s'appliquent les dispositions générales des zones A et N
- N : Zone naturelles
- Npr : Secteur liée aux espaces naturels remarquables par application de la loi Littoral en vigueur sur l'ensemble du territoire
- UE : Zone affectée principalement aux activités économiques, commerciales, industrielles et artisanales
- UEc : Zones tertiaires et commerciales
- UEm : Zones économiques de mixité urbaine ou les constructions à usage d'habitation sont autorisées
- UEpl : Le site du port de plaisance d'Arles
- UEm-R : Secteurs correspondant à la zone urbaine dite «restreinte» ou la construction
- UP : Zone rassemble Les sites d'équipements publics et collectifs (notamment scolaire, santé, culturel, sportif, administratif, universitaire ...) de l'agglomération d'Arles et ses villages
- UVa : Zone d'intérêt architectural et patrimonial au tour du centre ancien
- UVb : Les quartiers d'habitat collectif ou intermédiaire
- UVc : Les quartiers en tissu continu du centre urbain
- UVd : Les quartiers d'habitat du centre urbain
- UZa : Secteur localisé aux abords de la chapelle St Honorat, est plus particulièrement voué à l'accueil d'espaces paysagers pouvant accueillir des aires de stationnement et des ouvrages nécessaires à la gestion des eaux pluviales
- UZb : Secteur plus particulièrement voué à l'accueil de constructions à destination culturelle, touristique, commerciale, de services, d'activités économiques, d'équipement collectif d'intérêt public
- UZc : Secteur plus particulièrement voué à l'accueil de constructions d'architecture contemporaine à destination culturelle, touristique, résidentielle, hôtelière, commerciale, de services, d'activités économiques, de stationnement et d'équipement
- PSMV : Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
- Secteur Ecole de Giméaux : Zone suspendue suite à l'ordonnance du 27 septembre 2017 (voir RNU)
- Secteur UP gens du voyage : Zone suspendue suite à l'ordonnance du 27 septembre 2017 (voir RNU)



Date : 04/10/2023
 Fond de plan : ©IGN - SCAN 25
 Sources : EGIS

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Zonages du PLU de la commune d'Arles



Légende

- Emprise technique
- Bâti
- Limite parcellaire

PLU de Arles

- | | | | |
|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1AUEm: Les futures zones économiques de mixité urbaine 1AUEm-m: Secteur correspondant au secteur des Minimes 1AUET: Les futures unités touristiques 1AUd: Zone suspendue suite à l'ordonnance du 27 septembre 2017 (voir RNU) 1AUh-pc: Secteur limitant les hauteurs à 8 mètres et deux niveaux de construction (R+1) à l'ord de crue 1AUh-pc (po): Secteur limitant les hauteurs à 8 mètres et deux niveaux de construction (R+1) à l'ord de crue (partie de zone suspendue suite à l'ordonnance du 27 septembre 2017 - voir RNU) 2AU: Zone d'urbanisation future qui doit être l'objet d'une procédure d'évaluation du Plan Local d'Urbanisme et d'une Orientation d'Aménagement et de programmation pour être soumis au statut de zone 1AU et être | <ul style="list-style-type: none"> A: Zone comprend les terrains qui font l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agroéconomique, biologique et économique des terres agricoles Acv: Zone agricole dont la constructibilité est limitée en raison d'une sensibilité paysagère forte (Directive Paysagère Alpienne) N: Zone naturelles Niv: Zone naturelle non constructible en raison d'une sensibilité paysagère forte (Directive Paysagère Alpienne) Npr: Secteur lié aux espaces naturels remarquables par application de la loi Littoral en vigueur sur l'ensemble du territoire Uf: Zone affectée principalement aux activités économiques, commerciales, industrielles et artisanales Usc: Zones tertiaires et commerciales UEm: Zones économiques de mixité urbaine ou les constructions à usage d'habitation sont autorisées | <ul style="list-style-type: none"> UEpl: Le site du port de plaisance d'Arles UEt: Les unités touristiques UEtv: Secteur mixte au tourisme et à l'habitation sur le secteur de l'Estan UMc: Secteurs d'habitat collectif issus d'opération de grande envergure UMc: Secteurs correspondant au tissu continu UMc: Secteurs correspondant au tissu discontinu UMc-R: Secteurs correspondant à la zone urbaine gèle vestibulaire ou la construction est conditionnée à la réalisation des réseaux UP: Zone rassemble les sites d'équipements publics et collectifs (équipement scolaire, santé, culturel, sport, administration, universitaire...) de l'agglomération d'Arles et ses villages UVa: Zones économiques de mixité urbaine ou les constructions à usage d'habitation sont autorisées UVb: Les quartiers d'habitat collectif ou intermédiaire UVc: Les quartiers en tissu continu du centre urbain UVd: Les quartiers d'habitat du centre urbain UZa: Secteur localisé aux abords de la Chapelle St Honorat et plus particulièrement adapté à l'accueil d'espaces paysagers pouvant inclure des aires de stationnement et des ouvrages nécessaires à la gestion des eaux pluviales UVb: Secteur plus particulièrement voué à l'accueil de constructions à destination culturelle, touristique, commerciale, de services, d'activités économiques UVc: Secteur plus particulièrement voué à l'accueil de constructions d'architecture contemporaine à destination culturelle, touristique, résidentielle, tertiaire commerciale, de services, d'activités économiques, de stationnement et d'équipement | <ul style="list-style-type: none"> PSMV: Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur Secteur Ecole de Gimexau: Zone suspendue suite à l'ordonnance du 27 septembre 2017 (voir RNU) Secteur Font de Cris Foin de Cray: Zone suspendue suite à l'ordonnance du 27 septembre 2017 (voir RNU) Secteur Uf Village Camarguais: Zone suspendue suite à l'ordonnance du 27 septembre 2017 (voir RNU) Secteur UP CAT les Abelles: Zone suspendue suite à l'ordonnance du 27 septembre 2017 (voir RNU) Secteur UP gers du voyage: Zone suspendue suite à l'ordonnance du 27 septembre 2017 (voir RNU) |
|---|---|---|--|



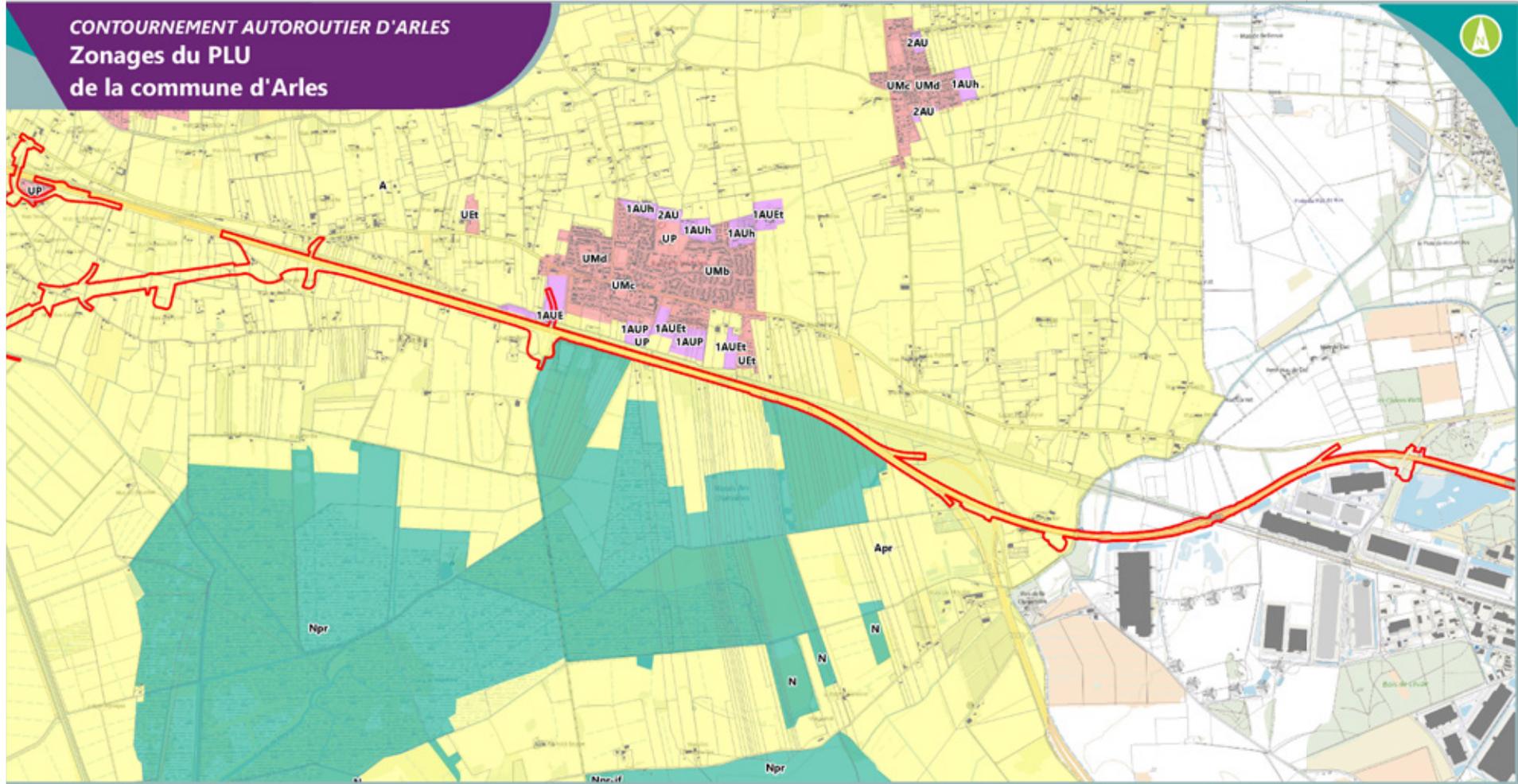
Date : 04/10/2023
 Fond de plan : IGN - SCAN 25
 Sources : EGIS

