

DOSSIER DE CONCERTATION

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

DU 5 DÉCEMBRE 2023 AU 16 JANVIER 2024



SOMMAIRE

Objet du présent dossier 5

Projet de contournement autoroutier d'Arles..... 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 de Saint-Martin-de-Crau	12

Analyse de la compatibilité du projet du contournement autoroutier d'Arles avec le document d'urbanisme de la commune de Saint-Martin-de-Crau 22

Généralités.....	22
Analyse de la compatibilité avec le règlement écrit et le plan de zonage.....	22
Présentation des zonage concernés par le projet	22
Analyse de la compatibilité au regard des dispositions réglementaires	24
Espaces Boisés Classés (EBC).....	26
Éléments naturels et végétaux à protéger	26
Schéma Directeur de Gestion des Eaux Pluviales.....	27
Projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Martin-de-Crau	28
Modification du Plan de zonage.....	28
Modification du Règlement des éléments naturels et végétaux à protéger	29
Modification du Règlement du Schéma Directeur de gestion des Eaux Pluviales	29

La concertation30

Pour vous informer	30
Pour donner votre avis	30
Les suites de la concertation.....	30

Les prochaines étapes.....31

Annexes..... 32

Analyse de la compatibilité du projet de contournement autoroutier d'Arles avec les documents de rang supérieur	32
Analyse de la compatibilité avec la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône	32
Analyse de la compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires Occitanie PACA	34
Analyse de la compatibilité avec le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) du Pays d'Arles	36
Éléments du PLU de Saint-Martin-de-Crau compatibles avec le projet de contournement autoroutier d'Arles	38
Analyse de la compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	38
Analyse de la compatibilité avec les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP).....	44
Analyse de la compatibilité avec les autres EBC.....	46
Alignements d'arbres	46

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) de Saint-Martin-de-Crau** 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 :

- **Informers le public des principes d'adaptations envisagés** sur le document d'urbanisme en vigueur de la commune de Saint-Martin-de-Crau 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 PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

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

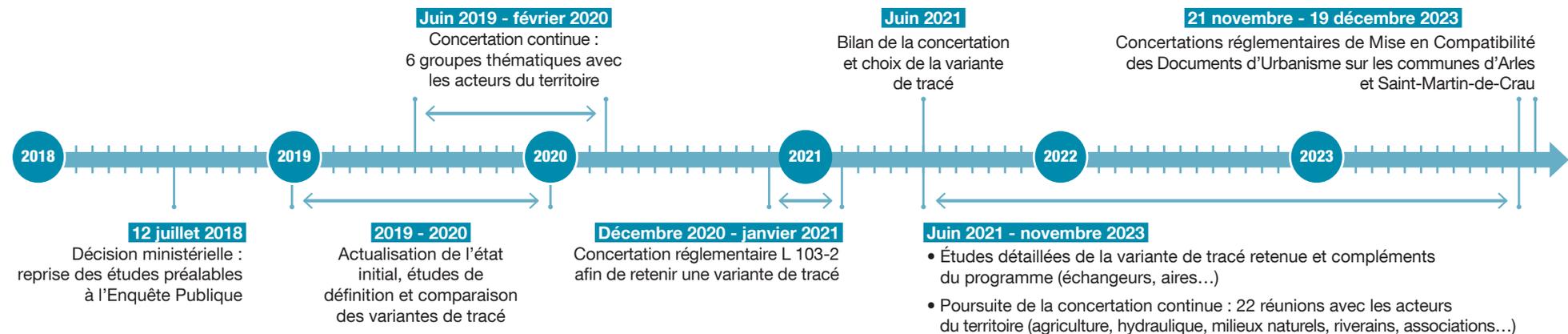
HISTORIQUE DU PROJET

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 PPRI¹ 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.



¹ PPRI = Plan de prévention des Risques d'Inondation

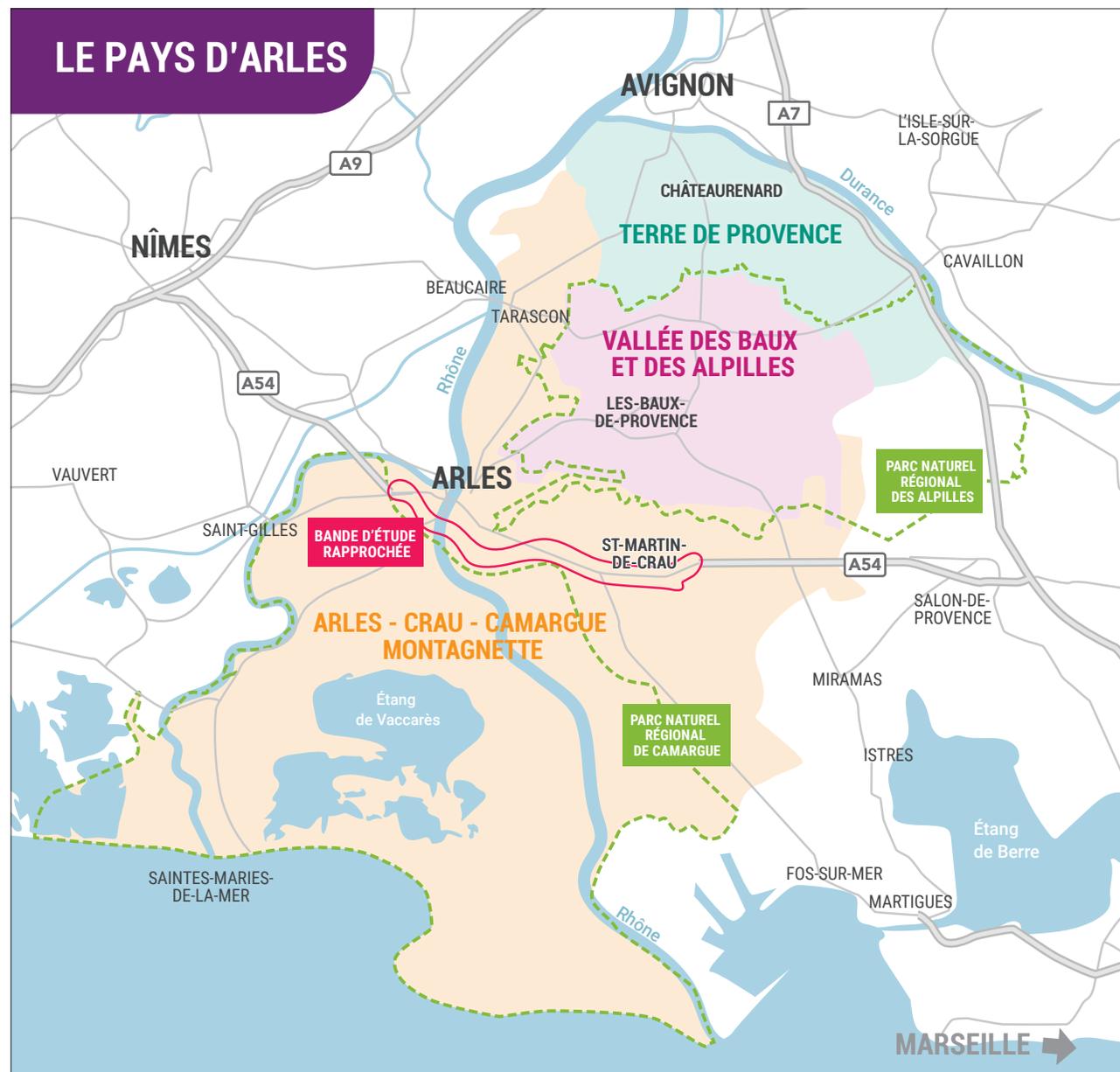


Historique du projet depuis sa reprise en 2018

LE TERRITOIRE DU PAYS D'ARLES

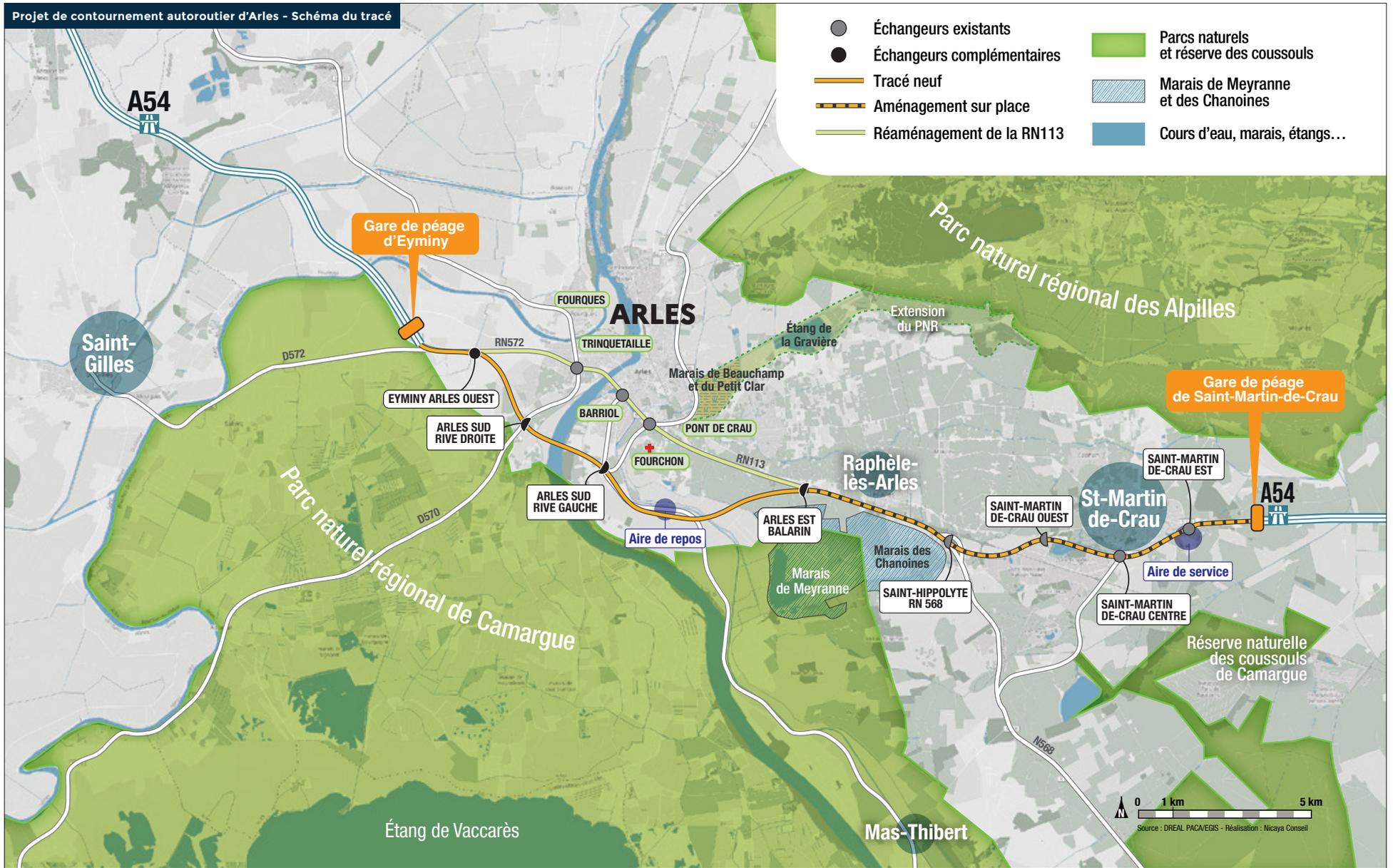
Le Pays d'Arles est un **bassin dynamique et attractif de 170 000 habitants**, au confluent de grands axes de commerce et de transport. La **succession des autoroutes A8 / A7 / A54**, seul grand axe routier Est-Ouest du sud de la France, relie les grandes agglomérations du littoral à la frontière italienne 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, au sud du centre-ville de Saint-Martin-de-Crau, offre à la commune une **proximité avec de grands nœuds de communication** et a **contribué au développement de son économie** depuis les années 1990. Le projet de contournement autoroutier constitue une opportunité de **renforcer la bonne desserte de la commune** (accessibilité, fluidité et sécurité des trafics) au service du **développement des activités** (notamment logistiques) et de **l'intermodalité**.



