

“P’Arles !”

QUELLE AUTOROUTE POUR LE PAYS D’ARLES ?

L’AUTOROUTE

Editorial

Une autoroute pour notre projet urbain

L’ensemble des réflexions menées dans le cadre de la concertation, conjointement entre l’Etat, les associations dont l’ARPA, la Chambre de Commerce et d’Industrie et la Mairie d’Arles, ont montré que le tracé autoroutier devait être un atout du projet urbain de la ville.

Le travail de ces prochaines semaines doit permettre de mesurer l’impact des différents tracés à l’étude, au vu des objectifs économiques, environnementaux, patrimoniaux et culturels que la ville s’est fixés pour l’avenir d’Arles. L’exercice doit être à la fois celui d’une démocratie locale très active, d’impératifs sociaux et économiques qui s’imposent, d’une articulation nouvelle de notre tissu urbain et de la protection de notre environnement.

A ce titre il est essentiel que le tracé retenu conforte le développement de notre centre ville et favorise la requalification de notre zone Nord pour une amélioration globale des dessertes et liaisons vers nos quartiers et villages. La requalification de la RN 113, le désenclavement de Pont de Crau et de Raphèle, constituent notamment un enjeu incontournable du projet.



Hervé Schiavetti
Maire d’Arles - Vice-Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône



PAGE
2

- > **Roland Roux,**
Président de l’ARPA (Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d’Arles)
- > **Didier Olivry,**
Directeur du Parc Naturel Régional de Camargue

PAGE
3

- > **Claude Moret,**
Chargé de mission au Centre d’Etudes des Tunnels (CETU)
- 1 question à 2 élus :**
- **Jean-Luc Masson,**
Adjoint à l’aménagement du territoire et aux grands travaux de la ville d’Arles
 - **Jean Vernet,**
Président du groupe Alliance Arlésienne

PAGE
4

- > **Francis Guillot,**
Président de la Chambre de Commerce et d’Industrie du Pays d’Arles
- et **Eric Lanzalavi,**
Président de l’Union des Entreprises du Pays d’Arles
- > **Gérard Tischendorf,**
Président de l’Association des Pêcheurs d’Arles / Saint-Martin-de-Crau

PAGE
5

- > **Marie-Thérèse Pinaud,**
La Charrette Bleue - Vivre à Pont de Crau - Trébon Campagne
- > **David Rohou,**
Directeur de Tibbett & Britten à Arles
- > **Roger Garreau,** résident d’Arles

PAGES
6-7

- Réflexion en cours**
sur la comparaison des partis d’aménagement
- L’avenir de la RN 113 :**
transformer la coupure en trait d’union

Rocade EST :
une évolution urgente et indispensable

PAGE
8

Vous avez la parole

La liaison autoroutière, un enjeu majeur pour le pays d'Arles

Au cours de ces sept années de rencontres, réflexions et propositions, l'attitude du groupement des associations, devenue ARPA par la suite, a été dictée par trois séries de questions impactant le choix autoroutier :

> *m'est-il possible de dépasser les intérêts particuliers pour rechercher la solution la plus favorable aux intérêts du pays d'Arles ?*

> *qu'est-ce que je connais du territoire qui me permette de déterminer tel choix ?*

> *quelle vision ou quelle représentation ai-je à court, moyen ou long terme de l'évolution de ce territoire et de son environnement ?*

Dans cet esprit nous avons analysé les différents trajets proposés. Nous avons très vite réalisé qu'ils étaient porteurs de lourdes pénalités environnementales, et handicapaient fortement sur le long terme, tout le potentiel de richesses et donc de développement du pays arlésien.

Nous avons proposé la réalisation d'un tunnel autoroutier, qui aurait pour mérite d'effacer la circulation de transit, de supprimer la coupure de la voie rapide, de libérer le ter-

rain pour une nouvelle gestion de l'espace et de préserver les richesses et potentialités.

Nous avons défendu ce projet devant les élus arlésiens qui nous ont aidés pour aller nous exprimer dans les ministères de l'Environnement et des Transports.

Nous avons résumé notre démarche en une phrase :

Une autoroute dans un projet arlésien et non pas Arles dans un projet autoroutier.

Aujourd'hui cette idée gagne en crédibilité et des études techniques sont en cours sur les possibilités de réalisation.