Planche 2



CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Zonages du PLU de la commune d'Arles



Légende

- Emprise technique
- Bâti
- Limite parcellaire

PLU de Arles

- 1AUE : Zone affectée principalement aux activités de type industriel et artisanal ou d'entrepôts et commerces ainsi que de bureaux et services, y compris les hôtels
- 1AUEt : Les futures unités touristiques
- 1AUH : Zone d'urbanisation future à réaliser sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble, principalement destinée à l'accueil de l'habitat

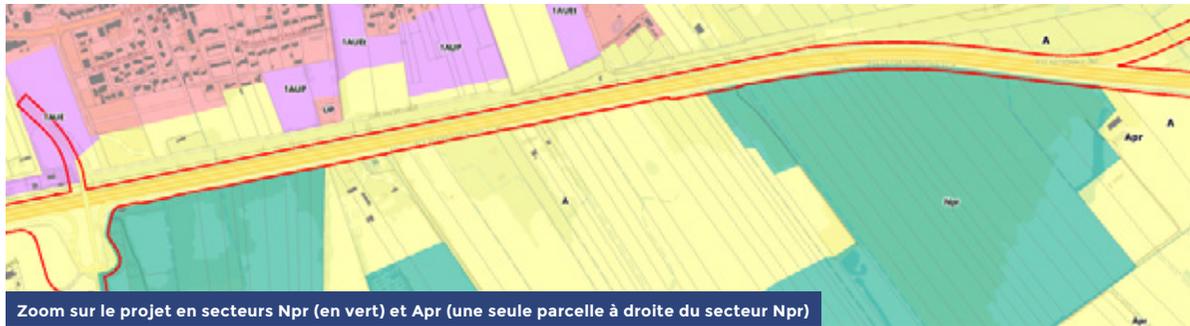
- 1AUP : Zone regroupe les futures zones d'équipements publics et collectifs de l'agglomération d'Arles et ses villages à réaliser sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble
- 2AU : Zone d'urbanisation future qui doit faire l'objet d'une procédure d'évolution du Plan Local d'Urbanisme et d'une Orientation d'Aménagement et de programmation pour évoluer vers le statut de zone 1AU et être aménagée
- A : Zone comprend les terrains qui font l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles

- Apr : Espaces agricoles reconnus comme espaces naturels remarquables de la loi Littoral, dans lesquels s'appliquent les dispositions générales des zones A et N
- N : Zone naturelles
- Npr if : Secteur lié aux espaces naturels remarquables par application de la loi Littoral en vigueur sur l'ensemble du territoire, correspondant aux risques d'incendies feux de forêt
- Npr : Secteur lié aux espaces naturels remarquables par application de la loi Littoral en vigueur sur l'ensemble du territoire
- UEt : Les unités touristiques

- UMB : Secteurs d'habitat collectif issus d'opération de grande envergure
- UMc : Secteurs correspondant au tissu continu
- UMd : Secteurs correspondant au tissu discontinu
- UMc-R : Secteurs correspondant à la zone urbaine dite «restreinte» ou la construction est conditionnée à la réalisation des réseaux
- UP : Zone rassemble les sites d'équipements publics et collectifs (notamment scolaire, santé, culturel, sportif, administratif, universitaire ...) de l'agglomération d'Arles et ses villages



Date : 04/10/2023
 Fond de plan : ©IGN - SCAN 25
 Sources : EGIS



Les paragraphes suivants visent ainsi à éclairer quelle est la compatibilité du projet avec les règlements des zones traversées.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AU REGARD DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Zonage	Article 1 - Destinations, sous-destinations, usages et affectations des sols, natures d'activités interdites	Article 2 - Destinations, sous-destinations et natures d'activités soumises à des conditions particulières	Compatibilité
A	Dispositions générales des zones agricoles et naturelles.	Sont admis dans l'ensemble de la zone à l'exception du secteur Apr, quand le PPRI l'autorise : <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions et installations strictement liées et nécessaires à l'exploitation agricole. • Les affouillements et exhaussements de sols à condition d'être liés et nécessaires aux exploitations agricoles. 	NON Le projet n'est pas compatible avec les affouillements et exhaussements prévus dans le zonage
Apr	Sont interdits les occupations et utilisations du sol autres que celles explicitement mentionnées à l'article des dispositions générales des zones A et N	S'appliquent les dispositions générales des zones agricoles Apr et naturelles Apr : occupation et utilisation du sol admise sous réserve de demeurer des aménagements légers à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne porte pas atteinte à la préservation des milieux. Les aménagements doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.	OUI La zone concernée correspond à une zone de travaux temporaires pour la reprise de la RD113A et sera restituée à l'identique. Il n'y a donc pas d'incompatibilité
N	Dispositions générales des zones agricoles et naturelles.	Dans les zones concernées par l'aléa feux de forêt, tel que repéré dans la carte annexée au PLU, s'appliquent l'ensemble des recommandations citées dans le Porter à Connaissance de l'État pour la construction. Y sont seules admises les occupations et utilisations du sol liées à la mise en sécurité (inondations, incendies..) et les équipements collectifs . Sont admis dans l'ensemble de la zone à l'exception du secteur Npr Dans l'ensemble de la zone N, les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aéroports et des équipements collectifs portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions de la loi Littoral, lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative.	OUI Le projet est d'intérêt collectif sans condition particulière d'acceptation

<p>Npr</p>	<p>Sont interdits les occupations et utilisations du sol autres que celles explicitement mentionnées à l'article des dispositions générales des zones A et N</p>	<p>S'appliquent les dispositions générales des zones agricoles A et naturelles N (voir lignes précédentes) Auxquelles s'ajoutent les dispositions spécifiques à la zone Npr :</p> <p>« Sont uniquement admis dans les secteurs Npr les occupations et utilisations du sol exhaustives admises dans les Espaces Remarquables de la loi Littoral, après enquête publique dans les cas prévus par le décret n° 2004-310 du 29 mars 2004, sous réserve de demeurer des aménagements légers, et à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que Les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public ; • Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible ; • La réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à L'exercice d'activités économiques ; • A l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes ; • Les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières dont à la fois La surface de plancher et l'emprise au sol n'excèdent pas cinquante mètres carrés ; • Dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture et d'élevage d'ovins de prés salés, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques ; • Les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la loi du 31 décembre 1913 ou localisés dans un site inscrit ou classé au titre des articles L.314-1 et L341-2 du code de l'environnement. » 	<p>NON</p> <p>Sur la zone Npr, le projet consiste à créer une zone d'arrêt d'urgence non autorisée par les dispositions spécifiques à la zone Npr</p>
<p>1AUE</p>	<p>Dispositions générales des zones urbaines et à urbaniser (voir ci-avant)</p>	<p>Aucune condition particulière pour la zone 1AUE</p>	<p>OUI</p> <p>Le projet d'infrastructure n'est pas implicitement autorisé mais n'est pas non plus interdit. Toute ce qui n'est pas interdit est autorisé.</p>
<p>UP</p>	<p>Dispositions générales des zones urbaines et à urbaniser (voir ci-avant)</p> <ul style="list-style-type: none"> • les constructions à usage d'habitation autres que celles mentionnées à l'article UP2 • les constructions à usage de commerce et d'activités, de service et leurs sous-destinations les constructions à usage d'exploitation agricole et forestière autres que celles mentionnées à l'article UP2 • les constructions à usage d'autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire à l'exception des centres de congrès, d'exposition et de musée. 	<p>Sont autorisés les équipements publics et collectifs (notamment scolaire, santé, culturel, sportif, administratif, universitaire, hôpitaux, cliniques postes de commandement...)</p> <p>Dans l'ensemble de la zone UP, les constructions à usage d'habitation sont admises uniquement sous la forme d'une construction à usage d'hébergement, intégrée aux installations d'équipement sans pouvoir en être dissociée.</p> <p>Les projets d'infrastructures ne sont pas cités expressément dans l'article 2. Néanmoins en termes d'urbanisme tout ce qui n'est pas interdit est autorisé.</p>	<p>OUI</p> <p>Le projet d'infrastructure n'est pas implicitement autorisé mais n'est pas non plus interdit. Toute ce qui n'est pas interdit est autorisé</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LES DISPOSITIONS DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX ET DES SITES (TRANSCRIPTION DE L'OAP TRAME VERTE ET BLEUE)

LES ALIGNEMENTS D'ARBRES À CONSERVER (EVIA) OU À CRÉER (EVIB), DÉFINIS AU TITRE DES ARTICLES L.151-19 ET L.151-23 DU CODE DE L'URBANISME

Disposition du PLU sur les alignements d'arbres à conserver (EVIA) ou à créer (EVIB)

Les Alignements d'arbres à conserver (EVIA) ou à créer (EVIB), définis au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'Urbanisme, suivent les prescriptions suivantes :

- **Alignements d'arbres à conserver (EVIA)**

Tout abattage d'arbres de haute tige est proscrit, hormis pour des raisons sanitaires et de sécurité : maladie, risque de chute ou obstacle visuel pour la circulation publique aux abords des carrefours et intersections (piétonne et motorisée).

Tout abattage d'arbre doit être compensé par la plantation d'un arbre de haute tige, dans le respect du principe d'alignement planté. Un périmètre suffisant doit être conservé autour des arbres de haute tige afin d'assurer leur pérennité et leur développement.

- **Alignements d'arbres à créer (EVIB)**

Les linéaires identifiés doivent être plantés d'arbres de haute tige, choisis en cohérence avec les alignements d'arbres existants à proximité.