LES CARACTÉRISTIQUES DU CONTOURNEMENT

Projet de contournement autoroutier d'Arles - Schéma du tracé



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 (cf. carte page suivante) :

- **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

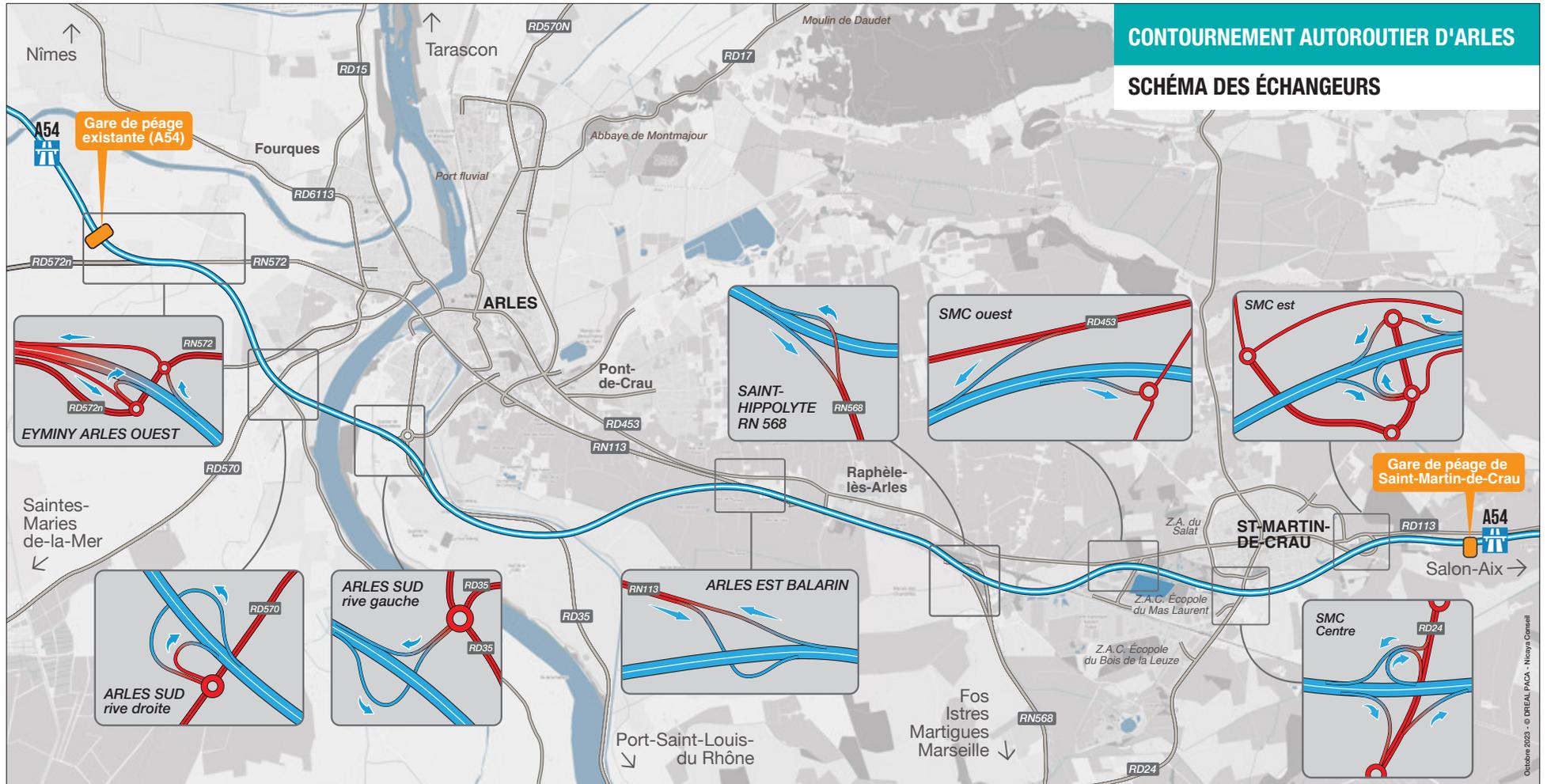
Cette portion d'autoroute sera réalisée dans le cadre d'une **concession**, compte-tenu du coût d'investissement nécessaire pour la réalisation de l'infrastructure. L'État confiera (pour une durée déterminée) **le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation à une société concessionnaire 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 - Nicoya Conseil

LE PROJET SUR LA COMMUNE DE SAINT-MARTIN-DE-CRAU

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 de Saint-Martin-de-Crau, le projet comprend un **réaménagement sur place de la RN113 actuelle (10 km) à 2x2 voies, sur les emprises existantes**, entre l'échangeur Saint-Hippolyte et la gare de péage actuelle de Saint-Martin-de-Crau.

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

- **8 bassins « bi-corps »** (traitement des eaux + infiltration), dont l'implantation est privilégiée dans les délaissés des échangeurs du projet ;
- **1 passage spécifique pour la faune** garantissant aux animaux sauvages une traversée de l'autoroute en toute sécurité.

Le contournement a des incidences sur les cheminements routiers qui maillent la commune de Saint-Martin-de-Crau. Dans une volonté de **maintenir, au maximum, le fonctionnement actuel des flux sur le territoire**, le maître d'ouvrage prévoit ainsi de **rétablir 6 passages routiers**.

Compris sur les emprises actuelles de la RN113 au droit de Saint-Martin-de-Crau, le contournement n'entraîne **pas de hausse de l'exposition au bruit** des populations par rapport à la situation actuelle : la loi n'impose donc pas la mise en place de protections acoustiques. Le projet prévoit néanmoins d'installer un **écran de protection acoustique de 1,4 km**, dans une volonté du maître d'ouvrage de contribuer à **l'amélioration du cadre de vie des habitants du centre-ville** de Saint-Martin-de-Crau situés à proximité de la RN113.

L'aire de service, située **au sud de la RN113 réaménagée**, comprend les **services « classiques »** d'une aire autoroutière moderne. Elle est néanmoins **conçue comme un éco-projet** : sobriété dans la consommation de ressources, autonomie via photovoltaïque, mise en valeur paysagère / patrimoniale, innovations dans les services proposés, 50% d'espaces végétalisés... Elle est également la **première « aire-quartier » en France**, pleinement intégrée et ouverte sur la ville de Saint-Martin-de-Crau grâce aux accès (routiers et modes actifs) intégrés, en complément des accès pour les usagers depuis l'autoroute.. Elle contribue ainsi au **développement des mobilités douces** de la commune et à la **diminution des nuisances routières en centre-ville** : création d'un itinéraire cyclable nord-sud, parking covoiturage, nouvel accès à la déchetterie permettant d'éviter l'itinéraire actuelle par le centre-ville..

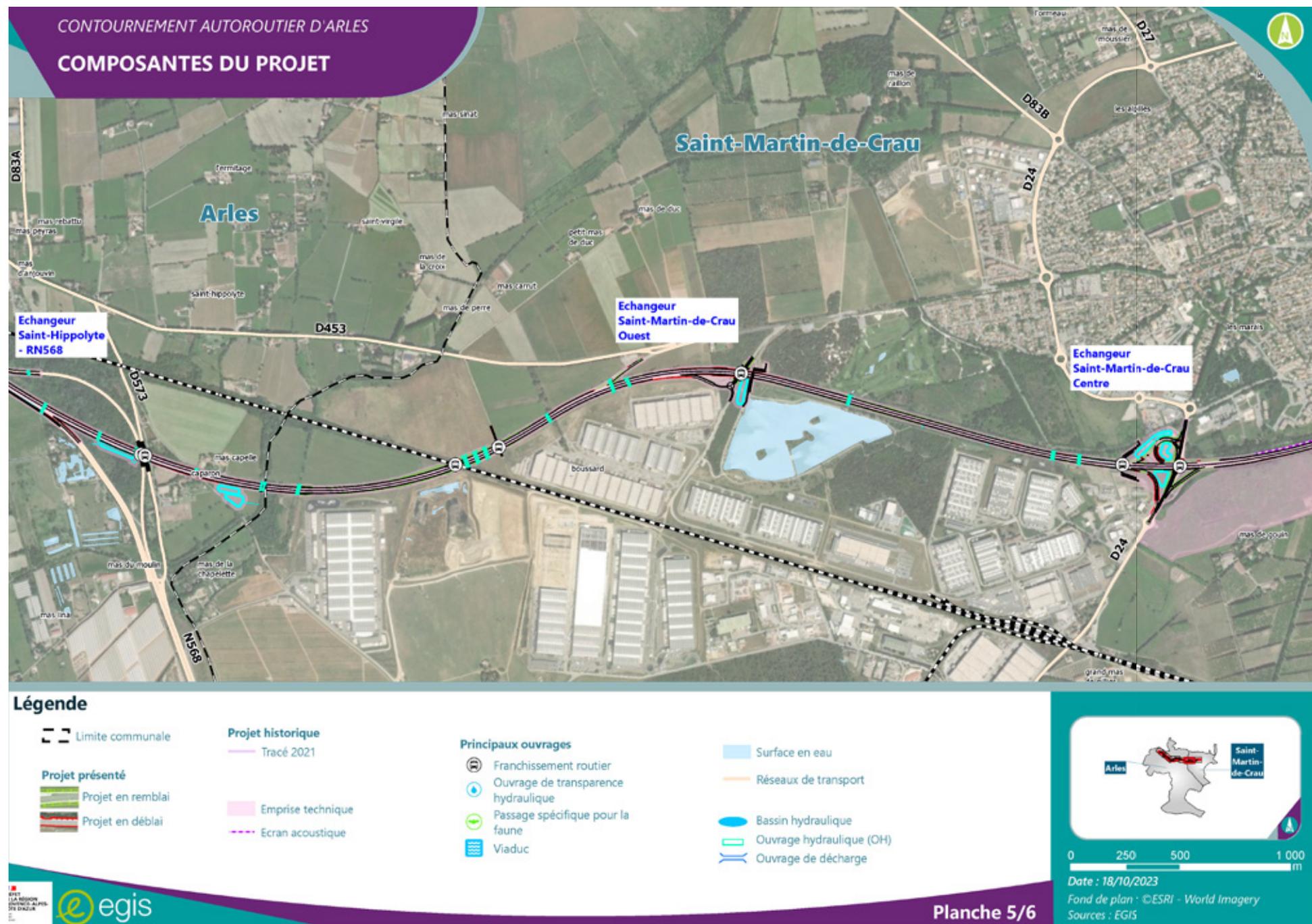


Intégration paysagère et architecturale de l'aire de service (représentations indicatives)

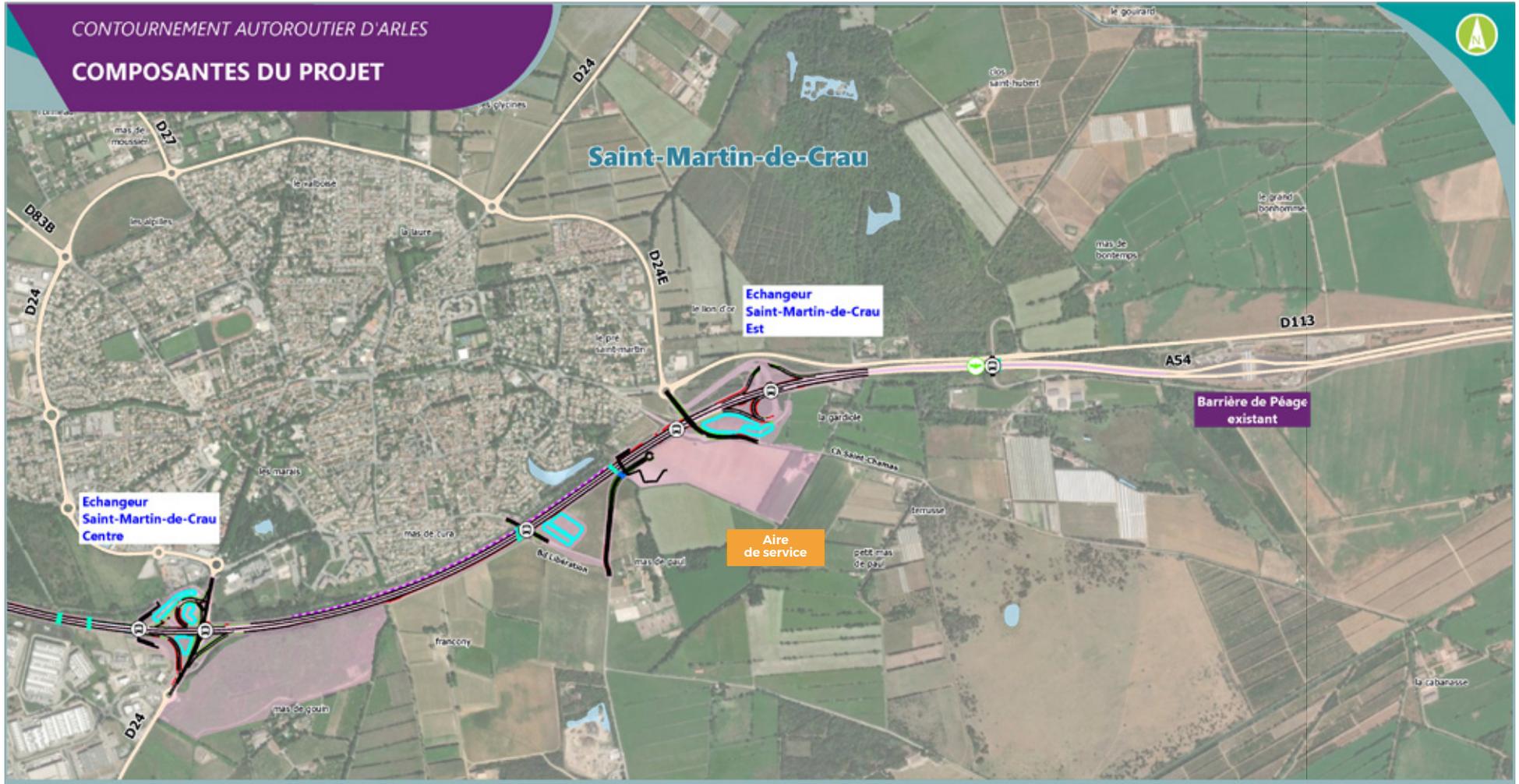
Plan de l'aire de service



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



CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES
COMPOSANTES DU PROJET



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 de Saint-Martin-de-Crau, 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).