Nous sommes conscients que des questions se posent sur les coûts, la sécurité, les transports de matières dangereuses. Il nous faut aussi analyser dans le détail les entrées, sorties et le passage sous le cirque romain. Ceci nous amène à une réflexion sur une version sous-fluviale plus longue permettant une réalisation en forage et nous éloignant de Pont-de-Crau

et du carrefour du Vittier. Notre réponse aux questions posées en début pourrait se traduire dans les actions suivantes :

> *Nous devons considérer cette liaison comme une opportunité nous permettant d'engager la réflexion sur un plan d'aménagement urbain (suppression de la coupure actuelle, séparation des trafics, requalification de la RN 113, etc.) avec une diminution des nuisances actuelles.*

> *Nous devons davantage nous impliquer dans un choix au service d'un projet arlésien, en tenant compte de réalités souvent reçues comme des fatalités, mais qui auront sûrement des alternatives dans les années à venir (ex : le trafic des poids lourds).*

> *Dans cet esprit il nous faut comparer la solution tunnel et une solution en surface par rapport à leur impact sur les trois points qui nous paraissent fondamentaux :*

- Arles et son cadre de vie.
- Arles et son patrimoine environnemental et archéologique (classé à l'UNESCO).
- Arles et son développement économique.

La richesse patrimoniale culturelle et environnementale trop souvent perçue comme un frein et une contrainte doit devenir un moteur à l'élaboration d'un cadre de vie et d'un projet social et économique compatible avec le concept de développement durable, qu'il nous importe de définir dans le cadre arlésien.



Didier Olivry,

Directeur du Parc Naturel Régional de Camargue

Les enjeux d'une nouvelle infrastructure de transport aux portes du Parc Naturel Régional

La Camargue est un territoire de haute qualité patrimoniale (naturelle, culturelle et paysagère), reconnue par tous et dont la fragilité justifie une attention toute particulière. A cet effet, depuis maintenant plus de 30 ans, le Parc Naturel Régional de Camargue expérimente une politique contractuelle innovante, adaptée aux particularités de ce territoire et associant étroitement protection du patrimoine et développement local.

Les partenaires du Parc se sont engagés sur un projet territorial consigné dans une charte approuvée par tous pour une période de 10 ans. Pour mettre en œuvre ces orientations, ils dégagent chaque année des moyens humains, techniques et financiers en faveur de la Camargue.

Si le Parc Naturel Régional n'a pas

de réel pouvoir réglementaire, il a le devoir de veiller en permanence à la préservation des richesses naturelles, culturelles et humaines qui sont à la base du projet de développement harmonieux et durable souhaité par les Camarguais. Le Parc Naturel Régional doit donc à la fois faire face aux problèmes d'environnement, comme la banalisation paysagère ou la fragilité des espaces naturels, et aux problèmes socio-économiques, comme le maintien de l'agriculture et de l'élevage nécessaires à l'entretien de l'espace rural ou le développement de la qualité de vie des populations locales.

Le contournement autoroutier en Camargue

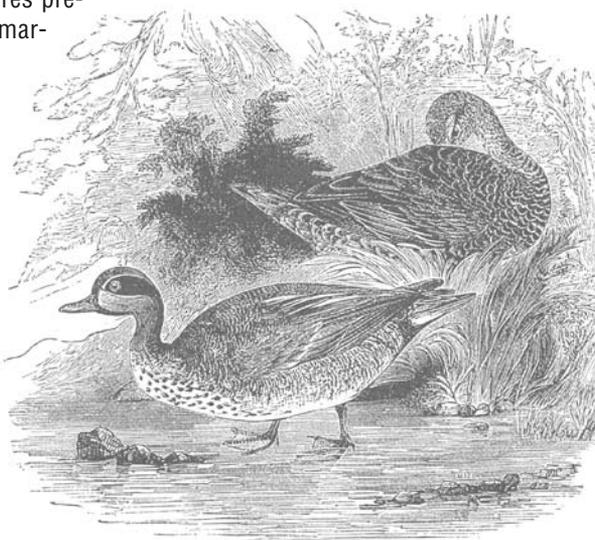
Dans ce contexte, il est peu probable que les administrateurs du Parc

Naturel Régional adoptent une position dogmatique sur le projet de contournement autoroutier d'Arles. Par contre, ils veilleront scrupuleusement au renforcement de la cohérence et de la qualité des politiques publiques ainsi qu'au maintien des équilibres précaires établis en Camargue.