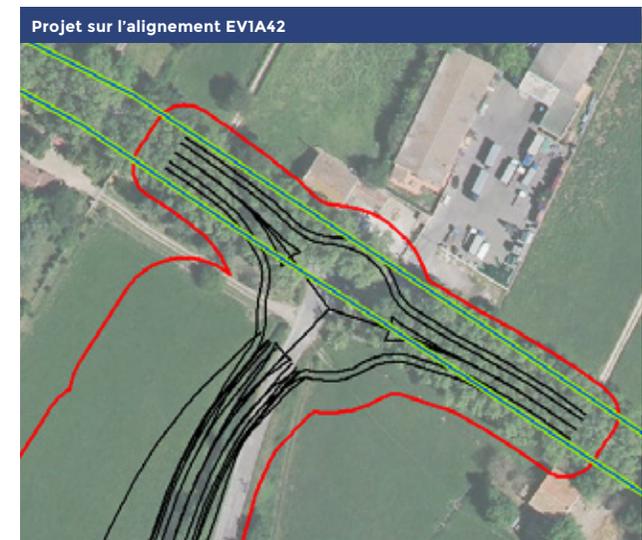
L'incompatibilité du projet avec l'EVIA42

Le projet impacte l'alignement d'arbres à conserver (EVIA42) :

Identifiant	Description	Localisation	Secteur
EVIA42	Deux alignements arborés situés de part et d'autre de la route de la Crau Raphèle. Ces rangées sont uniquement composées de platanes.	Route de la Crau, Pont de Crau, Raphèle	Saint-Martin-de-Crau, Draille marseillaise, RN113

Deux alignements arborés sont situés de part et d'autre de la route de la Crau Raphèle. Il s'agit d'alignements de platanes (en vert sur la carte à droite).

La réalisation d'un rond-point permettant le raccordement sécurisé du barreau de Raphèle nécessitera l'abattage de quelques platanes ce qui n'est pas autorisé par le règlement des alignements d'arbres à conserver.



Les aménagements paysagers envisagés dans le cadre du projet de contournement autoroutier d'Arles

Un aménagement paysager avec reboisement est prévu à proximité immédiate du giratoire au droit du bassin de gestion des eaux pluviales.

D'autre part, Il est prévu de replanter les arbres d'alignements impactés de part et d'autre du giratoire créé.

Le projet n'est pas compatible avec l'alignement d'arbres EVIA42.

LES CONTINUITÉS VÉGÉTALES À CONSERVER (EV2A) OU À CRÉER (EV2B), AINSI QUE LES GRANDES CONTINUITÉS D'ESPACES OUVERTS À CONSERVER (EV2C) AU TITRE DES ARTICLES L.151-19 ET L.151-23 DU CODE DE L'URBANISME

Disposition du PLU sur les alignements d'arbres à conserver (EV2A) ou à créer (EV2B)

Les Continuités végétales à conserver (EV2A) ou à créer (EV2B) ainsi que les Grandes continuités d'espaces ouverts à conserver (EV2C) au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code l'Urbanisme, suivent les prescriptions suivantes :

• Continuités végétales à conserver (EV2A)

Les continuités arborées et arbustives recensées au plan de zonage sont à conserver dans leur linéaire actuel.

Les coupes et abattages ne sont autorisés que dans les cas suivants :

- L'entretien et la gestion de la végétation ;
- La gestion des risques sanitaires et de sécurité ;
- La création d'accès nécessaire au fonctionnement de la zone urbaine.

Le maintien de ces continuités végétales peut être accompagné par l'aménagement des cheminements doux aux abords.

L'incompatibilité du projet avec l'EV2A36

La continuité végétale à conserver suivante est impactée par le projet.

Identifiant	Description	Secteur
EV2A36	Continuités végétales à conserver	Draille marseillaise, Saint-Martin-de-Crau

Même si cette continuité végétale sera replantée en décalé de sa localisation actuelle, le projet n'est pas compatible avec cette prescription car la coupe de cette EV2A36 n'est pas en lien avec l'entretien et la gestion de la végétation, avec la gestion des risques sanitaires et de sécurité, avec la création d'accès nécessaire au fonctionnement de la zone urbaine.

Le projet n'est pas compatible avec l'EV2A36.



- Continuités végétales à conserver (EV2A)
- Continuités végétales à créer (EV2B)
- Grandes continuités d'espaces ouverts à conserver (EV2C)

PROJET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE D'ARLES

Les adaptations sont proposées sur la base des études préliminaires.

Elles sont circonscrites au seul projet et s'attachent à préserver les orientations stratégiques définies par la commune.

Elles sont synthétisées dans le tableau ci-dessous et détaillées dans la suite du document.

Éléments du PLU concerné	Incompatibilité	Propositions de modification
Règlementation du zonage	<ul style="list-style-type: none"> • En zone A, le projet n'est pas compatible avec le règlement car les affouillements et exhaussements prévus dans ce zonage doivent être nécessairement liés aux exploitations agricoles ; • En zone Npr, <ul style="list-style-type: none"> - « Sont uniquement admis dans les secteurs Npr les occupations et utilisations du sol exhaustives admises dans les Espaces Remarquables de la loi Littoral, après enquête publique dans les cas prévus par le décret n° 2004-310 du 29 mars 2004, sous réserve de demeurer des aménagements légers, et à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux » - Sur la zone Npr, le projet consiste à créer une zone d'arrêt d'urgence non autorisée par les dispositions spécifiques à la zone Npr. 	<p>Modification du règlement : En zone A, article 2 : « Les affouillements et exhaussements de sols à condition d'être liés et nécessaires aux exploitations agricoles et au projet du contournement autoroutier d'Arles » ;</p> <p>Dispositions générales pour les zones agricoles et naturelles, article 2 Occupations et utilisations du sol admises dans la zone Npr : rajouter un f) « Les aménagements nécessaires au contournement autoroutiers d'Arles sont autorisés »</p>
Alignement d'arbres à préserver (EVIA)	Alignement arboré à conserver EVIA42 impacté par la création de l'échangeur de Balarin	Modification du plan de la prescription avec la suppression de l'alignement d'arbres à conserver et localisé route de la Crau et remplacement par alignement de part et d'autre du giratoire qui impacte cet EVIA42
Éléments naturels et végétaux à protéger	Impact d'autres éléments de paysage à protéger	Modification du règlement
Continuité végétale à conserver (EV2A) :	Continuité végétale à conserver EV2A36 route des Marais détruite par le projet	Modification du plan de la prescription avec le décalage par rapport à sa localisation actuelle de la continuité végétale à conserver EV2A36 localisée route des Marais (pas de réduction du linéaire de la EV2A36)

MODIFICATION DU RÈGLEMENT

Les modifications du règlement du PLU apparaissent en bleu dans les textes ci-dessous.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES À TOUTES LES ZONES AGRICOLES ET LES ZONES NATURELLES

Article 2 DG.A/ N : Destinations, sous-destinations et natures d'activités soumises à des conditions particulières

Occupations et utilisations du sol admises dans les zones Apr et Npr

Occupations et utilisations du sol exhaustives admises dans les Espaces Remarquables de la loi Littoral délimités par les secteurs Apr et Npr, après enquête publique dans les cas prévus par le décret n° 2004-310 du 29 mars 2004, sous réserve de demeurer des aménagements légers, et à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :

- a) Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion [...]
- e) Les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la loi du 31 décembre 1913 ou localisés dans un site inscrit ou classé au titre des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement.

f) Les aménagements nécessaires au contournement autoroutiers d'Arles sont autorisés.

Les aménagements mentionnés aux a, b et d du présent article doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

Les autres articles des dispositions générales applicables à toutes les zones agricoles et les zones naturelles ne sont pas modifiés.

DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

Article 2 A2 : Destinations, sous-destinations et natures d'activités soumises à des conditions particulières

[...]

Sont admis dans l'ensemble de la zone à l'exception du secteur Apr , quand le PPRi l'autorise :

- Les constructions et installations strictement liées et nécessaires à l'exploitation agricole.
- Les constructions des organisations agricoles à forme collective, concernant notamment l'ingénierie, la production, le stockage, le traitement, la transformation et la commercialisation des produits agricoles (coopératives, SICA)
- Les constructions à usage d'habitation dont la présence est nécessaire (exploitants et salariés) au bon fonctionnement de l'activité agricole, dans la limite de 250m² de surface de plancher. Ces constructions doivent être implantées dans un rayon de 50m autour des bâtiments agricoles existants. Leur localisation ne doit pas porter atteinte à l'intégrité des surfaces cultivables.
- Les constructions de bâtiments liés à l'élevage industriel des animaux à condition que leur implantation soit distante d'au moins 300 mètres des zones U et AU du PLU.
- Les gîtes lorsqu'ils constituent un complément direct de l'exploitation et qu'ils sont soumis à déclaration
- L'usage en tant que chambres d'hôtes d'une partie de l'habitation
- Les affouillements et exhaussements de sols à condition d'être liés et nécessaires aux exploitations agricoles **et au projet du contournement autoroutier d'Arles.**
- Les installations liées aux activités sportives qui se pratiquent sur le territoire à la condition qu'elles ne compromettent pas la qualité paysagère du site.

Les autres articles des dispositions applicables aux zones agricoles ne sont pas modifiés.

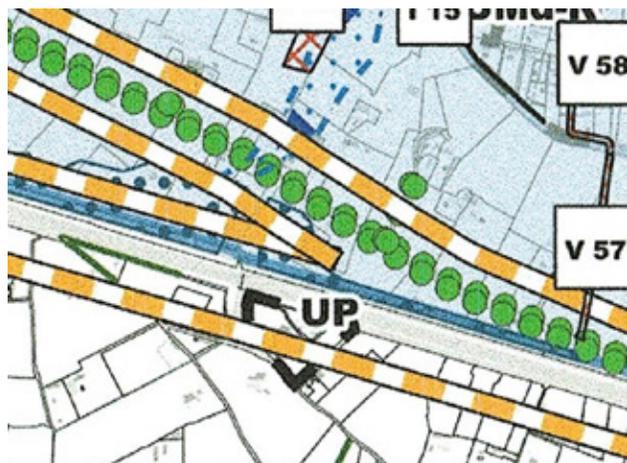
MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

CRÉATION D'UN ER SPÉCIFIQUE AU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Une possible inscription d'un emplacement réservé dans le plan de zonage du PLU de la commune d'Arles, pour le contournement autoroutier d'Arles, pourrait être proposée ultérieurement à l'occasion de la procédure MECDU.