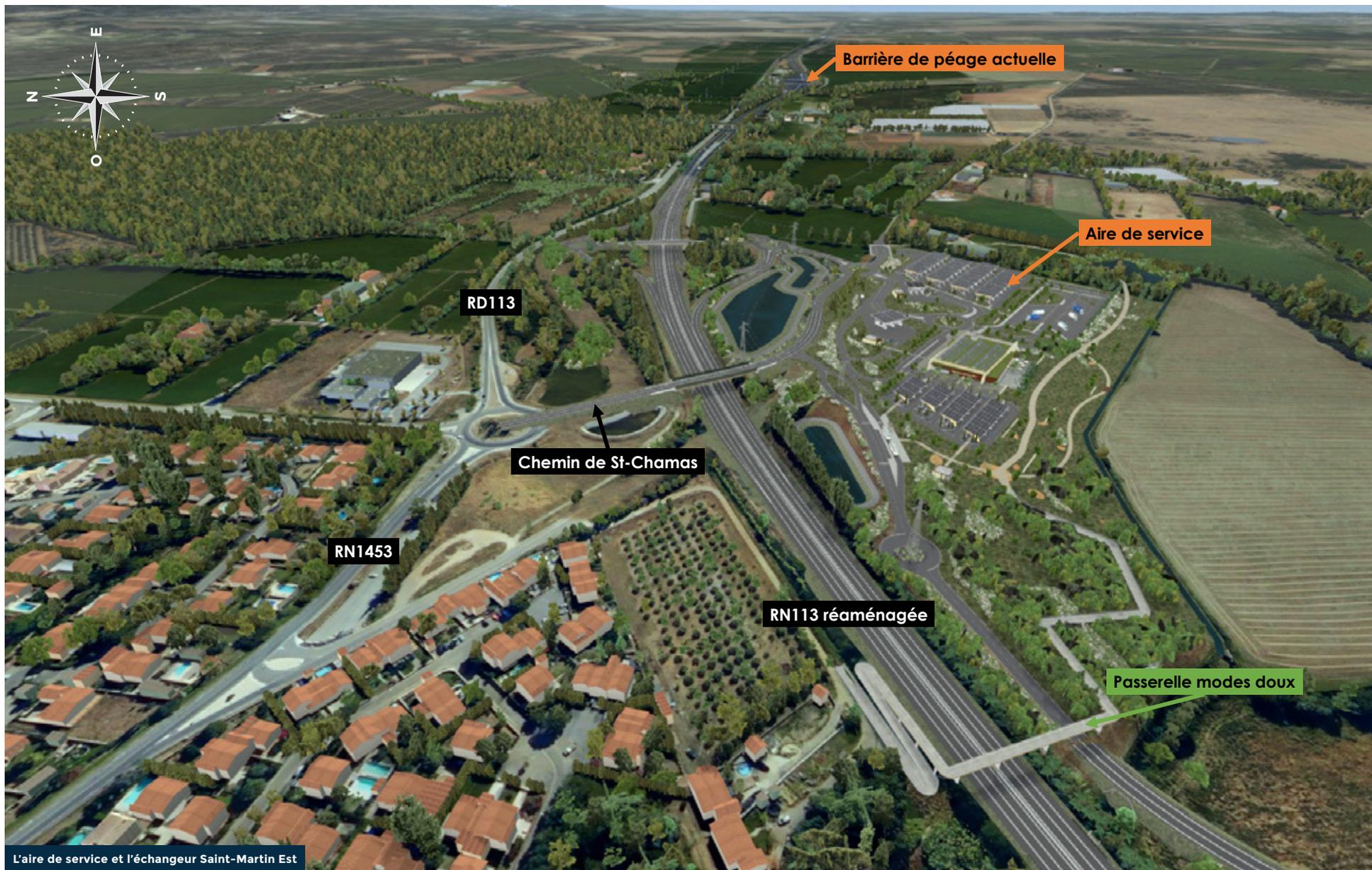
Les visuels suivants, extraits de la **maquette 3D du projet** (en cours d'élaboration, une version finalisée sera mise à disposition pour l'Enquête Publique de 2024), permettent d'en donner une **première représentation** :





L'échangeur Saint-Martin Ouest







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 560 bénéficiaires de l'écran acoustique prévu par le maître d'ouvrage sur la commune de Saint-Martin-de-Crau.

Traffic et sécurité routière

- Dès la mise en service, environ 42 000 véh./jour sur la partie en tracé neuf du contournement 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.

Milieux naturels

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

Économie locale

- Renforcement de la bonne desserte de la commune de Saint-Martin-de-Crau, au service du développement des activités et de l'intermodalité ;
 - Nouveau dynamisme et plus grande attractivité des secteurs desservis par le contournement : desserte de plusieurs zones industrielles et pôles d'emploi.
 - Meilleure redistribution des flux avec la reprise des échangeurs, la réalisation de l'aire de service et la création du nouveau barreau de la déchetterie.
 - Aire de service ouverte sur le réseau local, favorisant le report modal (covoiturage, TC...) et la desserte locale du territoire.
- Opportunité pour le développement économique des secteurs portuaire et logistique :
 - Amélioration des liaisons avec les zones d'emplois proches : zone d'emploi Martigues-Salon, zone d'emploi Nîmes, ZE Avignon ;
 - Amélioration du réseau autoroutier adjacent au Grand Port Maritime de Marseille et à la Zone Industriale Portuaire de Fos : maillon Est-Ouest, desserte de la zone logistique de Saint-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 DU CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES AVEC LE DOCUMENT D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-MARTIN-DE-CRAU

GÉNÉRALITÉS

Le projet de contournement autoroutier d'Arles concerne deux communes : Arles et Saint-Martin-de-Crau.

Ce document vise à présenter l'analyse de la compatibilité du projet à date avec le PLU de Saint-Martin-de-Crau, 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 de 2024 seront pris en compte pour l'établissement du dossier réglementaire « MECDU », intégrant tous les documents d'urbanisme concernés par le projet.

Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Martin-de-Crau a été approuvé en juin 2019 et modifié en septembre 2022. Il a fait l'objet de 3 procédures de mises à jour des annexes relatives aux servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, ainsi que la création des Secteurs d'Information sur les Sols (SIS). Une nouvelle procédure de modification, initiée par délibération en septembre 2022, est actuellement en cours (l'Enquête Publique a eu lieu du 13 octobre au 13 novembre 2023).

Le présent document s'appuie donc sur le PLU actuellement en vigueur (version de juin 2019) et présente également (pour information) l'analyse de la compatibilité avec la modification en cours.

Le PLU de Saint-Martin-de-Crau 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 ;
- d'un règlement écrit et graphique (plan de zonage), déclinant le PADD ;
- d'annexes.

L'analyse de la compatibilité du document d'urbanisme réalisée pour mettre en évidence les incompatibilités a porté sur les éléments opposables aux tiers, à savoir le PADD, les OAP et le Règlement (pièces graphiques et pièces écrites).

Seuls les éléments du PLU pouvant présenter une incompatibilité avec le projet sont décrits dans le chapitre *Analyse de la compatibilité avec le règlement écrit et le plan de zonage* (page 22).

Une connaissance plus fine du projet est parfois nécessaire pour justifier la compatibilité du projet avec l'OAP Pôle logistique et les éléments naturels et végétaux à protéger. 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

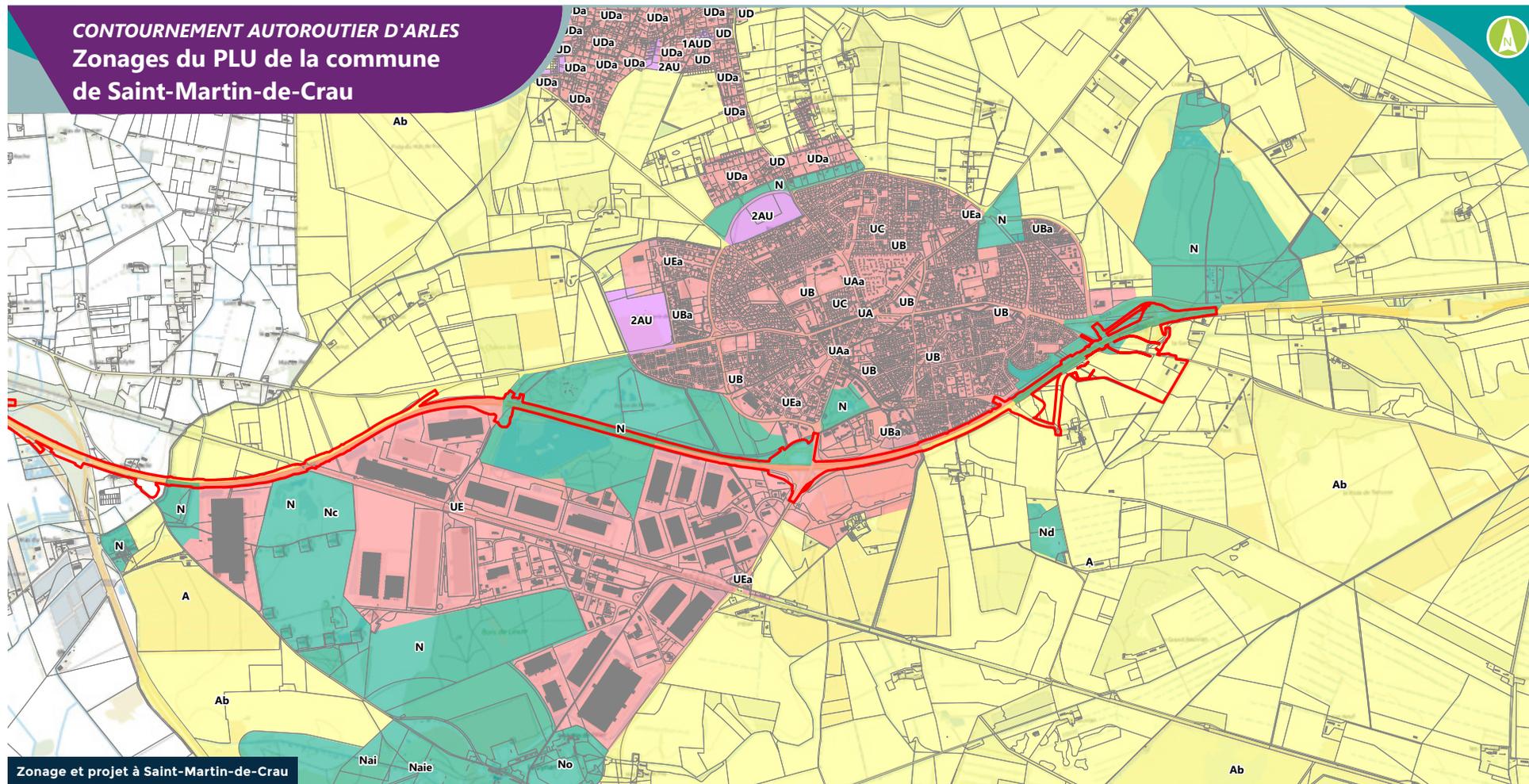
Sur la commune de Saint-Martin-de-Crau, le projet consiste à réaménager une infrastructure existante (RN113), réaliser des aménagements annexes (assainissement) et créer une aire de service comprenant notamment des constructions.

Le projet s'inscrit au droit des zonages suivants du PLU de Saint-Martin-de-Crau :

- **Zone A** : Destiné à l'activité agricole et aux constructions liées et nécessaires aux besoins de l'exploitation agricole,
- **Zone N** : espaces naturels remarquables qui font l'objet d'une protection particulière en raison notamment de la qualité des sites et paysages ou de la valeur des boisements ;
- **Zone UE** : zone réservée principalement aux activités économiques. Cette zone comprend un secteur UEa qui interdit les constructions à usage industriel compte tenu de la proximité immédiate de zones d'habitat ;
- **Zone UB** : zone à dominante d'habitat et d'équipements collectifs. Elle comprend un secteur UBa dont la particularité est uniquement une emprise au sol réglementée des terrains constructibles ;
- **Zone UC** : zone à dominante d'habitat pavillonnaire caractérisée par une densité moyenne.

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Zonages du PLU de la commune de Saint-Martin-de-Crau



Zonage et projet à Saint-Martin-de-Crau

Légende

- Emprise technique
- Limite parcellaire
- Bâti

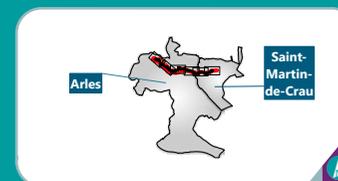
PLU de Saint-Martin-de-Crau

- 1AUD : Zone correspondant à des secteurs d'urbanisation future à vocation principale d'habitat, situés au hameau de Caphan.
- 2AU : Zone correspondant aux parties du territoire insuffisamment desservies ou non desservies par les équipements publics pour une réserve d'unités foncières ou peut être envisagé un développement organisé à dominante d'habitat ou d'autres activités.
- A : Zone comprenant les terrains qui font l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique, biologique et économiques des terres agricoles
- Ab : Secteur plus particulièrement protégé pour des raisons écologiques et paysagères

- N : Zone recouvrant les espaces naturels remarquables qui font l'objet d'une protection particulière en raison notamment de la qualité des sites et paysages ou de la valeur des boisements
- Nai : Secteur relatif aux activités industrielles des sites EPC France et (t GRT Gaz.
- Naie : Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil limitée (STECAL) pour les besoins d'extension d'EPC-France et à l'OAP 9.
- Nc : Secteur (au lieu-dit la Menudelle) ou l'exploitation de carrières est autorisée sous conditions ainsi que les installations classées contribuant à la réhabilitation des sites d'anciennes carrières et au retour au pastoralisme.
- Nd : Secteur relatif à la déchetterie, au Centre de Valorisation du Bois et à l'Installation de Stockage des Déchets Inertes.