A priori, la mise en œuvre de la continuité autoroutière au droit de la ville d'Arles apparaît être une nécessité et une urgence pour réduire l'insécurité et les nuisances dues au trafic de transit et permettre un développement plus harmonieux de l'ag-

glomération d'Arles.

Toutefois, quel que soit le tracé retenu, la réalisation puis l'exploitation de la nouvelle infrastructure de transport auront des incidences sur le territoire camarguais.



Claude Moret,

Chargé de mission au Centre d'Etudes des Tunnels (CETU)

“ De nombreuses contraintes à prendre en compte. ”

P'Arles : La variante sous-fluviale recueillie, parmi les Arlésiens, un certain nombre d'opinions favorables. Quelles précautions nécessiterait l'aménagement d'un tel tunnel ?

Claude Moret : La construction et l'exploitation d'un tunnel routier pose de nombreux problèmes liés à l'exécution des travaux, à la sécurité des usagers, au respect de l'environnement. Les tunnels sous-fluviaux sont relativement exceptionnels et présentent des difficultés spécifiques car il faut éviter de perturber le cours d'eau, réaliser des études hydrauliques et de mécanique des sols particulières, construire et acheminer des éléments en béton qui entraînent une emprise importante des travaux. Les études de conception et d'exécution sont toujours très longues et les travaux ne sont jamais exempts de difficultés inattendues. D'ailleurs, compte tenu du coût et de la complexité d'un tel projet, on observe souvent, comme à Toulon, à Marseille ou dans le tunnel sous la Manche, que la mise en service intervient bien au-delà du délai programmé dans l'échéancier initial.

P'Arles : L'accident du tunnel du Mont-Blanc a généré l'adoption d'une nouvelle réglementation. Que faut-il prévoir aujourd'hui pour un tel ouvrage ?

Claude Moret : Les mesures de sécurité ont été nettement renforcées et surtout mieux précisées. Ainsi, un tunnel doit désormais faire l'objet d'un dossier de sécurité, des moyens importants doivent être mis en place tels que galeries d'évacuation ou escaliers de secours permettant aux usagers de s'échapper ou de se mettre à l'abri en cas d'incendie ou d'accident. Il faut prévoir aussi des liaisons spécifiques dédiées aux services d'intervention et de secours. Le désenfumage en cas d'incendie, réalisé au moyen d'installations très puissantes et nécessitant de gros ouvrages tels que puits ou galeries, doit être prévu de même que de nombreux autres équipements de sécurité. Au total, tous ces dispositifs viennent accroître l'emprise de la construction et le coût de l'ouvrage. Dans le cas de tunnels dans lesquels le transport de matières dangereuses est autorisé, des mesures encore plus draconiennes s'imposent, notamment pour la récupération des liquides, le renforcement du désenfumage...

P'Arles : En ce qui concerne la sécurité des usagers, le risque zéro existe-t-il ?

Claude Moret : Non, ce serait trop beau ! Le risque zéro n'existe pas. Rappelons-nous l'incendie survenu dans le tunnel du Saint-Gothard, en Suisse, qui figurait pourtant parmi les ouvrages souterrains les plus sûrs.

P'Arles : Le tunnel permet le passage du trafic sans le voir ni l'entendre... alors, une autoroute invisible ?

Claude Moret : Non, surtout pour les tunnels longs : il faut bien faire déboucher les issues de secours par exemple. Par ailleurs, les besoins en dilution des gaz d'échappement dans le tunnel nécessitent souvent la création de stations de ventilation avec ses prises d'air et cheminées de rejets. Il faut également prévoir l'implantation de postes électriques et d'un centre d'exploitation chargé de veiller au maintien de la sécurité. Globalement, un tunnel permet d'effacer beaucoup d'inconvénients du trafic. Mais il ne faut pas oublier que de nombreux équipements indispensables à son bon fonctionnement nécessitent des volumes qui s'érigent en surface et limitent sa réelle invisibilité.

1 question à 2 élus

Jean-Luc Masson, Adjoint à l'aménagement du territoire et aux grands travaux de la ville d'Arles

“ Faire coïncider au mieux le tracé avec les objectifs de développement d'Arles. ”

P'Arles Quelle autoroute pour le pays d'Arles ?