MODIFICATION DE LA PRESCRIPTION D'ALIGNEMENT D'ARBRES À PRÉSERVER EVIA42

Plan de zonage opposable



Extrait du plan de zonage d'Arles dans le secteur de Balarin

Plan de zonage modifié (schéma de principe).

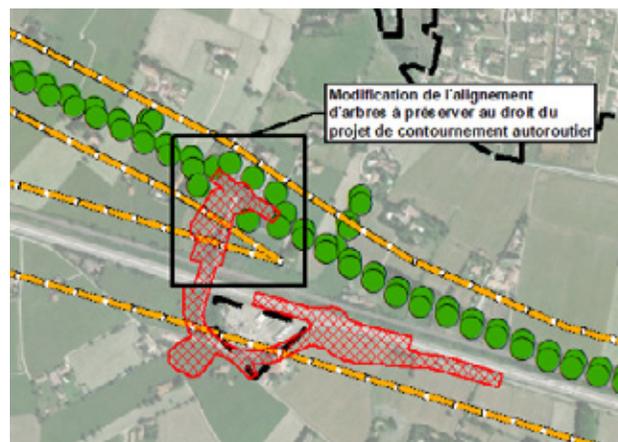


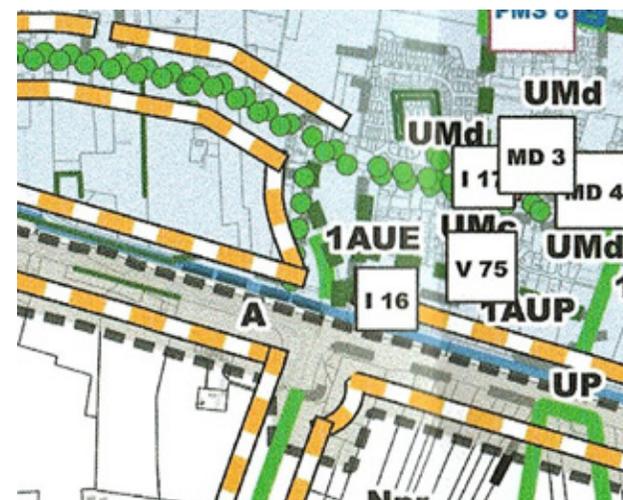
Schéma de principe de la modification de la prescription EVIA42 sur le plan de zonage d'Arles dans le secteur de Balarin

LÉGENDE

- Alignement d'arbres à conserver (EVIA)
- Continuités végétales à conserver (EV2A)
- Continuités végétales à créer (EV2B)
- Marges de recul des routes classées à grande circulation
- Projet de contournement autoroutier d'Arles (DDTM 13 - juillet 2012)
- Emprise projet

MODIFICATION DE LA CONTINUITÉ VÉGÉTALE À CONSERVER EV2A36

Plan de zonage opposable



Extrait du plan de zonage d'Arles dans le secteur de la Route des Marais

Plan de zonage modifié (schéma de principe)

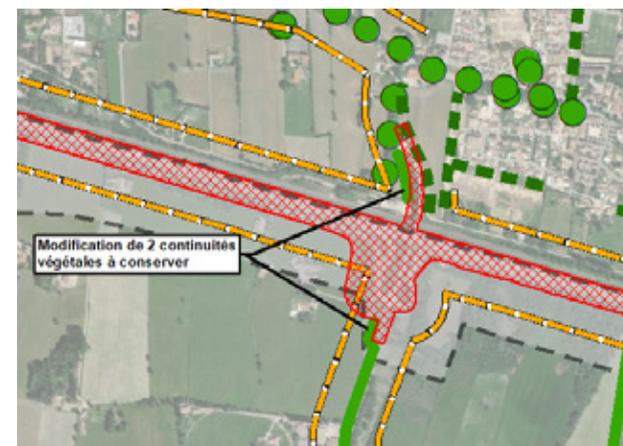


Schéma de principe de la modification de la prescription EV2A36 sur le plan de zonage d'Arles dans le secteur de la Route des Marais

LA CONCERTATION

POUR VOUS INFORMER

Pour informer le public sur le projet, la Ville d'Arles met en place les outils suivants :

- Le site internet de la Ville d'Arles : www.ville-arles.fr ;
- La page Facebook de la Ville d'Arles : www.facebook.com/villearles ;
- Le présent dossier support de la concertation :
 - Disponible en téléchargement sur le site internet de la Ville d'Arles
 - Disponible en version papier en Mairie d'Arles, Pôle des Services Publics 1 - Direction du Développement Territorial - Service Grands projets et Planification territoriale, 2^e étage salle 222 (11 rue Parmentier, Arles) du lundi au vendredi (8h30-12h et 13h30-16h30) ;

POUR DONNER VOTRE AVIS

La Ville d'Arles met à disposition du public :

- Un registre papier disponible en Mairie d'Arles, Pôle des Services Publics 1 - Direction du Développement Territorial - Service Grands projets et Planification territoriale, 2^e étage salle 225 (11 rue Parmentier, Arles) du lundi au vendredi, aux heures habituelles du service (8h30-12h et 13h30-16h30) sauf jours fériés locaux et nationaux ;
- L'adresse postale suivante : Pôle des Services Publics 1 - Direction du Développement Territorial - Service Grands projets et Planification territoriale (11 rue Parmentier, Arles) ;
- L'adresse e-mail suivante : arles.concertationmecdu.plu@ville-arles.fr ;

LES SUITES DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, un bilan sera réalisé et rendu public par la Ville d'Arles. Il permettra à la DREAL PACA, maître d'ouvrage du projet de contournement, de compléter le dossier réglementaire de Mise en Compatibilité des Documents qui sera soumis à l'Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de 2024, sous l'égide du commissaire enquêteur désigné.

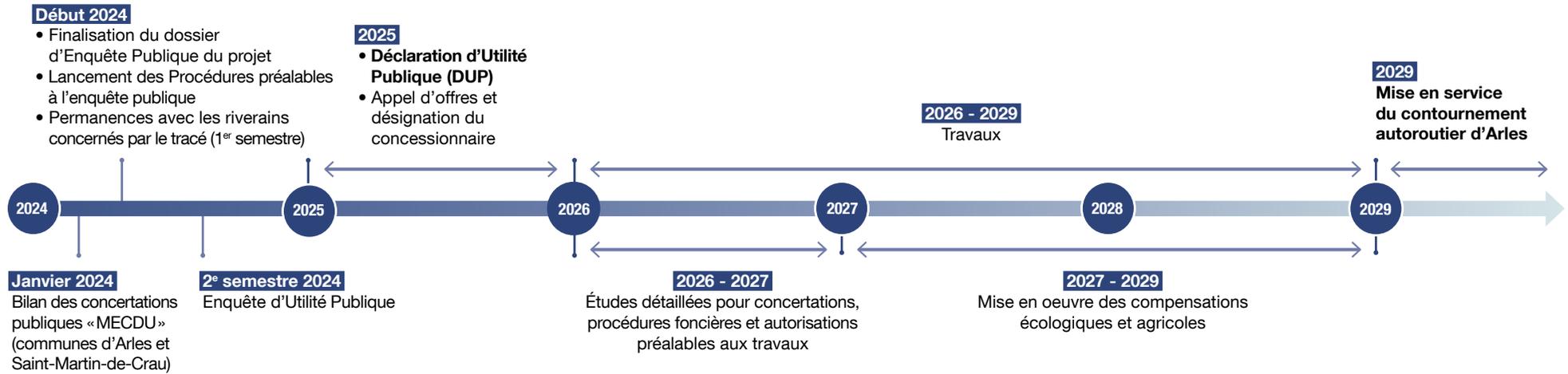
Cette Enquête constituera la dernière phase de consultation du public, sur la base du projet de contournement complet et stabilisé, avant l'instruction par le conseil d'État en vue de l'arrêté portant déclaration d'utilité publique (DUP) du projet et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU).





LES PROCHAINES ÉTAPES

Calendrier prévisionnel du projet



ANNEXES

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPÉRIEUR

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

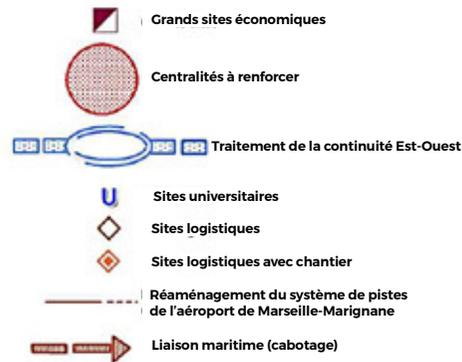
La DTA des Bouches-du-Rhône a été approuvée par décret le 10 mai 2007. Le projet de contournement autoroutier d'Arles est mentionné dans la DTA à travers la carte des orientations (voir extrait cartographique suivant) comme orientation permettant de traiter la continuité Est-Ouest.

La DTA des Bouches-du-Rhône indique notamment ceci « Dans le secteur d'Arles, la **continuité autoroutière**, au vu de la configuration générale de l'infrastructure actuelle, **nécessite un nouveau contournement et un nouveau franchissement du Rhône** permettant d'une part de pallier les problèmes actuels induits par la traversée des zones urbaines et d'autre part de concourir au développement du potentiel logistique multi modal (fluvio-maritime, rail, route), du site Arles-Tarascon-Beaucaire. »

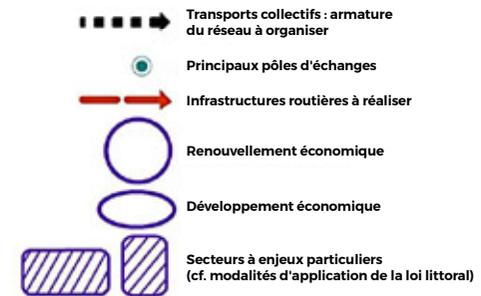
Le projet est compatible avec les objectifs de la DTA des Bouches du Rhône.