- No : Secteur relatif à la cite ouvrière attenante au site d'EPC-France.
- Nonr : Secteur relatif au Bois de la Taulière, de Santa Fx, de Chambremont et du massif des Alpilles de la Directive Paysagère des Alpilles dans lequel aucune nouvelle construction n'est autorisée et dans lequel les bâtis conservent leur volumétrie.
- UAa : Secteur correspondant à l'extension dense du village en périphérie de la partie la plus ancienne.
- UA : Zone qui se compose des quartiers centraux ; elle est affectée principalement à l'habitation.
- UB : Zone à dominante d'habitat et d'équipements collectifs
- UBa : Zone à dominante d'habitat et d'équipements collectifs

- UC : Zone à dominante d'habitat pavillonnaire de moyenne densité.
- UD : Zone qui couvre le hameau de Caphan, des Anglets et du Mas de Moussier
- UDa : Secteur dans lequel seules les extensions, les changements de destination des constructions existantes et la construction d'annexe (garage, atelier, local technique et piscine) sont autorisés.
- UDb : Secteur dans lequel seules les extensions, les changements de destination des constructions existantes et la construction d'annexe (garage, atelier, local technique et piscine) sont autorisés.
- UE : Zone correspondant à la zone réservée principalement aux activités économiques.
- UEa : Secteur réservé aux constructions à usage commercial, artisanal et des services compte tenu de la proximité immédiate des zones d'habitats.



0 300 600 1 200 m

Date : 13/11/2023

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	Toutes les constructions dont la destination n'est pas mentionnée à l'article A-2 sont interdites	<p>Sont autorisés les ouvrages techniques divers et installations nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et services publics, ainsi que les affouillements et exhaussements qui leur sont liées, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.</p> <p>Sont autorisées les installations classées pour la protection de l'environnement quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises, à condition :</p> <ul style="list-style-type: none"> • qu'elles soient strictement nécessaires à l'activité agricole, • que leur implantation ne présente pas de risques ou de nuisances pour la ressource en eau souterraine, • qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens, • que leurs exigences de fonctionnement, lors de leur ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement et avec les équipements collectifs nécessaires au personnel de l'installation. <p>Sont interdits les dépôts de toute nature (ferraille, véhicules accidentés ou usagés, etc...) notamment ceux susceptibles d'apporter des nuisances aux eaux souterraines</p>	<p>OUI</p> <p>Les composantes du projet (hors aire de service) sont compatibles avec le règlement de la zone A car la mise en norme autoroutière n'implique pas de modification d'espaces naturels ni de changements paysagers majeurs.</p> <p>En revanche, l'aire de service n'est pas compatible.</p>
N	Toutes les constructions dont la destination n'est pas mentionnée à l'article N-2 sont interdites	<p>Les constructions et installations nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et services publics ne sont permises que si elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages et qu'il ait été prouvé qu'ils ne peuvent pas être réalisés en dehors.</p> <p>Sont autorisés les affouillements et les exhaussements des sols définis aux articles R.421-19 k et R.421-23 f du code de l'urbanisme, à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone et qu'ils ne soient pas liés à une exploitation des gisements de galets de la Crau</p> <p>Sont interdits les dépôts de toute nature (ferraille, véhicules accidentés ou usagés, etc...) notamment ceux susceptibles d'apporter des nuisances aux eaux souterraines.</p>	<p>OUI</p> <p>Le projet est compatible avec le règlement de la zone N du fait de son intérêt collectif et de l'absence de meilleure alternative. Par ailleurs, la mise en norme autoroutière ne porte pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.</p>
UE	<p>Sont interdits en zone UE, y compris dans le secteur UEa :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions destinées à l'habitation, • Les cinémas, • Les constructions destinées à l'exploitation agricole et forestière. <p>Sont interdites en zone UE uniquement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions destinées à l'artisanat et commerce de détail 	<p>La création d'installations classées soumises à autorisation ou déclaration est autorisée sous plusieurs conditions.</p> <p>Sont interdits les dépôts de toute nature (ferraille, véhicules accidentés ou usagés, etc...) notamment ceux susceptibles d'apporter des nuisances aux eaux souterraines.</p>	<p>OUI</p> <p>Aucune disposition spécifique n'est indiquée dans le règlement.</p> <p>Tout ce qui n'est pas interdit est autorisé.</p> <p>Le projet est donc compatible avec le règlement de la zone UE.</p>

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
UEa	<p>Sont interdits en zone UE, y compris dans le secteur UEa :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions destinées à l'habitation, • Les cinémas, • Les constructions destinées à l'exploitation agricole et forestière. <p>Sont interdits dans le secteur UEa uniquement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions destinées au commerce de gros, • Les entrepôts. 	<p>Dans le secteur UEa uniquement, sont autorisés les locaux accessoires aux activités autorisées dans la zone, à usage d'habitation, nécessaires à la surveillance et au gardiennage des établissements et services de la zone.</p> <p>La création d'installations classées soumises à autorisation ou déclaration est autorisée sous plusieurs conditions.</p> <p>Sont interdits les dépôts de toute nature (ferraille, véhicules accidentés ou usagés, etc...) notamment ceux susceptibles d'apporter des nuisances aux eaux souterraines.</p>	<p>OUI</p> <p>Aucune disposition spécifique n'est indiquée dans le règlement.</p> <p>Tout ce qui n'est pas interdit est autorisé.</p> <p>Le projet est donc compatible avec le règlement de la zone UEa.</p>
UBa	<p>Sont interdites en zone UB :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions destinées à l'industrie, • Les entrepôts, • Les constructions destinées à l'exploitation agricole et à l'exploitation forestière. 	<p>La création d'installations classées soumises à autorisation ou déclaration est autorisée sous plusieurs conditions.</p> <p>Sont interdits les dépôts de toute nature (ferraille, véhicules accidentés ou usagés, etc...) notamment ceux susceptibles d'apporter des nuisances aux eaux souterraines.</p>	<p>OUI</p> <p>Aucune disposition spécifique n'est indiquée dans le règlement.</p> <p>Tout ce qui n'est pas interdit est autorisé.</p> <p>Le projet est donc compatible avec le règlement de la zone UBa.</p>
UC	<p>Sont interdites en zone UC :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions destinées au commerce de gros, • Les hébergements hôteliers et touristiques, • Les cinémas, • Les constructions destinées à l'industrie, • Les entrepôts, • Les constructions destinées à l'exploitation agricole et à l'exploitation forestière. 	<p>La création d'installations classées soumises à autorisation ou déclaration est autorisée sous plusieurs conditions.</p> <p>Sont interdits les dépôts de toute nature (ferraille, véhicules accidentés ou usagés, etc...) notamment ceux susceptibles d'apporter des nuisances aux eaux souterraines.</p>	<p>OUI</p> <p>Aucune disposition spécifique n'est indiquée dans le règlement.</p> <p>Tout ce qui n'est pas interdit est autorisé.</p> <p>Le projet est donc compatible avec le règlement de la zone UC.</p>

Le règlement de la zone A n'est pas compatible avec le projet de réalisation d'une aire de service.

Il aurait été possible de mettre en compatibilité le règlement de la zone A avec le projet. En effet, les études menées par le CEREMA pour évaluer la nécessité de cette aire de service ont démontré qu'elle est nécessaire pour des questions de sécurité des usagers sur l'itinéraire autoroutier.

Toutefois, l'aire de service condamnera de manière longue l'activité agricole sous son emprise. Par ailleurs, les mesures compensatoires situées à proximité immédiate de l'aire de services nécessitent une sécurisation sur le long terme pour pouvoir avoir un effet significatif.

Il a donc été retenu d'élargir la zone N du Domaine du Lac et de l'Arboretum, adjacente au niveau de la RN113 et de l'échangeur, à l'aire de service et aux secteurs de mesures compensatoires situés à proximité directe de l'aire de service.

ESPACES BOISÉS CLASSÉS (EBC)

Les espaces boisés classés (EBC) par le PLU, délimités par les documents graphiques du règlement, peuvent concerner des espaces boisés, les bois, forêts, parcs, des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignement, à conserver, à protéger ou à créer. Dans ces espaces, les dispositions des articles L 113-1 et suivants du Code de l'urbanisme s'appliquent notamment « le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ».

Si l'EBC ne peut faire l'objet d'aucun défrichage de nature à compromettre son état boisé, il peut, par contre, faire l'objet de coupes d'entretien ou d'exploitation dans les conditions définies par l'article R. 130-1 du Code de l'Urbanisme.

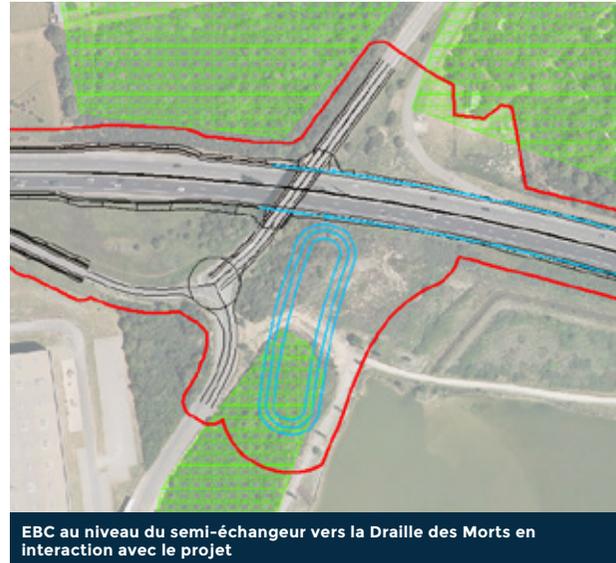
Un seul secteur d'EBC est incompatible avec le projet. Un autre secteur d'EBC est en interaction avec le CAA Contournement Autoroutier d'Arles mais sans incompatibilité (voir chapitre *Analyse de la compatibilité avec les autres EBC*, page 46).

À PROXIMITÉ DU SEMI-ÉCHANGEUR DE LA RN113 VERS LA DRAILLE DES MORTS

Sur ce secteur, l'EBC Côté Nord sous l'emprise projet n'est plus boisé. En interaction avec le projet, cette zone doit néanmoins être mise en compatibilité.

Côté Sud, l'EBC sera vraisemblablement impacté pour réaliser un bassin de gestion des eaux. En effet, l'EBC vers l'échangeur Ouest est concerné mais la forme du bassin n'est pas définitive et le projet peut encore évoluer notamment pour intégrer au mieux la passerelle modes doux. La nature de l'impact sur l'EBC n'est donc pas définitive. Il reste toutefois très probable que le projet impacte cet EBC.

Les EBC de ce secteur seront impactés. De ce fait, le projet est incompatible avec le PLU concernant cette prescription. Toutefois la forme du bassin n'est pas définitive et le projet peut encore évoluer notamment pour intégrer au mieux la passerelle modes doux. L'impact sur l'EBC n'est donc pas certain mais très probable. Dans ce cas il sera recherché une surface d'EBC à créer identique à la surface impactée.



EBC au niveau du semi-échangeur vers la Draille des Morts en interaction avec le projet

ÉLÉMENTS NATURELS ET VÉGÉTAUX À PROTÉGER

Plusieurs éléments naturels et végétaux à protéger sont en interaction avec l'emprise projet. Seuls des « autres éléments de paysage » sont impactés par le projet. Les alignements d'arbres en lien avec le projet mais non impactés sont décrits au chapitre *Alignements d'arbres*, page 46.

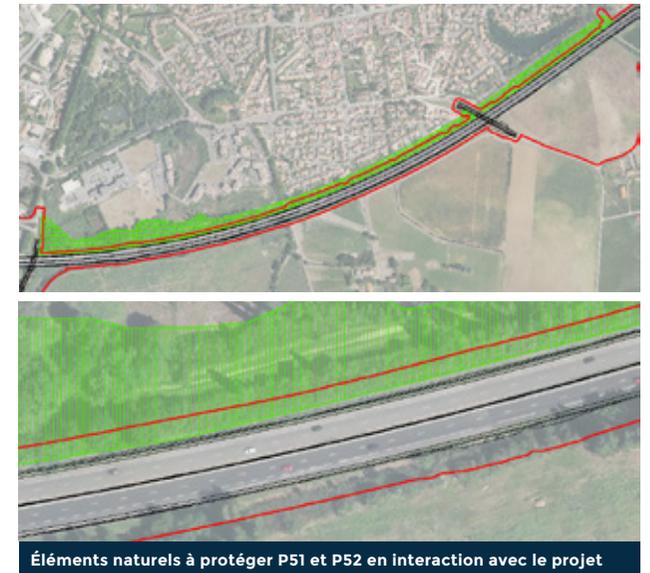
AUTRES ÉLÉMENTS DE PAYSAGE Au Nord de la RN 113

La bordure nord de la RN113 est indiquée comme « autre élément de paysage » dans les éléments à protéger. Il s'agit des secteurs P51 (côté Ouest) et P52 (côté Est).

NB : dans la modification du PLU en cours, ces éléments sont regroupés au sein de l'élément P79, côté Ouest comme côté Est.

L'élément naturel P51 se nomme « Piste de Terrusse et son marotral de chêne vert » avec la prescription spécifique suivante « Les cépées et arbres isolés y seront conservés systématiquement ».

L'élément nature P52 se nomme « Bordure de la RN113 » sans prescription spécifique.



Éléments naturels à protéger P51 et P52 en interaction avec le projet

Le projet vient défricher temporairement la végétation basse. De plus, un écran acoustique d'1,5 m sera également posé du côté Nord de la RN113 en tête de talus sur un important linéaire.



Ecran acoustique prévu au nord de la RN113

En revanche, le projet ne remodèle pas le talus et n'impacte pas la continuité boisée en dehors de l'espace nécessaire pour la pose de l'écran acoustique.

Ainsi, du fait de l'implantation d'un écran acoustique en tête du merlon et des besoins spécifiques qui en découlent, le projet est considéré comme incompatible avec les éléments naturels à préserver sur les secteurs P51 et P52.