Il serait actuellement prématuré de se prononcer pour tel ou tel tracé de contournement autoroutier, car nous ne disposons pas encore de tous les éléments pour nous forger une opinion. En revanche, le projet doit répondre à un certain nombre d'objectifs, outre ceux de l'Etat qui portent notamment sur la nécessité



d'assurer la continuité autoroutière et de hiérarchiser trafic de transit et trafic local. La future autoroute doit ainsi s'inscrire dans un cadre global d'aménagement qui protège la qualité de vie

et le patrimoine culturel, naturel et architectural d'Arles. Elle doit aussi débarrasser la ville de la coupure générée par la RN 113 entre ses quartiers tout en intégrant des données aussi diverses qu'une meilleure desserte de la zone portuaire ou la préservation des perspectives de développement urbain au sud, vers Pont-de-Crau ou Fourchon, secteurs les plus à l'abri des inondations.

Actuellement, la variante sous-fluviale se rapprocherait le plus de ces orientations alors que d'autres propositions de tracés, par leur impact sur l'environnement ou leur trop grande proximité avec la ville, en apparaissent très éloignées. Cependant, pour l'améliorer encore, j'ai sollicité que soit étudiée la faisabilité technique et financière d'une « variante sous-fluviale longue » qui effacerait plus efficacement la coupure de la RN 113 et respecterait mieux la présence du cirque romain sur le tracé. Par ailleurs, la conduite d'une autre étude sur une variante de passage au sud du canal du Vigueirat, entre la V5 et la V7, favorisera aussi l'approfondissement de la réflexion pour que l'option finalement retenue corresponde réellement aux attentes des Arlésiens ».

Jean Vernet, Président du groupe Alliance Arlésienne

“ Conjuguer l'idéal de la variante sous-fluviale avec la réalité. ”

P'Arles Quelle autoroute pour le pays d'Arles ?

Je préciserai d'abord que le contournement d'Arles répond à un double objectif international et local. Entre l'Espagne et l'Italie, la seule coupure autoroutière se situe entre Nîmes et Saint-Martin-de-Crau. La continuité s'impose d'autant plus que les usagers de la RN 113 se comportent sur la voie rapide comme sur une autoroute, malgré des échangeurs totalement inadaptés et dangereux. Le moindre accident asphyxie Arles sur des kilomètres. Poser ce simple préalable amène à rejeter résolument le réaménagement de l'existant.

La variante sous-fluviale apparaît en revanche idéale. Invisible, directe, elle n'introduit aucune dégradation supplémentaire pour la ville. Mais elle comporte une part de rêve qui risquerait d'amoindrir ses chances de concrétisation. Son coût potentiel, bien qu'encore non évalué, constitue notamment son principal handicap. Tout le défi consiste donc à le rendre acceptable puisque la proposition semble rallier tout le monde. Sans oublier toutefois qu'à ce jour, la situation financière d'Arles ne permet pas d'envisager sa participation au financement. Il faut donc que les études menées déga-

gent d'éventuelles hypothèses encore inexplorées, car les autres tracés présentent des inconvénients. Un passage par le nord annihilerait en effet toute possibilité d'extension de la ville vers Pont-de-Crau, tout en causant un dommage irréparable au paysage. Le doublement de la N 570, déjà acquis, répondra à l'objectif de mieux desservir la zone industrielle et le port. Par le sud, l'autoroute concernerait moins d'habitations, mais l'aménagement en viaduc altérerait le milieu naturel environnant. Quelle que soit la solution retenue, elle posera problème à la ville. Mais il faut décider vite pour ne pas continuer à obérer l'expansion d'Arles.



développement économique

Le contournement autoroutier d'Arles : un outil au service du développement économique et social durable de l'agglomération d'Arles.

Le contournement autoroutier d'Arles est, pour la ville et son agglomération, le principal projet structurant des cinquante prochaines années. Il doit dépasser la simple nécessité d'établir la continuité autoroutière. De son choix découleront les potentiels

de développement économique et d'aménagement de l'agglomération. Le développement économique est une nécessité absolue pour cette agglomération qui doit valoriser l'ensemble des richesses dont elle dispose. Aujourd'hui, une voie rapide faisant office d'autoroute traverse le centre de l'agglomération, engendrant une insécurité considérable dans les déplacements et des nuisances extrêmement pénalisantes, sans pour autant que l'ensemble des zones d'activités et des parties du territoire soit correctement raccordé au réseau autoroutier. La pire des solutions serait un aménagement sur place. Ce serait la réponse aux exigences minimales de résolution des questions de sécurité et de séparation des trafics, sans rien apporter de plus aux Arlésiens. La continuité autoroutière n'est toujours pas une réalité au droit d'Arles, son achèvement a pris du retard.