Légende de la cartographie de la DTA des Bouches-du-Rhône (source : DTA des Bouches du Rhône)

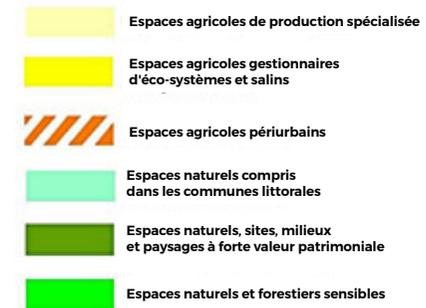
ORIENTATIONS RELATIVES AU RAYONNEMENT ET A LA MÉTROPOLISATION

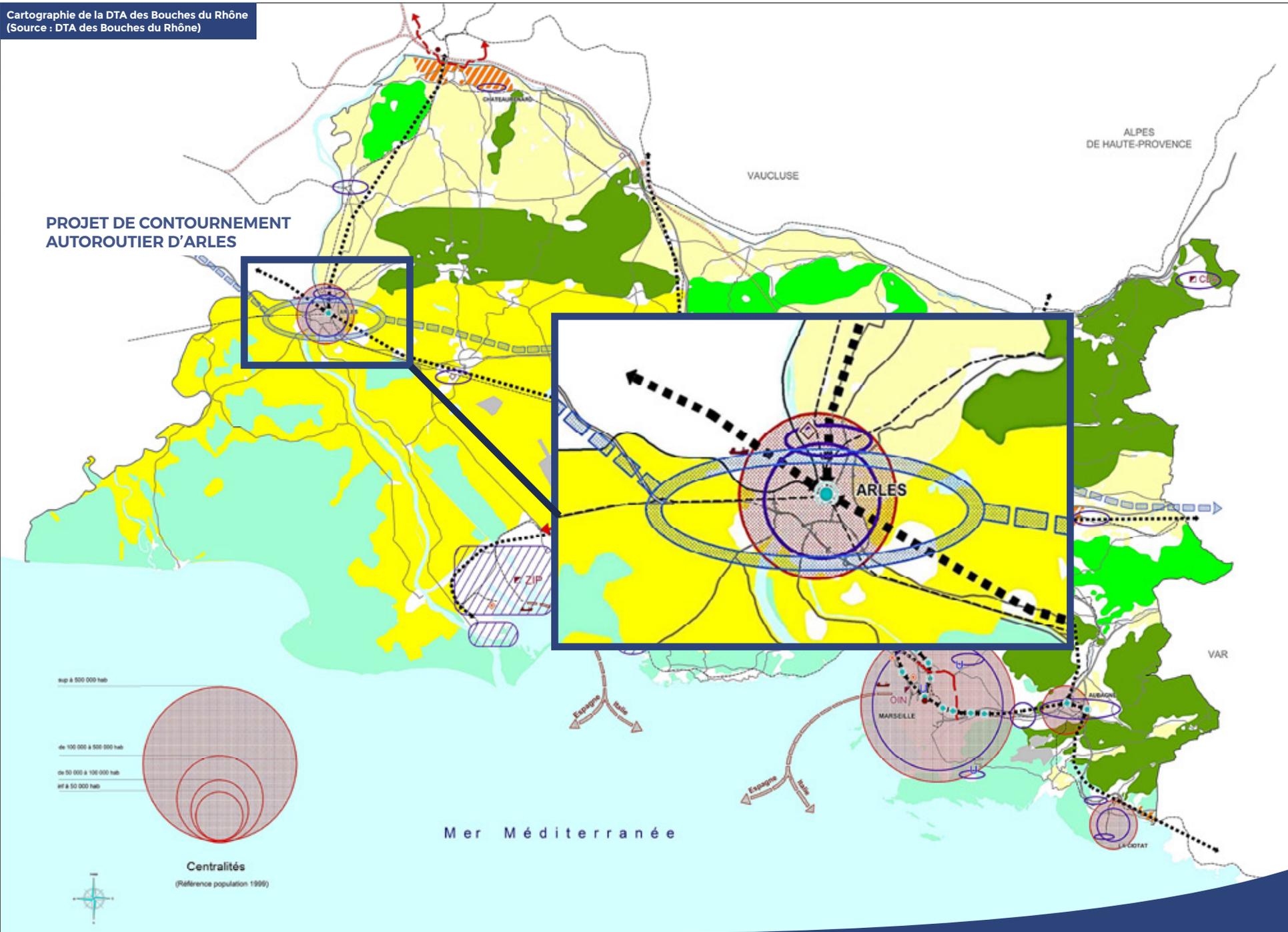


ORIENTATIONS RELATIVES AU FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE



ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES NATURELS ET AGRICOLES





ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LE SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES OCCITANIE

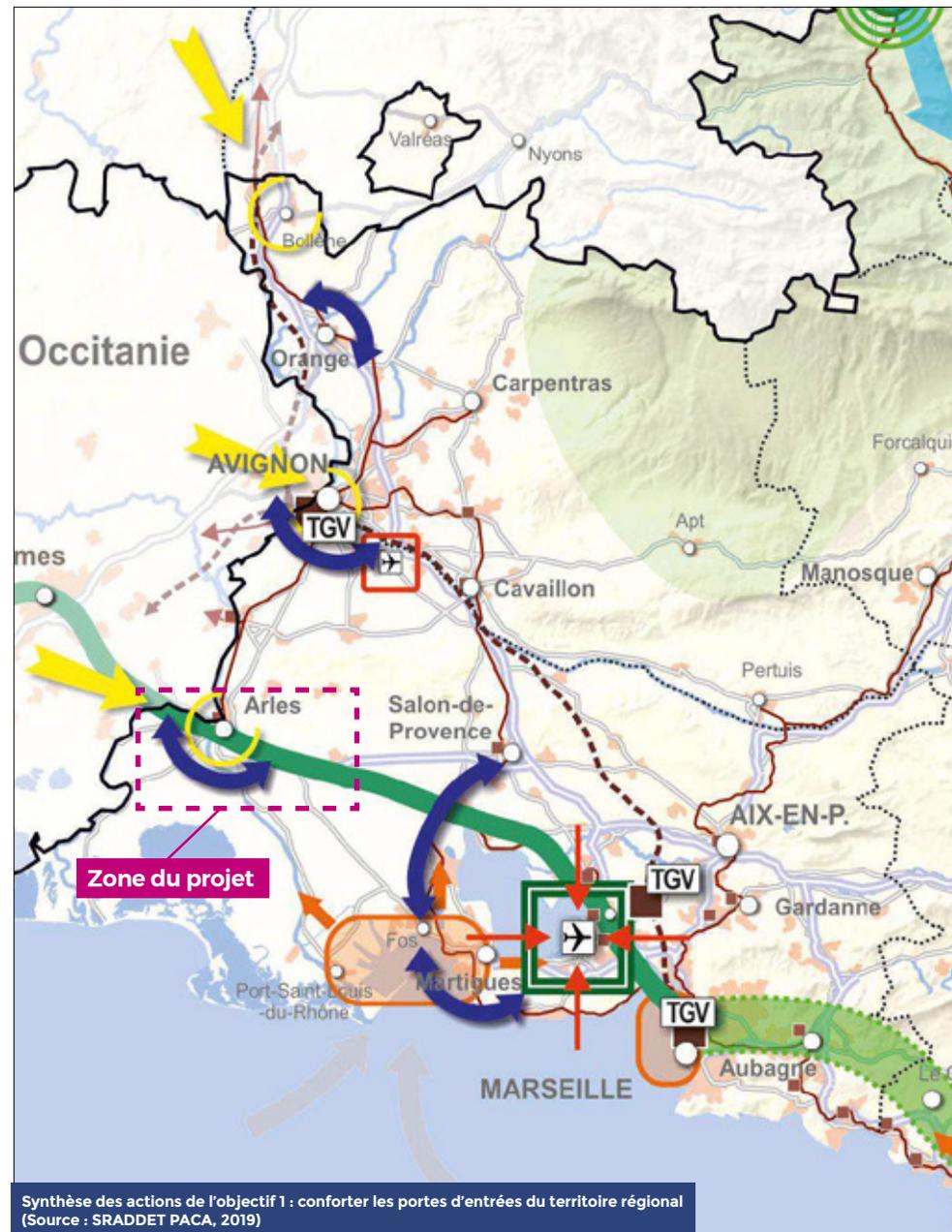
Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (SRADDET PACA) a été adopté le 26 juin 2019. Il est en cours d'approbation par le Préfet de région.

Le SRADDET Occitanie PACA a été arrêté le 19 décembre 2019. Il a ensuite été adopté par l'Assemblée régionale le 30 juin 2022 puis approuvé par le préfet de région le 14 septembre 2022.

Déclinées en axes et orientations, les trois lignes directrices comportent des objectifs qualitatifs ou quantitatifs pour 2030 et 2050 :

- **Ligne directrice 1** : renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional
 Dans sa ligne directrice 1, le SRADDET PACA inscrit le projet de contournement d'Arles comme projet d'infrastructure nouvelle à soutenir. Le projet du contournement autoroutier d'Arles est notamment cité dans les objectifs 1 « conforter les portes d'entrées du territoire régional » et 2 « définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale à l'échelle régionale » en tant que projet à soutenir (**voir carte ci-contre pour l'objectif n°1 - encadrés roses**).