SCHÉMA DIRECTEUR DE GESTION DES EAUX PLUVIALES

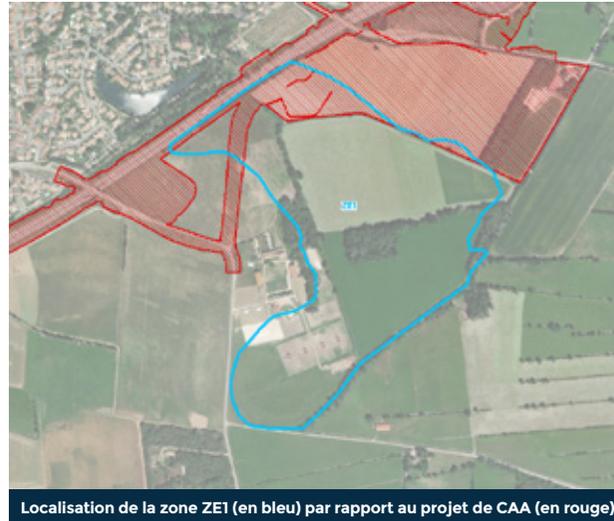
Le schéma de gestion des eaux pluviales est un document de gestion et de programmation en matière d'eaux pluviales.

Il facilite la compréhension du fonctionnement hydraulique du territoire et l'identification des enjeux associés en matière d'eaux pluviales. Il permet de mettre au point une stratégie de gestion de ces eaux et de programmer les travaux associés.

La commune de Saint-Martin-de-Crau est exposée à un risque inondation dont l'origine est liée aux ruissellements sur ses bassins versants urbains et ruraux et aux débordements de la Chapelette. Elle a initié la démarche d'un Schéma Directeur de Gestion des Eaux Pluviales annexé au PLU afin de répondre aux objectifs suivants :

- Garantir à la population des solutions pertinentes et robustes pour l'évacuation et le traitement des eaux pluviales,
- Préserver le milieu naturel en maîtrisant l'impact des eaux pluviales (débordements, dégradation du milieu, ravinements...),
- Prendre en compte les orientations d'urbanisme de la commune et les adapter en fonction des objectifs précités.

Le règlement constitue le rapport de phase 3 de ce schéma directeur. Il constitue la traduction des résultats en terme réglementaire pour définir les conditions et les modalités auxquelles sont soumis les déversements des eaux pluviales dans les cours d'eau et les réseaux publics.



Localisation de la zone ZE1 (en bleu) par rapport au projet de CAA (en rouge)

Le secteur concernant le projet est en zone EP4 et la zone inondable de la Chapelette est en zone ZE1 (Zones d'Expansion à urbanisation et remblais interdits).

La zone EP4 donne des prescriptions uniquement en termes de gestion des eaux pluviales (dimensionnement des ouvrages de rétention).

Pour la zone ZE1, le règlement est le suivant : « Les Zones d'Expansion des eaux de ruissellements (ZE) identifiées sur la commune dans le cadre de son Schéma Directeur de Gestion des Eaux Pluviales, jouent un rôle fondamental dans la limitation des risques de ruissellements dans les zones habitées. Leur capacité de rétention naturelle permet en effet un laminage très important des débits par un stockage des volumes de ruissellements. Le présent règlement vise donc à **maintenir le fonctionnement et la capacité de toutes ces zones d'expansion des eaux pluviales.**

Dans les ZE1 (Zones d'expansion des ruissellements sec-teurs non urbanisables) :

- Toute construction induisant une imperméabilisation des sols est interdite ;
- **Tout remblai est interdit** ».

Le projet d'aire de service ne crée pas de remblai ni d'imper-méabilisation sur les zones en ZE1. Il est donc compatible avec le règlement.

En revanche, le projet de barreau routier de la déchetterie créé des remblais en zone ZE1. Le projet est donc incompat-ible avec la zone ZE1.

Le projet est donc incompatible avec le règlement du Sché-ma de Gestion des eaux pluviales.

PROJET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-MARTIN-DE-CRAU

Les adaptations sont proposées sur la base des études préliminaires.

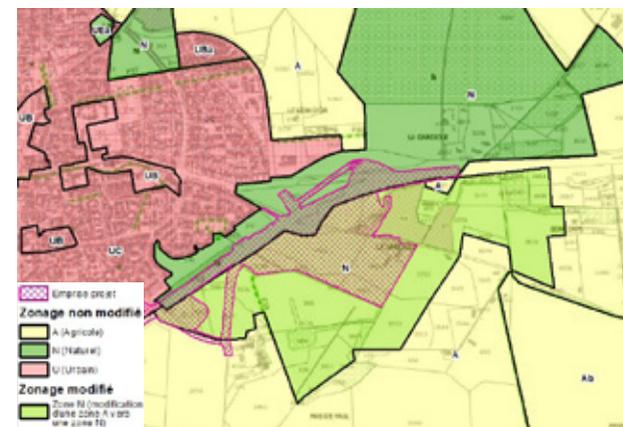
Elles sont circonscrites au seul projet et s'attachent à préserver les orientations stratégiques définies par les communes.

Elles sont détaillées dans la suite du document.

Éléments du PLU concerné	Incompatibilité	Propositions de modification
Plan de zonage	Incompatibilité du règlement de la zone A pour la réalisation de l'aire de service (ICPE + atteinte à l'activité agricole et au paysage)	Extension de la zone N du Domaine du Lac, échangeur et Arboretum. La zone N englobe actuellement la RN113 et l'échangeur associée. La future aire de service est considérée comme un équipement nécessaire à la RN113 existante. De plus, les mesures compensatoires incluses ou à proximité de la future aire de service sont englobées dans la future zone N. Le zonage N permet également un contrôle de l'urbanisation induite.
EBC	Impact d'EBC sur la Draille des Morts	Suppression du secteur de l'EBC concerné par le projet et ajout à l'EBC des boisements de compensation (a minima égaux à l'impact).
Éléments naturels et végétaux à protéger	Impact d'autres éléments de paysage à protéger	Modification du règlement
Schéma Directeur de gestion des eaux pluviales	Incompatibilité du règlement	Modification du règlement, avec obligation de « maintenir le fonctionnement et la capacité de toutes ces zones d'expansion des eaux pluviales »

MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

EXTENSION DE LA ZONE N SUR LA FUTURE AIRE DE SERVICE



Extension de la zone N pour la future aire de service

L'extension de la zone N du Domaine du Lac et de l'Arboretum prend son sens dans la double vocation de cette zone qui concilie à la fois la protection d'éléments naturels à proximité directe du centre urbain de Saint-Martin-de-Crau et l'intégration d'aménagements à vocation de service public (SDIS, caserne, aire de services).

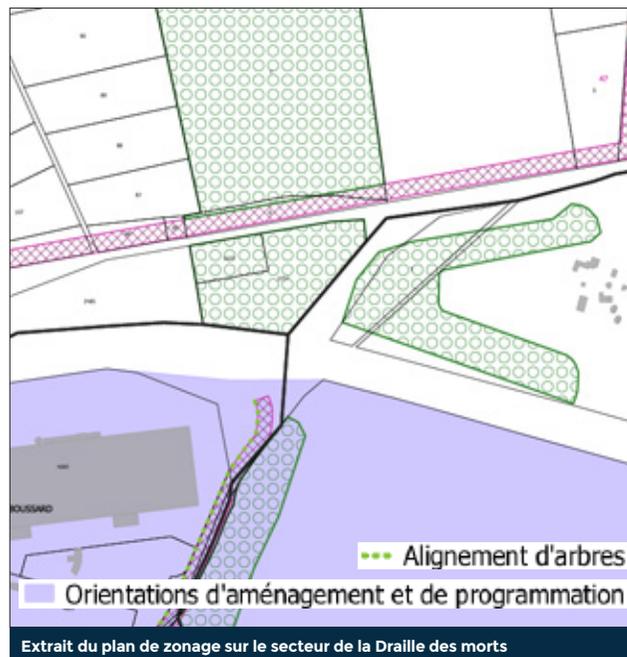
L'objectif majeur de cette extension est de permettre la sécurisation de la pérennité des mesures compensatoires liées au projet de Contournement Autoroutier d'Arles et par ce biais la protection à long terme des sources de la Chapelette, tant sur le secteur de Mas de Paul que de la Gardiole.

RAJOUT D'UN EMPLACEMENT RÉSERVÉ POUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER

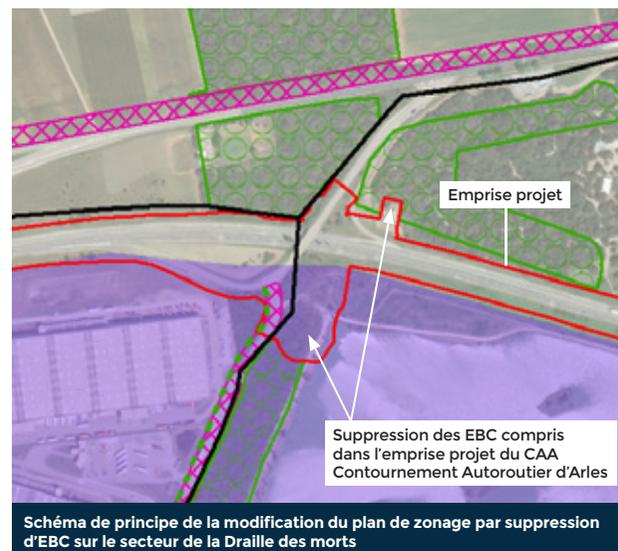
Une possible inscription d'un emplacement réservé dans le plan de zonage du PLU de la commune, pourrait être proposée ultérieurement à l'occasion de la procédure MECDU.

EBC IMPACTÉS PAR LE CAA CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Plan de zonage opposable



Plan de zonage modifié (schéma de principe)



MODIFICATION DU RÈGLEMENT DES ÉLÉMENTS NATURELS ET VÉGÉTAUX À PROTÉGER

Éléments naturels et végétaux

P51	Piste de Terrusse et son matorral de chêne vert	C3521 - C3563	Les cépées et arbres isolés y seront conservés systématiquement, à l'exception des besoins en lien avec le projet de Contournement Autoroutier d'Arles
P52	Bordure de la RN113	B160-B019 BL031 - BL147	

MODIFICATION DU RÈGLEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR DE GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les modifications du règlement du Schéma Directeur de gestion des eaux pluviales apparaissent surlignées en orange dans le texte ci-dessous.

RÈGLEMENT MISE EN COMPTABILITÉ POUR LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

III.1.7. ZONES ZE1 - ZONES D'EXPANSION DES RUISSELLEMENTS SECTEURS NON URBANISABLES

Les Zones d'Expansion des eaux de ruissellements (ZE) identifiées sur la commune dans le cadre de son Schéma Directeur de Gestion des Eaux Pluviales, jouent un rôle fondamental dans la limitation des risques de ruissellements dans les zones habitées. Leur capacité de rétention naturelle permet en effet un laminage très important des débits par un stockage des volumes de ruissellements. Le présent règlement vise donc à maintenir le fonctionnement et la capacité de toutes ces zones d'expansion des eaux pluviales.

Dans les ZE1 (Zones d'expansion des ruissellements secteurs non urbanisables) :

- Toute construction induisant une imperméabilisation des sols est interdite ;
- Tout remblai est interdit.

Les voiries nécessaires au Contournement Autoroutier d'Arles sont autorisées à condition de pouvoir justifier de l'absence d'impact du projet sur le maintien du fonctionnement et de la capacité des zones d'expansion des eaux pluviales.

LA CONCERTATION

POUR VOUS INFORMER

Pour informer le public sur le projet, la Ville de Saint-Martin-de-Crau met en place les outils suivants :

- Le site internet de la Ville de Saint-Martin-de-Crau : www.saintmartindecrau.fr/Concertation-MECDU ;
- La page Facebook de la Ville de Saint-Martin-de-Crau : www.facebook.com/stmartin13 ;
- Le présent dossier support de la concertation :
 - Disponible en **téléchargement** sur le site internet de la Ville de Saint-Martin-de-Crau ;
 - Disponible en **version papier** aux Services Techniques (37 avenue de Plaisance, Saint-Martin-de-Crau) aux jours et heures habituels d'ouverture ;

POUR DONNER VOTRE AVIS

La Ville de Saint-Martin-de-Crau met à disposition du public :

- Un **registre papier** disponible aux Services Techniques (37 avenue de Plaisance, Saint-Martin-de-Crau) aux jours et heures habituels d'ouverture ;
- **L'adresse postale** suivante :
Hôtel de Ville, Place du Docteur Bagnaninchi
BP 50 001 - 13 558 Saint-Martin-de-Crau ;
- L'adresse e-mail suivante :
contournement-arles@stmartindecrau.fr.