Pendant ce temps, l'organisation des déplacements urbains est en attente, ce qui n'est pas sans con-

séquence sur l'activité économique de cette ville.

Il n'est plus possible de repousser encore le choix d'un tracé : tout incident sur la RN 113 entraîne la paralysie complète de la ville. L'opportunité que constitue le passage du principal axe européen de déplacement le long de l'arc littoral méditerranéen doit permettre de favoriser le développement économique. D'autres ont su le faire, pourquoi pas Arles ? A ce titre, une desserte correcte des zones d'activité du nord de l'agglomération et le désenclavement de la zone industrielle portuaire doivent absolument être pris en compte. A ce jour, le passage de Pont-de-Crau reste grevé d'incertitudes.

Les activités du centre ville ne doivent pas être oubliées et le contournement autoroutier ne doit pas rimer avec une diminution du niveau de raccordement des commerces et services de proximité. Le projet de requalification urbaine de la RN 113 ap-

porte une réponse encourageante.

Cette concertation doit être celle de la réussite et du rassemblement des Arlésiens autour de la voie de la sagesse : le choix sans délai supplémentaire du meilleur compromis.



Gérard Tischendorf,

Président de l'Association des Pêcheurs d'Arles / Saint-Martin-de-Crau

« Une autoroute au milieu des marais reviendrait à les condamner »

P'Arles : Le projet de contournement autoroutier suscite-t-il chez vous des attentes particulières ou des inquiétudes ?

Gérard Tischendorf : Je ne mets pas en cause la nécessité de la continuité autoroutière. Je suis un automobiliste qui profite de temps en temps des ralentissements arlésiens. Nous avons étudié sur plans et sur le terrain l'impact potentiel de chaque tracé. Nos 2 000 adhérents se trouvent en permanence au contact de la nature, que ce soit sur les bords du Rhône, des canaux, en Camargue ou en Crau. Ils vouent une véritable passion à ce territoire et s'efforcent de la partager avec les petits Arlésiens. Depuis une dizaine d'années, avec l'Ecomusée de la Crau, Espaces Naturels de Provence,

la station biologique de la Tour du Valat et l'association Migrateurs Rhône-Méditerranée, nous participons à l'édition de nombreux documents pédagogiques sur le fleuve Rhône, les marais de Crau, leur faune et leur flore, diffusés dans les établissements scolaires avec l'aval de l'Education nationale. Nous organisons des sorties découvertes, des concours de pêche, des expositions... Nous savons donc de quoi nous parlons quand nous affirmons que seule la variante sous-fluviale protégera ce cadre de vie exceptionnel tout en favorisant une dynamique de développement durable du pays d'Arles. Elle réduira au minimum l'impact environnemental et les pollutions visuelles et sonores. On a fait un tunnel sous le Vieux-Port à Marseille et le tunnel sous la Manche pour relier l'Angleterre, pourquoi Arles ne bénéficierait-elle pas de ce savoir-faire ? Arles est un joyau, un écrin, par son histoire, son patrimoine, son environnement entre Crau, Camargue et Alpilles, sa richesse culturelle, ses traditions et son attrait touristique. Le coût de ce tunnel sera important, mais comme il l'a été ailleurs.

P'Arles : Quelles menaces font peser les autres propositions de tracés ?

Gérard Tischendorf : Dès la première phase de concertation, l'APASMC s'est impliquée dans

une étude pour recenser les milieux aquatiques les plus sensibles en termes d'enjeux piscicoles, hydrauliques, écologiques et touristiques. Le Rhône avec ses caisses* et ripisylves, le canal d'Arles à Bouc, le pont Van Gogh, le canal du Vigieirat et celui de la vallée des Baux, les zones humides de Meyranne, des Chanoines, des Baux et tout un réseau de roubines constituent des parcours de pêche uniques dans le département. Ce sont aussi des lieux de promenade, de pique-nique, de découverte et de loisirs souvent ombragés, absolument rares et incomparables pour les Arlésiens et les touristes. Selon les endroits, 200 espèces d'oiseaux les fréquentent. Je ne peux donc pas imaginer de voir fleurir des ponts partout, ni la vision d'une autoroute au milieu d'un tel environnement. Je crains particulièrement le tracé sud avec des ponts sur le Rhône et sur les canaux et pourquoi pas aussi des remblais ou des pilotis pour soutenir la voie dans les marais des Chanoines, malgré Natura 2000 ! Dans ce dossier, nous parlons de l'âme d'Arles. Toutes nos actions consistent à promouvoir ces richesses pour que chaque Arlésien lègue aux générations futures un patrimoine intact. Cela ne nous empêche pas d'avoir une réflexion moderne. Mais pour préserver cette âme, nous resterons mobilisés jusqu'au bout.