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">  Sites aéroportuaires
Accompagner le développement à l'international long-courrier
Renforcer la desserte des aéroports  Mettre en place une stratégie spécifique Infrastructures routières et autoroutières
 Soutenir l'itinéraire alternatif A51 (modernisation Sisteron-Grenoble)  Soutenir les projets d'infrastructures nouvelles (LEO, contournement Arles, liaison Fos-Salon) Portes et infrastructures ferroviaires
 Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle PCA  Maintenir les Trains d'équilibre du territoire (TET) et liaisons interrégionales | <ul style="list-style-type: none">  Conforter les portes d'entrée (étoile de Veynes et gare TGV d'Oulx)  Améliorer la desserte des PEM des aéroports de Marseille et de Nice  Désenclaver les Alpes du Sud pour favoriser l'attractivité touristique Sites portuaires
 Mettre en place des façades portuaires  Développer les hinterlands avec des corridors ferroviaires et fluviaux  Portes d'entrée  Gares de voyageurs d'intérêt national  Gares de voyageurs d'intérêt régional |
|--|---|



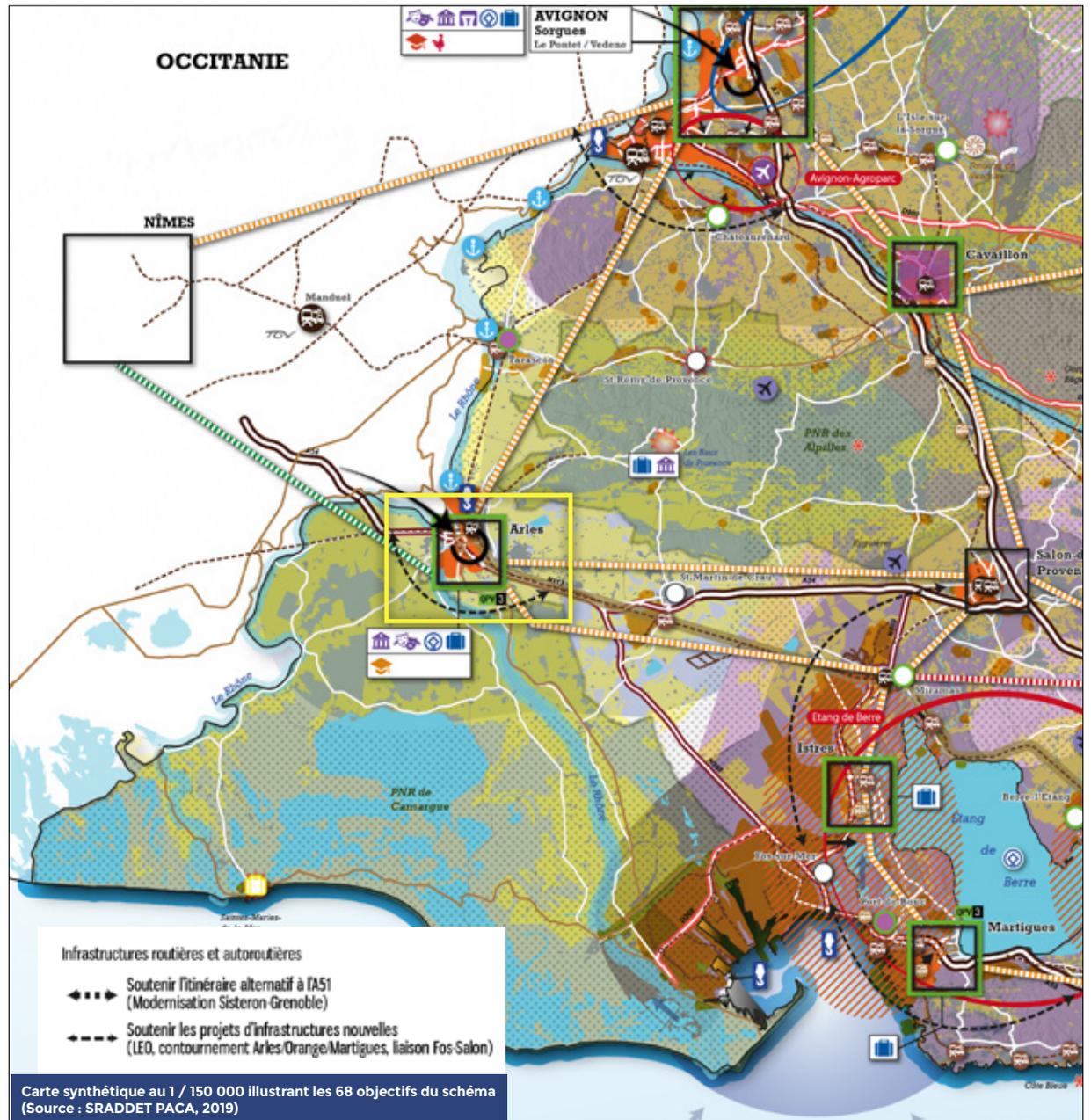
- **Ligne directrice 2** : maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau --> le SRADDET PACA identifie le projet comme « projet structurant d'infrastructures routières permettant de mieux relier les centralités ».
- **Ligne directrice 3** : conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants --> le projet n'est pas concerné par cette ligne directrice.

La carte de synthèse des objectifs du SRADDET de la région Sud Provence-Alpes-Côte-d'Azur de 2019, reprise ci-après pour le secteur du projet, fait figurer le projet du contournement autoroutier d'Arles (encadré jaune sur la carte ci-contre), dans la partie de légende suivante :

Ligne directrice 1 : renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

- **Axe 1** : Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique
 - **Orientation 1** : Un territoire connecté et plus accessible au niveau national, européen et international
 - **Objectif 1** : Conforter les portes d'entrées du territoire régional

Le projet est compatible avec le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes.



ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) DU PAYS D'ARLES

Le projet de SCOT du Pays d'Arles a été arrêté par délibération du comité syndical le 24 février 2017. Le SCOT a été approuvé par le conseil syndical du vendredi 13 avril 2018 et modifié le 26 avril 2019. Il est accompagné d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et d'un Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Le projet du contournement autoroutier d'Arles est identifié dans certaines orientations du SCOT ainsi que certaines prescriptions ou recommandations associées :

- Orientation 1.1.1 : prévoir et s'appuyer sur les équipements et infrastructures, supports du développement économique et du transport de marchandises

Prescription n° 1 : « P1 : Le SCOT affirme le caractère stratégique de certains axes routiers et autoroutiers pour le développement économique et pour la structuration des pôles d'activités stratégiques et structurants. Il s'agit plus particulièrement : du contournement autoroutier d'Arles à créer à terme et de la RN113, à requalifier dans la continuité de la réalisation du contournement autoroutier » ;

- Orientation 1.3. Dynamiser, valoriser la production agricole locale et diversifier les débouchés
- Recommandation n°13 « R13 : Des réflexions complémentaires seraient à mener sur l'opportunité de liaisons renforcées avec des infrastructures plus éloignées mais pouvant consolider le projet de redéploiement du MIN et l'ouvrir sur de nouveaux débouchés (RD570n vers l'A54 et le contournement autoroutier d'Arles, port fluvial d'Arles, Grand Port Maritime de Marseille...). » ;

- Orientation 2.4.3 Les grands projets d'équipements et de services : les objectifs de modération de la consommation foncière : identifie le projet comme un projet porté par l'État consommant du foncier « le contournement d'Arles, dont la consommation foncière est estimée à environ 75 hectares ».
- Orientation 2.5.1 Renforcer un réseau viaire lisible et hiérarchisé et connecté aux grands axes pour conforter le rôle d'interface et gérer les circulations motorisées du territoire
 - Prescription n° 100 « P100 : Il convient de maintenir un réseau connecté aux grandes infrastructures autoroutières reliant le Pays d'Arles à l'extérieur, notamment l'A7 et l'A54, et de fluidifier les circulations via la réalisation des grands projets d'infrastructures de contournement ou de déviation, notamment : le contournement autoroutier d'Arles »
 - Prescription n°101 : « P101 : Il s'agit par ailleurs de s'appuyer sur un schéma routier hiérarchisé connectant les principaux pôles de développement du territoire, et de reconnaître comme voies majeures pour le territoire les voies permettant de rejoindre l'A7 et l'A54 ou supports de développement économique. Ces voies majeures sont notamment : [...] la RN113, à conforter comme axe de liaison Est-Ouest à requalifier et à reconvertir en boulevard urbain apaisé dans la continuité de la réalisation du contournement autoroutier d'Arles. »

Le projet est pleinement évoqué au sein des objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) suivants :

Objectifs	Sous-objectifs	Prise en compte dans le projet
<p>① Agir sur les infrastructures, le foncier, les équipements et l'aménagement numérique pour favoriser le développement économique. Le développement économique doit pouvoir s'appuyer sur les infrastructures de communication existantes et en projet</p>	<p>Sous-objectif 1.A.1 : Le développement économique doit pouvoir s'appuyer sur les infrastructures de communication existantes et en projet (A54, A7, projet de contournement autoroutier d'Arles et de contournement de Châteaurenard, LEO) et sur une offre de transport multimodale</p>	<p>« Renforcer le réseau routier par interconnexion des infrastructures existantes (notamment la RD570n comme colonne vertébrale) avec celles en projet, en particulier le contournement autoroutier d'Arles, le contournement de Châteaurenard, pour favoriser les liaisons entre les projets phares du territoire (...). »</p> <p>Le SCoT soutient à ce titre le projet de contournement autoroutier d'Arles.</p>
<p>② Organiser la mobilité et renforcer les liens internes entre les communes du Pays d'Arles en maillant l'ensemble du Pays d'Arles au travers d'un réseau viaire lisible et hiérarchisé</p>	<p>Sous-objectif 2.E.2 : Le projet prévoit d'organiser la mobilité et de renforcer les liens internes entre les communes du Pays d'Arles en maillant l'ensemble du Pays d'Arles au travers d'un réseau viaire lisible et hiérarchisé</p>	<p>« La réalisation d'infrastructures structurantes, notamment le contournement autoroutier d'Arles, le contournement de Châteaurenard à connecter à la liaison Est - Ouest et à l'A7 via l'échangeur de Bompas (...). »</p> <p>Le SCoT insiste sur la nécessité du projet de contournement autoroutier d'Arles afin de renforcer les liens internes entre les communes du Pays d'Arles.</p>
<p>③ Définir dans les projets de développement des modalités de préservation des ressources minérales et de valorisation des matériaux locaux</p>	<p>Sous-objectif 3.D.2 : Le SCOT souhaite par ailleurs définir dans les projets de développement des modalités de préservation des ressources minérales et de valorisation des matériaux locaux</p>	<p>« Le développement du territoire doit permettre de valoriser les ressources minérales, et non de les impacter. Au regard des lourds chantiers à venir, consommateurs de ressources minérales (contournement autoroutier d'Arles, création de digues dans le cadre du Plan Rhône, constructions de logements...), il s'agit de limiter les pressions sur la ressource tout en réduisant les dépendances extérieures. »</p> <p>Le SCoT soutient à ce titre le projet de contournement autoroutier d'Arles.</p>