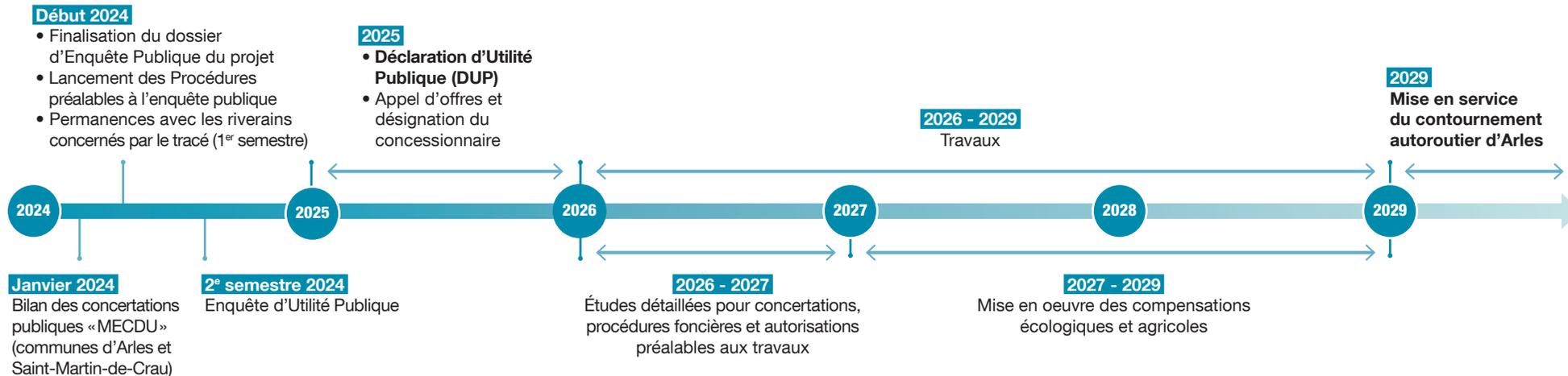
LES SUITES DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, un **bilan sera réalisé et rendu public par la Ville de Saint-Martin-de-Crau**. Il permettra à la DREAL PACA, maître d'ouvrage du projet de contournement, de **compléter le dossier réglementaire de Mise en Compatibilité du Document**, 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



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

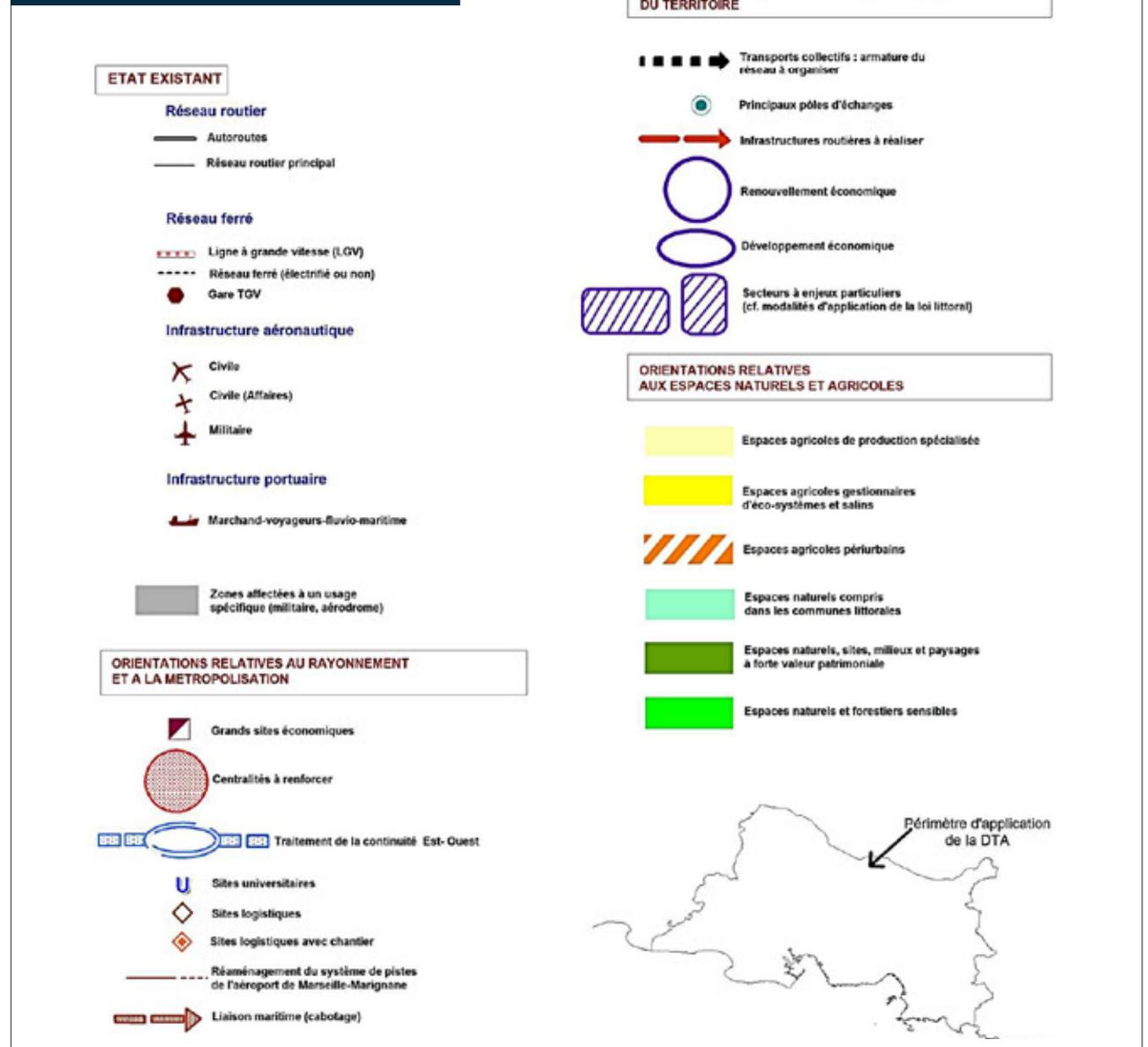
La DTA des Bouches-du-Rhône a été approuvée par décret le 10 mai 2007.

Le projet du 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.

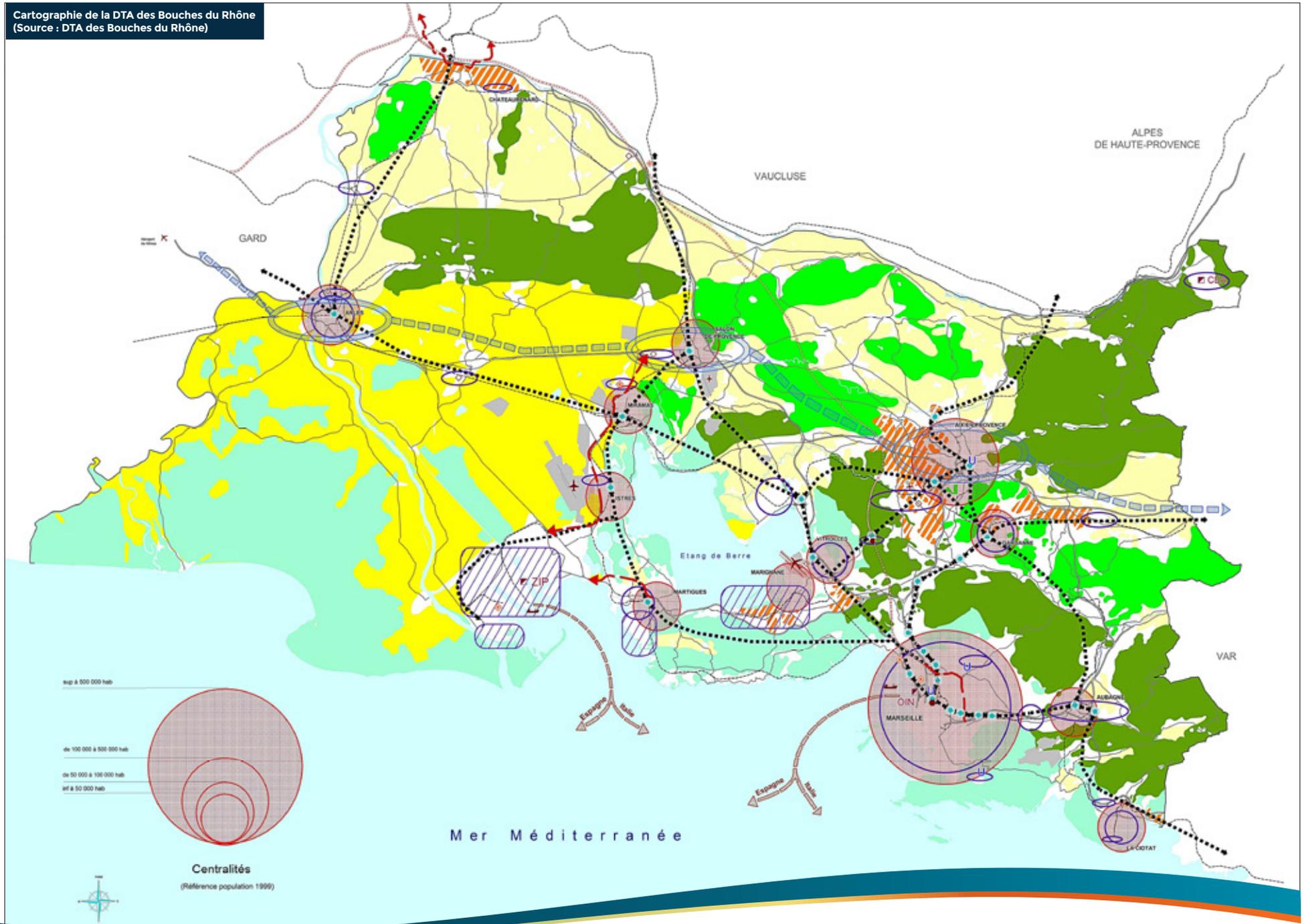
La DTA des Bouches-du-Rhône indique notamment ceci « Dans le secteur d'Arles, la **continuité autoroutière**, au vu de la configuration générale de l'infrastructure actuelle, **nécessite un nouveau contournement et un nouveau franchissement du Rhône** permettant d'une part de pallier les problèmes actuels 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)



Cartographie de la DTA des Bouches du Rhône
(Source : DTA des Bouches du Rhône)



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

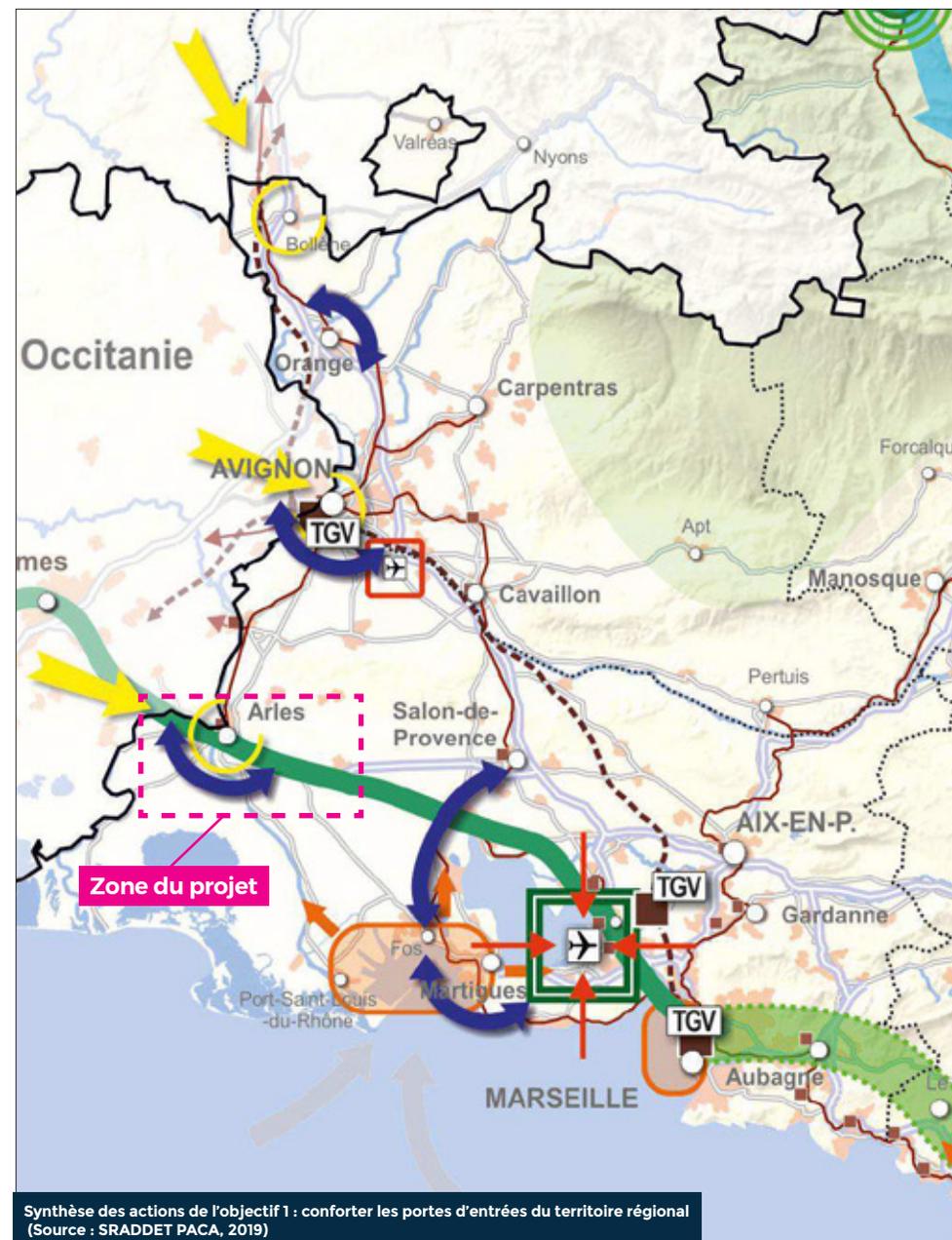
Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (SRADDET PACA) a été adopté le 26 juin 2019. Il est en cours d'approbation par le Préfet de région.

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 |
|--|---|



ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LE SCHEMA DE COHERENCE 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'Orientation 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 DE SAINT-MARTIN-DE-CRAU 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 de Saint-Martin-de-Crau s'articule autour de 4 axes principaux, déclinés en objectifs puis en orientations.

Le tableau suivant synthétise ces différentes orientations et analyse leur compatibilité avec le projet du CAA.