* réservoirs d'eau artificiels communiquant avec le Rhône.

Marie-Thérèse Pinaud,

La Charrette Bleue, Vivre à Pont-de-Crau, Trébon Campagne

David Rohou,

Directeur de Tibbett & Britten à Arles

Le un atout contournement autoroutier :

un atout pour le développement futur de notre cité

Créées lors de la première étape de la concertation en 1996, nos associations se sont depuis investies, en toute indépendance, dans le débat sur le contournement autoroutier d'Arles.

Participant au groupe de travail créé fin 2001, nous avons pu apprécier, au fil des rencontres successives, la qualité des documents techniques réalisés par le CETE ou des bureaux d'étude indépendants de l'administration et fournis par la DDE, traitant de l'économie, de l'environnement, du trafic routier, ... ou même de la réhabilitation de certains quartiers.

Ces documents ont été améliorés, complétés par un travail commun, dans un esprit d'ouverture et une écoute réciproque.

Dans cet état d'esprit, nous sommes heureux de pouvoir exprimer ici nos convictions, afin que le parti d'aménagement retenu soit un atout et non un frein pour le développement futur de notre cité, Arles sur Rhône.

A ce point des réflexions communes, il nous apparaît que :

> La dangerosité de la circulation sur la RN 113 fait de la continuité autoroutière une nécessité urgente, afin de séparer le plus possible le trafic de transit du trafic local.

> La RN 113 retrouvant une fonction urbaine, et ce, le plus en amont d'Arles vers Saint-Martin, la sécurité de circulation retrouvée, les nuisances limitées, la restructuration du centre-ville et de sa périphérie peut alors être réalisée.

> Le développement de l'habitat à Pont-de-Crau et sur le plateau de Fourchon, zones non inondables, nécessite des voies de raccordement à la RN 113 pour irriguer le trafic urbain de ces zones et éviter les bouchons quotidiens.

> Le patrimoine naturel et architectural doit être préservé, notamment les paysages vers Montmajour et les Alpilles intacts jusqu'à nos jours.

> Les entrées Est et Ouest de la ville, aménagées et embellies, seraient le support d'un développement économique et touristique.

Ainsi reliée par une artère centrale, la RN 113 devenant un boulevard urbain, la ville d'Arles retrouverait une cohérence nouvelle et pourrait se développer harmonieusement au XXIème siècle, offrant à ses habitants une qualité de vie préservée dans ses traditions et coutumes ancestrales.



“ Le tracé par le nord faciliterait notre activité ”

P'Arles : Comment vous positionnez-vous par rapport aux différents tracés de contournement autoroutier à l'étude ?

David Rohou : *Je n'ai pas analysé les propositions dans leurs moindres détails. Mais, à première vue, le tracé nord réduirait considérablement nombre de contraintes qui pèsent actuellement sur notre société et plus globalement sur la zone industrielle nord et le port fluvial. Spécialisée dans l'entreposage et l'expédition de boissons pour des clients tels que Perrier, Danone, Système U ou Logidis Carrefour, Tibbett & Britten Arles accueille quotidiennement sur son site une centaine de poids lourds, le double en été. La RN 570, seule voie possible de desserte de notre site, demeure régulièrement saturée. Il faut souvent une demi-heure aux transporteurs qui travaillent avec nous pour rejoindre nos locaux depuis l'autoroute, autant lorsqu'ils repartent dans l'autre sens. Il est impossible de planifier un temps moyen de parcours, compte tenu des aléas de trafic et des encombrements aux ronds-points. Or, nous ne pouvons pas nous permettre le moindre retard. La grande distribution, notamment, exige des li-*

vraisons « just in time » dans ses magasins. A ce jour, nous n'avons pas eu à déplorer de perte de marchés, mais l'inconnue que représente la durée de traversée d'Arles constitue un frein à notre activité.