Le projet est compatible avec le SCOT du Pays d'Arles

ÉLÉMENTS DU PLU D'ARLES COMPATIBLES AVEC LE PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD de la ville d'Arles s'articule en trois parties :

- Partie A : Orientation urbaines :
 - Ambition 1 : L'habitat arlésien régénéré ;
 - Ambition 2 : Le renouveau économique arlésien confirmé ;
 - **Ambition 3 : Des mobilités actives et solidaires ;**
 - Ambition 4 : Un enrichissement territorial au prisme de l'accès au numérique.
- Partie B : Orientations patrimoniales, paysagères et environnementales :
 - Ambition 1 : Arles, « haut lieu patrimonial et culturel », une valeur paysagère et architecturale à préserver et valoriser ;
 - Ambition 2 : L'eau, une ressource à préserver, une contrainte à prendre en compte ;
 - Ambition 3 : Valoriser les ressources naturelles locales, répondre aux enjeux énergétiques du territoire ;
 - Ambition 4 : La matrice verte et bleue comme trame au développement urbain, pour une ville méditerranéenne durable.
- Objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

L'ambition 3 de la partie A « *Des mobilités actives et solidaires* » comprend l'orientation « *Agir pour une accessibilité régionale et intercommunale toujours améliorée* ». **La mise en œuvre du projet de contournement autoroutier d'Arles « fait partie de l'économie générale du projet d'urbanisme. Avec le détournement du centre urbain des 80 000 véhicules jour qui le traversent, Arles pourra alors engager le vaste plan de renouvellement urbain qu'il a programmé ».**

Synthèse : le projet est identifié dans les ambitions du PADD d'Arles.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Les OAP du PLU d'Arles sont divisées en 4 catégories :

- OAP Mobilités ;
- OAP Patrimoine ;
- OAP Trame Verte et Bleue ;
- et OAP Sectorielles.

Le projet est compatible avec ces 4 OAP.

Un zoom est fait sur l'OAP Trame Verte et Bleue pour expliquer la compatibilité du projet avec cette dernière.

Cette orientation concerne autant l'enveloppe urbaine principale d'Arles que les villages et les hameaux du territoire.

Les grands objectifs affichés visent à :

- Préserver tout ce qui participe aujourd'hui aux continuités écologiques : espaces naturels et paysagers, alignements arborés, haies, ripisylves et espaces verts, mais également les emprises des anciennes voies ferrées où la nature a peu à peu repris ses droits ;
- Promouvoir de nouvelles continuités et à aménager de nouveaux coeurs de nature en ville : plantations d'arbres, nouveaux espaces verts, parkings végétalisés...

Le projet impacte deux espaces naturels et paysagers à conserver sur les secteurs entourés en jaune. Ces boisements seront modifiés sur environ 50 m de large. Les ripisylves du Rhône (rond orange) sont également franchies par le tracé.

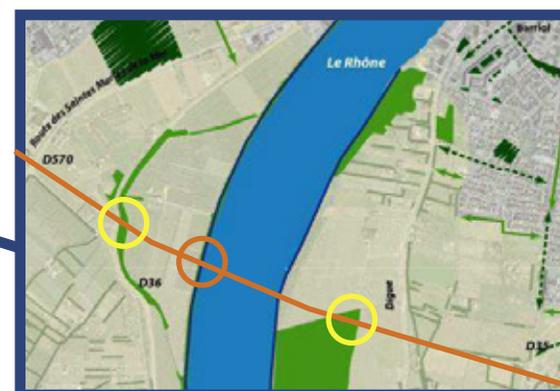
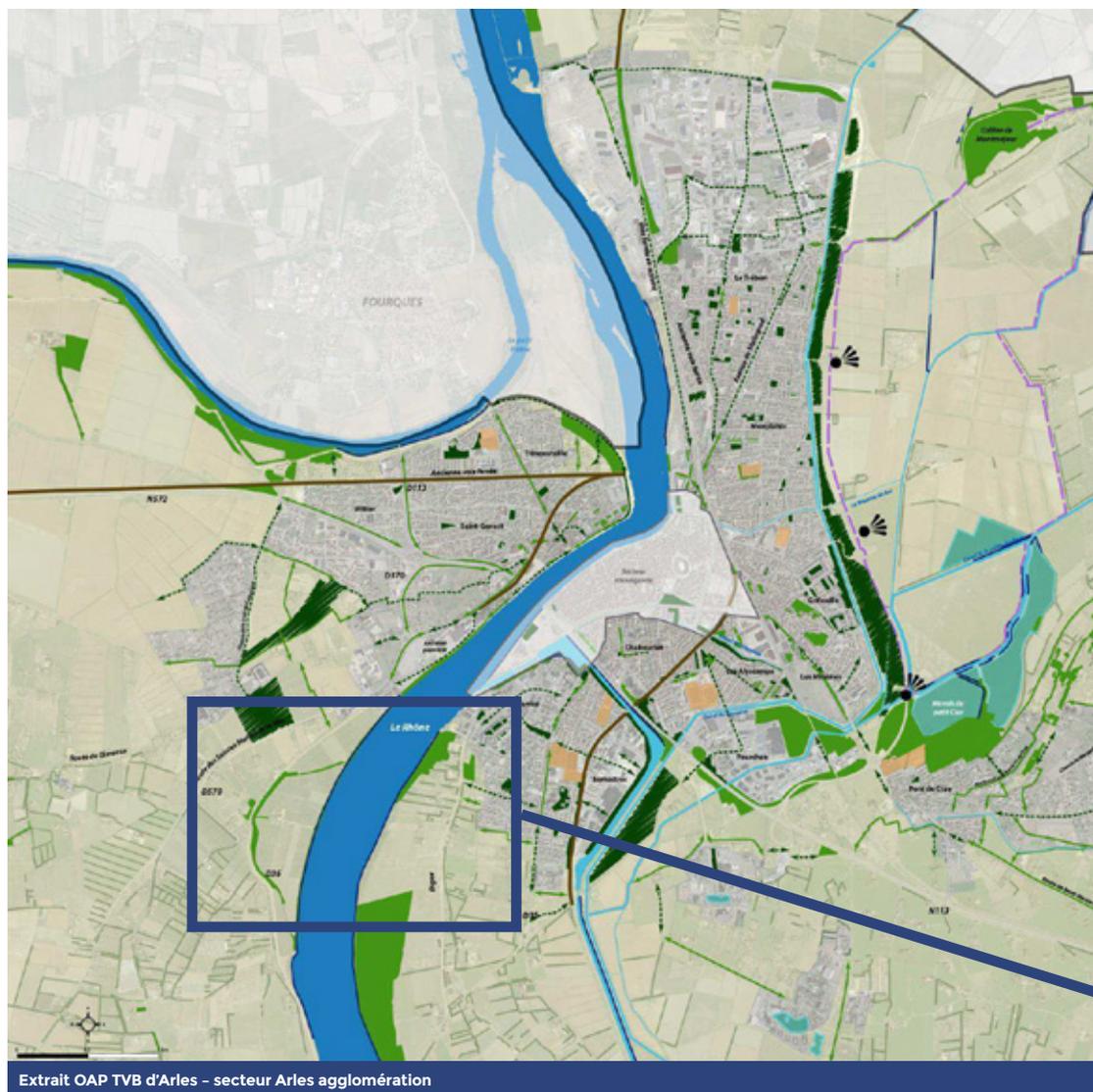
L'ensemble de ces éléments végétaux sont franchis par le viaduc du Rhône.

La conception du projet a intégré une réflexion d'éco-conception sur ces trames et espaces verts inscrits au PLU.

Afin de permettre le maintien des continuités écologiques, le viaduc de franchissement du Rhône a été réhaussé et un travail de calage des piles a été réalisé : l'évitement des zones boisées a été la priorité lorsque cela était possible et en cas d'impossibilité, l'implantation des piles en lisière de boisement, dans l'axe de la lisière pour maintenir la régularité du corridor, a été retenu.

Le projet prévoit donc le maintien des arbres et d'une végétation sous le viaduc.

Il ne remet donc pas en cause l'OAP Trame Verte et Bleue du PLU d'Arles.





La continuité végétale qui borde la rampe du passage supérieur, à l'ouest, sera temporairement détruite le temps des travaux et de la création du nouvel ouvrage. Notons qu'il s'agit d'une bande mixte (arbustes et arbres, dans laquelle il semble y avoir des invasives) et non d'un alignement. Elle sera recrée à l'identique et complétée par la création d'une nouvelle continuité végétale en bordure Est, comme identifié dans le PLU.

Le projet est donc compatible avec l'OAP TVB d'Arles.



ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LES DISPOSITIONS DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX ET DES SITES (TRANSCRIPTION DE L'OAP TRAME VERTE ET BLEUE)

COMPATIBILITÉ AVEC LES CONTINUITÉS VÉGÉTALES À CONSERVER (EV2A) OU À CRÉER (EV2B), AINSI QUE LES GRANDES CONTINUITÉS D'ESPACES OUVERTS À CONSERVER (EV2C) AU TITRE DES ARTICLES L.151-19 ET L.151-23 DU CODE DE L'URBANISME

Disposition du PLU sur les alignements d'arbres à conserver (EV2A) ou à créer (EV2B) ou des grandes continuités d'espaces ouverts à conserver (EV2C)

Les Continuités végétales à conserver (EV2A) ou à créer (EV2B) ainsi que les Grandes continuités d'espaces ouverts à conserver (EV2C) au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'Urbanisme, suivent les prescriptions suivantes :

• Continuités végétales à conserver (EV2A)

Les continuités arborées et arbustives recensées au plan de zonage sont à conserver dans leur linéaire actuel. Les coupes et abattages ne sont autorisés que dans les cas suivants :

- L'entretien et la gestion de la végétation ;
- La gestion des risques sanitaires et de sécurité ;
- La création d'accès nécessaire au fonctionnement de la zone urbaine.

Le maintien de ces continuités végétales peut être accompagné par l'aménagement des cheminements doux aux abords.

• Continuités végétales à créer (EV2B)

Lors de tout projet ou aménagement sur une parcelle concernée par une telle inscription, une continuité végétale de pleine terre doit être conçue selon le principe défini au plan de zonage, sur une emprise de 2 mètres.

En bord de canal, tout aménagement autre qu'accès au canal est proscrit. Toute plantation à moins de deux mètres du pied de digue est prohibée.

Des continuités arbustives et/ou arborées sont à privilégier. L'aménagement de ces espaces peut se faire en accompagnement de cheminements doux.

• Grandes continuités d'espaces ouverts à conserver (EV2C)

Tout aménagement autre que voie piétonne ou cyclable est proscrit.

Tout aménagement doit assurer le maintien d'au moins 80% de la largeur en espaces enherbés.

Compatibilité du projet avec l'EV2A13 et EV2A38

Les plans ci-dessous montrent la localisation du projet du contournement autoroutier d'Arles vis-à-vis des alignements d'arbres à conserver.

La continuité végétale EV2A13 n'est pas impactée par le projet.



La continuité végétale EV2A38 en proximité immédiate avec le projet n'est pas impactée par le projet.



Compatibilité avec l'EV2B54

Une seule continuité végétale à créer est en relation avec le secteur du projet. Il s'agit de la continuité EV2B54 le long du chemin des Marais au Nord de la RN113. Il s'agit du même secteur déjà indiqué dans les OAP TVB et OAP sectorielle Raphèle-Moulès (cf image «Projet EV2A13»).

Une plantation sera prévue dans ce secteur et le projet est donc compatible avec le PLU sur le respect de cette prescription.

Compatibilité avec l'EV2C1

Une seule grande continuité d'espaces ouverts à conserver est en lien avec le projet. Il s'agit de la continuité EV2C1 localisée au nord de la RN 172 et de la RD 172n qui vient tangenter le projet au niveau de la route existante.

Cette continuité d'espaces ouverts est conservée par le projet qui est donc compatible avec le PLU sur le respect de cette prescription.



COMPATIBILITÉ AVEC LES ESPACES NATURELS ET PAYSAGERS À CONSERVER (EV3A)

Disposition du PLU sur les espaces naturels et paysagers à conserver (EV3A)

Tout abattage d'arbres de haute tige est proscrit, hormis pour des raisons sanitaire et de sécurité : maladie, risque de chute, obstacle visuel à la sécurité routière.

Dans ce cas, tout abattage d'arbre doit être compensé par la plantation d'un arbre de haute tige, visant à maintenir l'épaisseur végétale actuelle, à la condition qu'il ne soit plus un obstacle visuel à la sécurité routière, auquel cas l'arbre ne sera pas remplacé.

Un périmètre suffisant doit être conservé autour des arbres de haute tige afin d'assurer leur pérennité et leur développement.

• Espaces verts à conserver (EV3A)

Ces espaces paysagers non bâtis doivent conserver leur aspect naturel et végétal. Au moins 80% de ces espaces doivent être maintenus non imperméabilisés.

• Espaces verts à créer (EV3B)

Dans le cas d'une requalification des espaces concernés, au moins 70% de ces espaces doivent être végétalisés en pleine terre.

Compatibilité avec les EV3A22, EV3A94 et EV3A95

Les espaces naturels et paysagers à conserver (EV3A) interceptés sont listés dans le tableau suivant et représentés dans la carte suivante.

Identifiant	Description	Secteur
EV3A22	Espaces naturels à conserver	Plan du bourg
EV3A94	Espaces naturels à conserver	Tête de Camargue
EV3A95	Espaces naturels à conserver	Tête de Camargue



Comme vu précédemment dans l'OAP Trame Verte et Bleue, l'ensemble de ces éléments végétaux sont franchis par le viaduc du Rhône.

La conception du projet a intégré une réflexion d'éco-conception sur ces trames et espaces verts inscrits au PLU. Afin de permettre le maintien des continuités écologiques, le viaduc de franchissement du Rhône a été réhaussé et un travail de calage des piles a été réalisé : l'évitement des zones boisées a été la priorité lorsque cela était possible et en cas d'impossibilité, l'implantation des piles en lisière de boisement, dans l'axe de la lisière pour maintenir la régularité du corridor, a été retenu.

Le projet prévoit donc le maintien des arbres et d'une végétation sous le viaduc est et donc compatible avec les EV3A22, EV3A94 et EV3A95..

COMPATIBILITÉ AVEC LES HAIES ET CONTINUITÉS RURALES À CONSERVER (H) AU TITRE DES ARTICLES L.151-19 ET L.151-23 DU CODE DE L'URBANISME

Disposition du PLU sur les haies et continuités rurales à conserver (H1 et H2)

Les haies recensées au plan de zonage et dont les caractéristiques sont énoncées dans l'annexe 2 sont à conserver dans l'épaisseur et linéaire actuel.

Leur continuité végétale est à renforcer sur les tronçons dépourvus de végétation.

Les coupes et abattages ne sont autorisés que dans les cas suivants :

- L'entretien et la gestion de la végétation ;
- La gestion des risques sanitaires et de sécurité ;
- La fonctionnalité agricole.

S'il est explicitement démontré, au travers d'une déclaration préalable, qu'il n'existe pas d'autre solution que l'arrachage de haies, deux types de compensations sont créés :

- H1 : En cas d'arrachage de haies, en tant que mesure compensatoire, les nouvelles haies devront couvrir 120% de la surface couverte par les haies initiales, garantissant leur rôle dans la trame verte.
- H2 : En cas d'arrachage de haies structurantes à forte valeur écologique repérée par le PNRC, en tant que mesure compensatoire, les nouvelles haies devront couvrir 200% de la surface couverte par les haies initiales, garantissant leur rôle structurant dans la trame verte.

Compatibilités avec les haies et continuités rurales

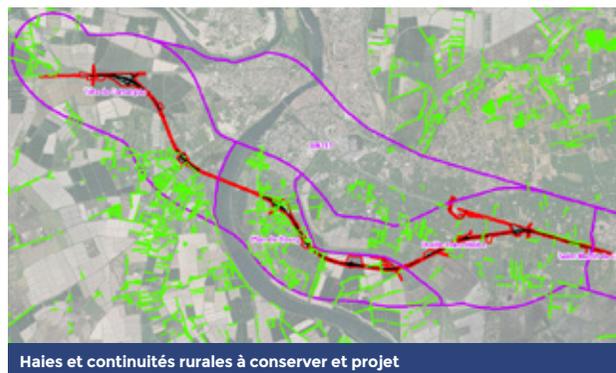
Les haies et continuités rurales impactées par le projet sont synthétisées dans le tableau suivant.

Identifiant	Secteur	Superficie concernée (en m ²)	Linéaire concerné (en m)
H1 : haies et continuités rurales à conserver (espaces verts modulables)	Tête de Camargue	3308	551
	Plan du Bourg	15104	2517
	Draille marseillaise	4053	675,5
	Saint-Martin-de-Crau	0	0
	RN113	0	0
H2 : haies et continuités rurales (mesures compensatoires)	Tête de Camargue	0	0
	Plan du Bourg	0	0
	Draille marseillaise	0	0
	Saint-Martin-de-Crau	0	0
	RN113	0	0

Pour information, les haies sont représentées dans le document d'urbanisme sous forme de polygone d'une largeur de 6 m. La superficie impactée a ainsi pu être calculée. Le calcul du linéaire impacté, qui peut être plus parlant pour les haies est donc obtenu en divisant la superficie par 6.

Le linéaire impacté de haies H1 est d'environ 3 743,5 m et nécessite une compensation d'environ 4,5 km selon le règlement du PLU (120 % du linéaire impacté). Le projet prévoit à ce stade des études une compensation de haies de 5 km ce qui est supérieur au 4.5 km nécessaire d'après le PLU.

Le projet est donc compatible avec le PLU en ce qui concerne les haies et continuités rurales à conserver.



Concernant les haies H2, il convient de préciser que deux haies sont en interaction avec l'emprise projet dans le secteur de Tête de Camargue aux abords de la RD 572. Au vu de leur localisation et du projet dans ce secteur, elles pourront être conservées. En effet, le projet vise dans ce secteur à recréer la RD572 en bidirectionnelle jusqu'à l'échangeur d'Eyminy au sud de l'autoroute (la bretelle actuelle ne sera plus utilisée). Les travaux seront le réaménagement ou la démolition de la bretelle (voie au Nord). Les haies pourront donc être conservées.



POUR DONNER VOTRE AVIS

- **Un registre papier** disponible en Mairie d'Arles, Pôle des Services Publics 1
*Direction du Développement Territorial - Service Grands projets et Planification territoriale,
2^e étage salle 225 (11 rue Parmentier, Arles) du lundi au vendredi,
aux heures habituelles du service*
- **Une adresse mail** : arles.concertationmecdu.plu@ville-arles.fr
- **Une adresse postale** : Pôle des Services Publics 1 - Direction du
Développement Territorial - Service Grands projets et Planification territoriale
(11 rue Parmentier, Arles)



© Ville d'Arles - Novembre 2023

Réalisation : Nicaya Conseil - Crédits photo : EGIS, DREAL PACA, Shutterstock, DR