Axes du PADD	Objectifs	Orientations	Compatibilité
AXE 1. Valoriser la richesse du territoire en maîtrisant l'espace urbanisé et en préservant les espaces agricoles et naturels	Maîtriser et organiser la croissance urbaine	<p>O1. Projeter une croissance démographique maîtrisée qui assure le développement de la commune tout en maintenant un cadre de vie de qualité</p> <p>O2. Limiter l'étalement urbain et favoriser l'utilisation économe du foncier :</p> <p>O3. Tendre vers les objectifs du PLH et du SCoT en matière de densité pour les secteurs en extension urbaine.</p> <p>O4. Autoriser des opérations immobilières à taille humaine avec des logements collectifs (R+2, exceptionnellement R+3 dans des secteurs appropriés).</p> <p>O5. Garantir une qualité paysagère dans tous les projets urbains</p>	OUI
	Rechercher une cohérence entre déplacement et stratégie de développement urbain	<p>O6. Œuvrer pour une requalification du chemin du Mas de Perrot en voirie départementale pour réduire le trafic poids lourds sur la RD27 traversant Caphan, et ainsi sécuriser ce secteur habité mais également diminuer les nuisances et pollutions.</p> <p>O7. Faciliter l'adaptation du réseau intercommunal de transports en communs existant pour favoriser les relations entre le centre-ville, les quartiers d'habitat, les zones d'activités économiques et les communes voisines.</p> <p>O8. Poursuivre la création de maillages inter-quartiers favorisant les déplacements doux, et notamment améliorer la liaison piétons/cycles entre le centre-ville de Saint Martin et le secteur de Caphan le long de l'avenue de Craponne (RD27).</p> <p>O9. Accompagner le développement des dessertes et des services de la gare.</p> <p>O10. Identifier des aires de stationnement pour le covoiturage</p>	OUI
	Préserver et mettre en valeur les éléments caractéristiques du patrimoine naturel, paysager et bâti	<p>O11. Préserver l'ensemble des espaces naturels et agricoles qui représentent une richesse écologique faunistique et/ou floristique, notamment ceux identifiés par un périmètre à statut (Natura 2000, RNN1, ZNIEFF2, PNR / DPA3...) et conforter l'engagement de la commune dans la gestion du réseau Natura 2000.</p> <p>O12. Préserver les trames vertes et bleues : les réservoirs de biodiversité (massif des Alpilles, boisements, Crau sèche et humide, étangs, zones humides), les corridors écologiques terrestres (alignements d'arbres, haies brise-vent...) et aquatiques (ouvrages gérés tels que les canaux et fossés d'irrigation ayant une fonctionnalité écologique ou paysagère).</p> <p>O13. Sauvegarder et valoriser les structures paysagères remarquables (patrimoine arboré, coussouls, étangs et marais...) et les éléments de petit patrimoine bâti historiques (patrimoine vernaculaire, mas, bergeries...).</p> <p>O14. Préserver les perspectives visuelles sur le grand paysage et ses éléments structurants (espaces boisés de Santa Fé, Chambremont, La Taulière et du massif des Alpilles dans le secteur du Grand Brahis) et maintenir les exigences réglementaires sur ces espaces constituant la « porte d'entrée » du Parc Naturel Régional des Alpilles.</p> <p>O15. Valoriser et préserver la trame des chemins ruraux et des voies communales afin de favoriser la découverte des milieux naturels et ruraux du territoire.</p> <p>O16. Veiller à l'insertion paysagère et à la qualité architecturale des nouvelles constructions.</p> <p>O17. Permettre la réhabilitation des mas présentant un intérêt architectural et patrimonial.</p> <p>O18. Interdire toute nouvelle occupation du sol et toute extension des bâtis existants sauf celles exclusivement liées à l'activité agricole au sein des paysages naturels remarquables (DPA)</p>	OUI

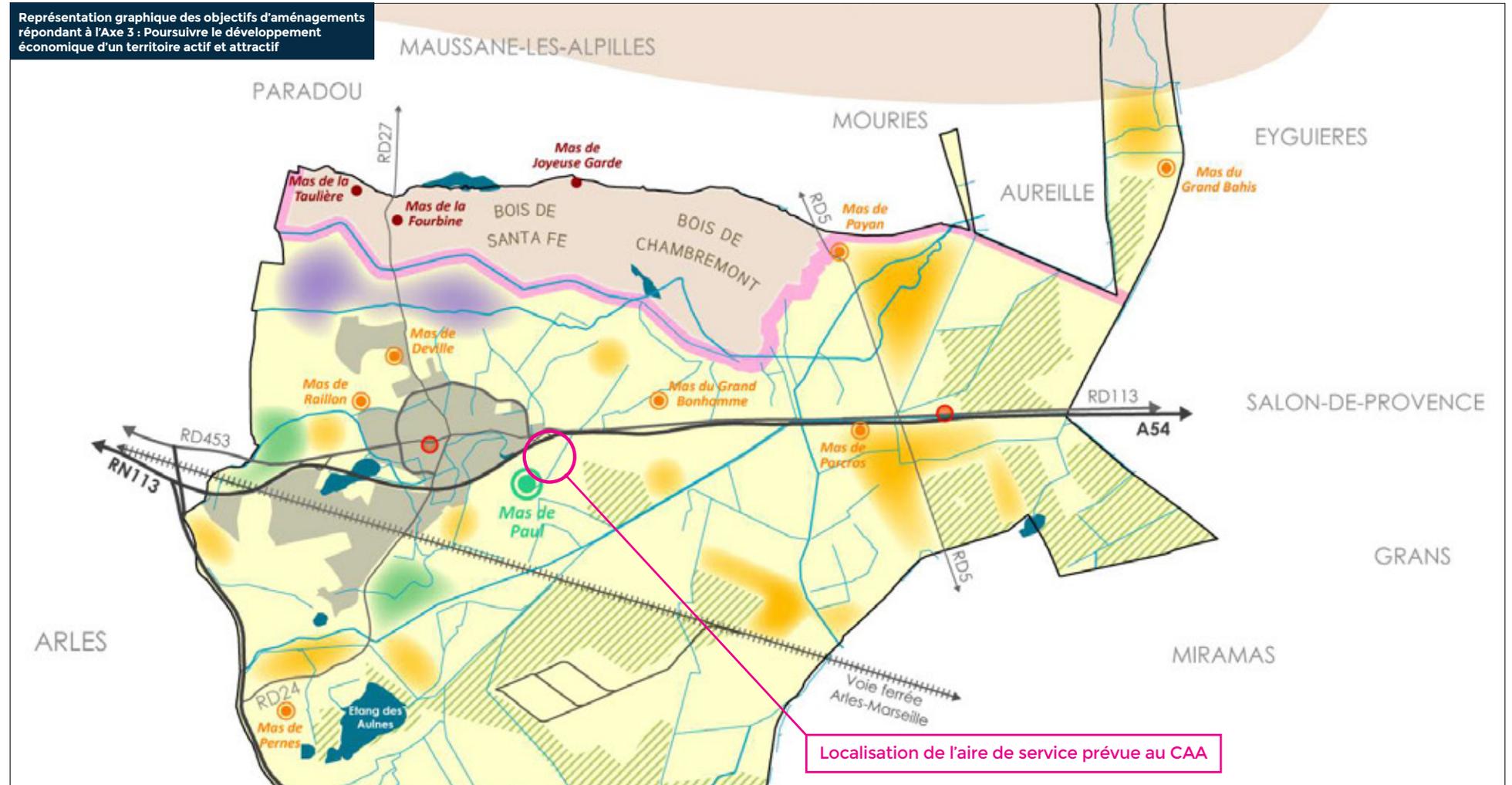
Axes du PADD	Objectifs	Orientations	Compatibilité
AXE 2. Maintenir la qualité de vie et le lien social	Diversifier les types de logements en fonction des ressources, de la situation familiale et de l'âge de chacun	<p>O1. Proposer des typologies de logements adaptées aux phénomènes de desserrement (diminution de la taille des ménages) et de vieillissement de la population, c'est-à-dire des logements de petite taille, collectifs, des maisons partagées, etc. Le but est également de préserver un équilibre intergénérationnel.</p> <p>O2. Maintenir la mixité sociale dans les projets immobiliers en visant l'objectif de 25% de logements sociaux imposé par la loi SRU. La commune se fixe pour cela un taux de 40% de logements sociaux sur les logements à produire (objectif du PLH de la Communauté d'Agglomération ACCM).</p> <p>O3. Développer l'offre locative à des loyers maîtrisés</p> <p>O4. Favoriser la primo-accession par la mise en place de programmes d'accession sociale à la propriété.</p> <p>O5. Poursuivre le partenariat avec l'intercommunalité ACCM et l'EPF5 PACA pour créer des réserves foncières afin de mieux maîtriser la nature des projets (forme urbaine, typologie des logements).</p> <p>O6. Utiliser l'aide de l'OPAH6 intercommunale pour améliorer l'habitat privé et remettre sur le marché les quelques logements vacants du centre-ville.</p> <p>O7. Permettre la réalisation d'une aire d'accueil pour les gens du voyage (projet intercommunal).</p>	OUI
	Maintenir une offre en équipements cohérente avec le développement démographique et urbain programmé et agir sur l'espace public pour renforcer le lien social	<p>O8. Favoriser la création d'espaces publics dans les projets immobiliers (jardins, aires de jeux, espaces de stationnement...).</p> <p>O9. Poursuivre la construction et l'aménagement d'équipements publics (grand gymnase multisports, espace naturel et de loisirs de la Baisse de Raillon, nouvelle tranche de réalisation des jardins familiaux...).</p> <p>O10. Permettre la construction d'une nouvelle gendarmerie.</p> <p>O11. Favoriser le développement des communications numériques (fibre optique) en tenant compte de l'état d'avancement du développement des réseaux à très haut débit sur le territoire de l'intercommunalité ACCM.</p>	OUI

Axes du PADD	Objectifs	Orientations	Compatibilité
AXE 3. Poursuivre le développement économique d'un territoire actif et attractif	Maintenir le poids économique et social de l'agriculture sur la commune	<p>O1. Préserver les espaces à vocation agricole, outil foncier des exploitants, en limitant l'extension de l'urbanisation et en stoppant le mitage.</p> <p>O2. Assurer l'équilibre entre les cultures traditionnelles et les cultures intensives en préservant les Coussouls et les prairies irriguées.</p> <p>O3. Promouvoir l'élevage ovin et l'AOC du foin de Crau et poursuivre le développement de l'AOC « huile de Provence ».</p> <p>O4. Soutenir les différentes filières spécialisées pourvoyeuses d'emplois induits et directs, favoriser le maintien des exploitations existantes et l'installation de nouvelles structures.</p> <p>O5. Maintenir les accès aux canaux pour garantir leur entretien et ainsi le bon fonctionnement du réseau d'irrigation gravitaire indispensable à l'activité agricole sur le territoire, et garant d'une végétation de qualité et de la recharge de la nappe de la Crau</p>	<p>OUI</p> <p>L'aire de service va impacter environ 20 ha de cultures intensives. Les Coussouls et les prairies irriguées sont maintenues.</p>
	Développer l'offre touristique locale	<p>O6. Développer l'offre d'hébergement touristique (reconversion de certains mas remarquables, création de gîtes et chambres d'hôtes, implantation d'hôtels).</p> <p>O7. Soutenir les actions de valorisation du patrimoine bâti et culturel (Maison de la Crau, Rétro-musée, Maison de la Chasse et de la Nature...).</p> <p>O8. Accompagner la promotion de l'offre touristique et la mise en valeur du patrimoine naturel (Réserve Naturelle Nationale des Coussouls de Crau, Parc Naturel Régional des Alpilles, proximité du Parc Naturel Régional de Camargue, tourisme vert...).</p> <p>O9. Permettre la réalisation d'un projet de « village du cheval » autour du Mas de Paul, complexe touristique incluant activités équestres et hébergement hôtelier.</p>	<p>OUI</p> <p>À signaler par rapport à l'orientation O9 que le projet est localisé en limite Nord du Mas de Paul et pourrait remettre en cause la création d'un village du cheval dans ce secteur. Ce projet connexe n'a toutefois pas fait l'objet d'études et de planification concrète.</p> <p>Un éventuel développement se ferait donc à l'Ouest du Mas de Paul.</p>
	Conforter les activités industrielles pour favoriser la création d'emplois et lutter contre le chômage	<p>O10. Assurer le maintien et le développement des activités économiques existantes, notamment logistiques afin de positionner la commune comme un site d'excellence dans ce domaine.</p> <p>O11. Diversifier les secteurs d'activités afin de pérenniser le dynamisme économique de Saint Martin et d'éviter la mono-activité.</p> <p>O12. Favoriser l'amélioration du système de gestion pluvial des zones d'activités économiques.</p> <p>O13. Permettre la mise en place d'une plate-forme multimodale pour développer le feroutage (projet intercommunal).</p> <p>O14. Favoriser une offre de transports collectifs intercommunaux adaptés aux employés des zones d'activités.</p> <p>O15. Permettre le développement du secteur de la gare et en faire un espace d'échange en termes de transport. O16. Favoriser la mise à disposition de terrains pour l'installation d'activités de services (restauration, hôtellerie...) et permettre le développement du tourisme d'affaire</p>	<p>OUI</p>
	Soutenir et développer les activités artisanales et de services	<p>O17. Assurer le maintien des activités artisanales et de service.</p> <p>O18. Mettre à disposition des terrains pour l'installation d'activités nouvelles dans la zone d'activités de la Chapelette.</p> <p>O19. Poursuivre la réalisation d'un maillage pour les accès vélos/piétons entre les trois zones artisanales et avec le reste du tissu urbain.</p> <p>O20. Favoriser la mise en service d'une desserte de transports en commun adaptée.</p>	<p>OUI</p>
	Dynamiser le commerce de proximité	<p>O21. Soutenir la diversité et le dynamisme commercial et plus particulièrement en centre-ville.</p> <p>O22. Actualiser et renforcer la micro-signalétique commerciale</p> <p>O23. Gérer rationnellement le stationnement</p>	<p>OUI</p>

Axes du PADD	Objectifs	Orientations	Compatibilité
AXE 4. Gérer durablement les ressources, les énergies et les risques	Assurer une gestion économe et durable de l'eau	<p>O1. Prévoir un développement de l'urbanisation cohérent avec la desserte et la capacité des réseaux d'alimentation en eau potable et d'assainissement existants.</p> <p>O2. Soutenir une démarche de viabilisation de certains secteurs non alimentés en eau potable et d'amélioration du réseau de distribution pour un rendement plus efficace.</p> <p>O3. Limiter les forages à usage collectif pour l'alimentation en eau potable en privilégiant les constructions uniquement desservies par le réseau public.</p> <p>O4. Préserver l'irrigation gravitaire garante de l'alimentation de la nappe phréatique de la Crau et donc indispensable à l'équilibre quantitatif de la ressource : maintien des surfaces de prairies irriguées et préservation des ouvrages d'irrigation (canaux).</p> <p>O5. Respecter : - les périmètres de protection des captages d'eau potable pour préserver la qualité de la ressource ; - les zones de sauvegarde identifiées sur la plaine de Crau (délimitation en cours) dans l'objectif de sécuriser l'approvisionnement actuel et futur en eau potable.</p> <p>O6. Limiter l'infiltration de substances polluantes dans la nappe (prétraitement des eaux pluviales et des eaux usées) afin de maintenir la bonne qualité des eaux souterraines</p>	<p>OUI</p> <p>L'aire de service n'impacte aucune culture irriguée.</p> <p>L'aire de service et la RN113 disposeront d'un système d'assainissement pour maintenir la bonne qualité des eaux souterraines.</p>
	Encourager l'efficacité énergétique et favoriser les énergies renouvelables ;	<p>O7. Encourager les projets urbains privilégiant les économies d'énergies (réalisation d'éco-quartiers, construction d'éco-habitats).</p> <p>O8. Optimiser l'efficacité énergétique des bâtiments communaux.</p> <p>O9. Optimiser l'éclairage public pour une utilisation plus rationnelle de l'énergie.</p> <p>O10. Favoriser le développement du photovoltaïque en toiture des habitations, des bâtiments logistiques, des bâtiments communaux, des serres et hangars agricoles et sous forme de parcs au sol sur les sites pré-identifiés - secteurs de la Dynamite, de l'ancienne carrière Ménudelle et de la Société Industrielle de Munitions et Travaux (SIMT) - en tenant compte des enjeux environnementaux et paysagers</p>	<p>OUI</p>
	Prévenir et gérer les risques naturels et technologiques	<p>O11. Adapter l'urbanisation aux risques naturels et technologiques identifiés (zones de risques industriels, zones inondables, constructions parasismiques...) et aux règles des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) en vigueur.</p> <p>O12. Mettre en œuvre les préconisations issues du Schéma Directeur d'Assainissement des Eaux Pluviales pour limiter les risques d'inondation par ruissellement (limitation des surfaces imperméabilisées pour une infiltration à la parcelle, mise en place de techniques alternatives de rétention - bassins tampon, noues, revêtements perméables...).</p> <p>O13. Agir pour la création de protection antibruit pour les riverains dans le cadre du projet autoroutier A54.</p>	<p>OUI</p> <p>Comme indiqué dans l'Orientation 13, des ouvrages acoustiques sont prévus dans le cadre du projet de Contournement d'Arles.</p>

Les cartes suivantes illustrent les objectifs et les orientations du PADD.

Représentation graphique des objectifs d'aménagements répondant à l'Axe 3 : Poursuivre le développement économique d'un territoire actif et attractif



Assurer l'équilibre entre les cultures traditionnelles et les cultures intensives en préservant les Coussouls et les prairies irriguées :

 L'élevage ovin et le "foin de Crau" sur les prairies irriguées (AOC à promouvoir)

 Permettre la réalisation d'un projet de "Village du Cheval" autour du Mas de Paul

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

Le projet est uniquement en relation avec l'OAP « Pôle Logistique » : l'OAP du pôle logistique est une OAP à grande échelle définissant les grandes orientations spatiales sur un large périmètre. La RN113 constitue sa limite Nord.

LES PRESCRIPTIONS INDIQUÉES PAR L'OAP SONT LES SUIVANTES :

Prescriptions générales

Le secteur de projet est partagé entre :

- Une zone à vocation économique et d'équipement ;
- Des zones à vocation agricole et naturelle avec différents niveaux d'enjeux de préservation.

Évolution encadrée de l'urbanisation

Le pôle logistique est une zone urbaine économique et d'équipement et complété récemment par le secteur du Mas de Leuze (au centre) et celui de la Thominière (à l'Est).

Le développement du site d'EPC France, qui s'inscrit dans un espace à dominante naturelle, est permis par la mise en place d'un STECAL et encadré par les prescriptions de l'OAP 9.

Développement des énergies renouvelables

Le pôle logistique est un espace privilégié pour le développement des énergies renouvelables :

- Une part significative des hangars existants et en projet sont dotés de toitures photovoltaïques ;
- Des ombrières photovoltaïques au-dessus des places de stationnement sont développées en plusieurs points de la zone économique ;
- Huit éoliennes sont présentes au Nord de la carrière.

De plus, les projets d'entrepôts à venir devront prévoir d'équiper les toitures avec des panneaux solaires.

Accès et mobilité

Une plateforme multimodale sera créée sur la voie ferrée au centre de la zone afin d'améliorer le fonctionnement des activités logistiques.

Le pôle de la gare de voyageur sera renforcé et un maillage viaire favorable aux circulations douces sera mis en place pour améliorer la connexion au centre-ville.

Préservation et remise en état des zones naturelles et agricoles d'intérêt

Les espaces naturels et boisés au Nord, à l'Ouest et au centre seront préservés comme espaces naturels à fort enjeux écologiques.

Les pelouses sèches situées au Sud-Ouest du périmètre seront préservées comme des espaces agricoles à vocation pastorale uniquement.

Le site de la dynamite est un site industriel en zone naturelle : les constructions sont espacées et s'inscrivent dans un contexte majoritairement végétal.

Le site de la carrière devra être remis en état progressivement. La partie Ouest du terrain, classée en zone N retrouvera une vocation naturelle et ses qualités écologiques grâce aux travaux de remise en état initiés dès l'approbation du PLU. Cela permettra notamment d'assurer une continuité entre les espaces au Nord du secteur 15 et les espaces au sud. À ce titre, **une attention particulière sera portée sur la perméabilité écologique en limite Nord** du site ainsi que sur la route des Carmes. La partie est du terrain pourra continuer à être exploitée pour une durée d'environ 5 ans avant sa remise en état écologique.

Le réseau de haie doit être conservé et renforcé sur un axe Nord-Sud. En particulier, les haies identifiées sur la carte de programmation devront être préservées, remise en état ou créée. Leur rôle est d'assurer des continuités écologiques au sein du pôle et de matérialiser des limites paysagères entre la zone économique et les espaces agricoles et naturels. La petite zone humide (ripisylve) au Nord-Ouest du périmètre devra être conservée.

Un travail concerté avec les acteurs des grandes infrastructures ferroviaires et routières sera mené pour améliorer la perméabilité Nord-Sud.

La seule prescription en lien avec le projet de Contournement Autoroutier d'Arles est la suivante « une attention particulière sera portée sur la perméabilité écologique en limite Nord du site ». La cartographie des éléments de programmation de l'OAP localise ces perméabilités écologiques à travailler.

Éléments du projet en lien avec la perméabilité écologique en limite Nord du site

Dans les 3 secteurs où l'OAP indique de travailler des perméabilités écologiques avec les milieux agricoles voisins, le projet prévoit :

- Dans la Baisse de Raillon :
 - De renforcer les aménagements végétaux paysagers le long de la RN113, afin d'améliorer l'intégration paysagère, mais aussi de limiter le dérangement visuel et sonore de la faune sur la Baisse
 - De créer une trame végétale paysagère et écologique autour du bassin et de la passerelle Mode Doux afin de renforcer la continuité écologique
- Au droit de la carrière : seule l'ouvrage nord de franchissement de la voie ferrée nécessitera une reprise de faible ampleur qui n'aura pas d'impacte sur la perméabilité écologique.
- Sur la frange Ouest : aucun travaux hors emprise n'est prévu dans ce secteur.

Le projet conservera ainsi les perméabilités existantes, voire les améliorera avec un réseau végétal plus dense le long de la future autoroute qui sera profitable pour espèces présentes sur site.

Le Projet est compatible avec l'OAP « Pôle logistique ».

Superficie de la zone
1011 hectares

Vocation actuelle du site
Activités, habitat, espaces agricoles et naturels

Objectifs :

Préservation et remise en état de la trame naturelle et agricole

Diversification et développement des activités dans l'enveloppe existante



Évolution encadrée de l'urbanisation

- Zone économique existante
- Projets en cours de réalisation
- Secteur avec possibilité limitée de constructions (voir OAP 9)

Développement des énergies renouvelables

- Eoliennes existantes
- Toitures photovoltaïques
- Ombrière photovoltaïque

Mobilités

- Création d'une plateforme multimodale
- Création d'un maillage viaire primaire avec circulations pour les piétons et cycles
- Conforter le pôle d'échange de la gare

Repères géographiques

- Voie ferrée existante
- Réseau viaire existant
- Limites communales

Préservation et remise en état des zones naturelles et agricoles

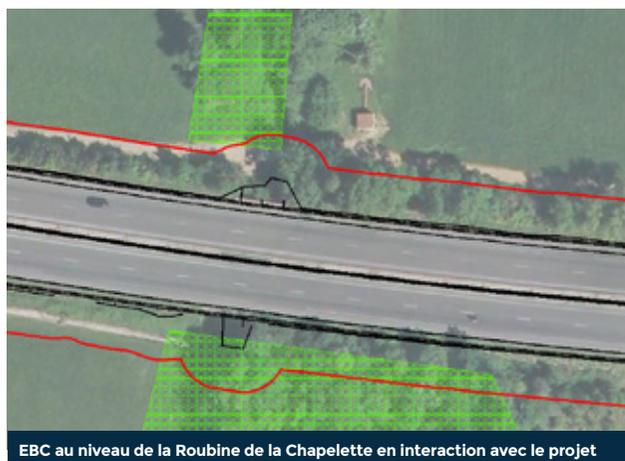
- Espaces naturels à préserver (**enjeux forts**)
- Zone humide à préserver (**enjeux forts**)
- Pelouses sèches et usages agricoles traditionnels à préserver (**enjeux forts**)
- Site industriel en zone naturelle
- Remise en état écologique progressif du site de la carrière (2 phases)
- Prairies foin de Crau à maintenir
- Friche agricole à redéfinir
- Réouverture du milieu
- Vergers intensifs
- Continuités végétales à maintenir ou créer
- Perméabilités écologiques avec les milieux agricoles voisins à travailler
- Corridor à préserver

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES EBC

Les EBC au niveau de la Roubine de la Chapelette sont en interaction avec l'emprise projet mais sans impact sur ceux-ci.

À proximité de la Roubine de la Chapelette

Sur ce secteur, le projet consiste en une mise en conformité des dispositifs de retenue. Il n'y aura pas de coupes d'arbres. De ce fait, l'EBC côté Nord sera évité. L'EBC côté Sud sera également évité.



Le projet est compatible avec la présence d'EBC sur ce secteur.

ALIGNEMENTS D'ARBRES

Secteur Mas de Cura

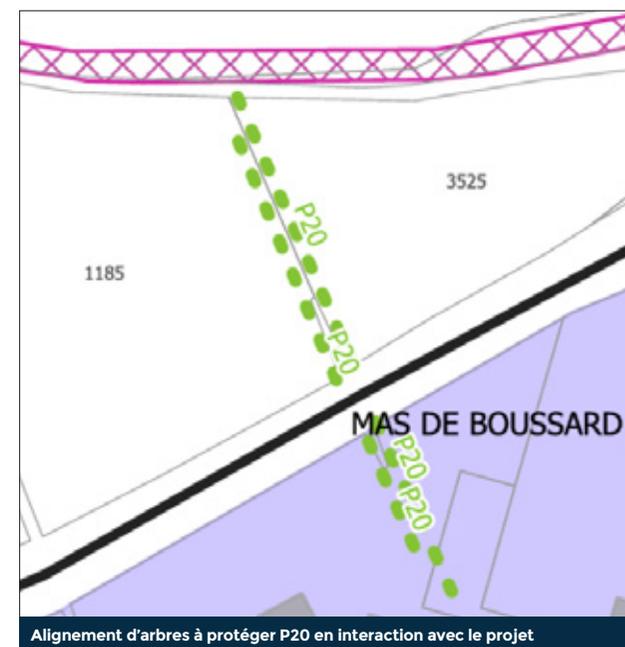
L'alignement d'arbres P50 est sans prescription particulière. Il est localisé en périphérie de l'emprise projet et pourra être évité pendant les travaux.



Secteur Mas de Boussard

L'alignement d'arbres P20 est sans prescription particulière. Il est localisé en périphérie de l'emprise projet et pourra être évité pendant les travaux.

Un seul arbre isolé se trouve à proximité des voies et pourrait nécessiter un abattage. D'après le zonage, il n'est pas inclus dans l'alignement.



Ces alignements d'arbres à conserver sont compatibles avec le projet.

POUR DONNER VOTRE AVIS

- **Un registre papier** disponible aux Services Techniques
(37 avenue de Plaisance, aux jours et heures habituels d'ouverture)
- **Une adresse mail** : contournement-autoroutier@smartindecrau.fr
- **Une adresse postale** : Hôtel de Ville, Place du Docteur Bagnaninchi,
BP 50 001 - 13 558 Saint-Martin-de-Crau



SAINT-MARTIN-DE-CRAU
P R O V E N C E

contournement
autoroutier d'Arles

© Ville de Saint-Martin-de-Crau - Novembre 2023

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