P'Arles : Que vous apporterait concrètement le tracé nord ?

David Rohou : *Avec une meilleure desserte autoroutière, nous nous retrouverions au niveau des autres sites Tibbett & Britten en France et en Europe. Comme cette nouvelle voie faciliterait*

l'intervention de nos clients, nous bénéficierions d'un argument commercial supplémentaire dans la négociation des contrats par rapport à certains de nos concurrents. Il ne faut pas oublier que notre société, avec ses 40 salariés permanents, ses 10,5 hectares et ses 500 000 palettes traitées chaque année, représente l'un des principaux acteurs économiques arlésiens. Sa voix mérite donc d'être écoutée. Je mentionne au passage que dans le passé la direction de notre groupe avait étudié l'hypothèse d'un déménagement sur une plateforme voisine, plus proche de l'autoroute. Le projet n'a pas vu le jour, mais ces réflexions peuvent demain concerner d'autres entreprises, lassées de subir ces difficultés. Le désenclavement de la zone nord correspondrait de plus à une certaine logique d'aménagement du territoire. Arles bénéficie d'une situation exceptionnelle entre Marseille et Montpellier et entre l'Espagne et l'Italie. Elle dispose d'un port fluvial, se trouve proche du port de Marseille et la majeure partie de ses entreprises se situent dans cette zone nord. Il faut prendre en compte ces données pour que le développement économique ne profite pas qu'à ses voisines. Si le tracé nord ne devait finalement pas se concrétiser, il faut en tout cas redimensionner rapidement la RN 570 en deux fois deux voies pour redonner à ce territoire le nouveau souffle qu'il mérite.

Roger Garreau, résident d'Arles

P'Arles : Citoyen arlésien et lecteur attentif du premier numéro, vous nous avez écrit pour nous faire part de vos craintes sur la variante sous-fluviale. Pouvez-vous préciser vos arguments ?

Roger Garreau : *« Je crois qu'il ne faut pas se fier aux avantages apparents que présenterait ce tracé, notamment par rapport à son invisibilité pour les Arlésiens. Selon moi, la variante sous-fluviale maintiendrait la circulation de transit aux portes de la ville, alors qu'il faudrait plutôt essayer de l'en éloigner pour rendre pleinement aux habitants l'usage du réseau local. De plus, comme tout tunnel, il me semble difficile de garantir une sécurité maximale, malgré les mesures que l'on peut envisager et qui influent inévitablement sur la largeur de l'ouvrage. Il faut penser aussi aux éventuels problèmes d'étanchéité. Enfin, et c'est mon autre préoccupation majeure, le coût d'une telle construction pèserait sur mon porte-monnaie de contribuable, que ce soit par l'intermédiaire de la commune, du département, de la Région ou de l'Etat. Plusieurs amis ont tendance à partager ce point de vue. Je serais pour ma part plutôt favorable à un tracé au Sud :*

- le V5 Est, plus court, me paraît moins coûteux à réaliser, mais il implique des expropriations ;
- le V7 en provoquerait peut-être moins, mais il exigerait plus de travaux, car il longe des zones de marais toujours délicates et coûteuses à remblayer ;
- le V8 me semble, en revanche, inapproprié car il rallonge beaucoup trop l'autoroute.

De toutes façons, quel qu'il soit, ce projet lèsera des intérêts. L'essentiel est d'en léser le moins possible ».

Réflexion en cours sur la comparaison des partis d'aménagement

Le travail d'évaluation entrepris au début de l'été visait à identifier pour chacun des fuseaux des avantages et des inconvénients au regard des enjeux du territoire arlésien mis en évidence au sein du groupe de travail. Il a permis de se faire une première idée des performances comparées des différents partis d'aménagement. Cette analyse comparative est loin d'être terminée. Elle doit se poursuivre et s'enrichir dans les semaines à venir en fonction notamment de la formulation des objectifs assignés au projet par chacun des partenaires associés dans le cadre de la concertation ainsi que par les compléments d'études en cours ou à venir.

2 Deux nouveaux fuseaux à l'étude

Toutefois, ce premier travail d'évaluation a permis de mesurer la capacité d'évolution de certaines variantes pour en atténuer les effets les plus dommageables ou rendre davantage crédible le parti d'aménagement considéré. C'est ainsi que :

> concernant le parti d'aménagement sous-fluvial,

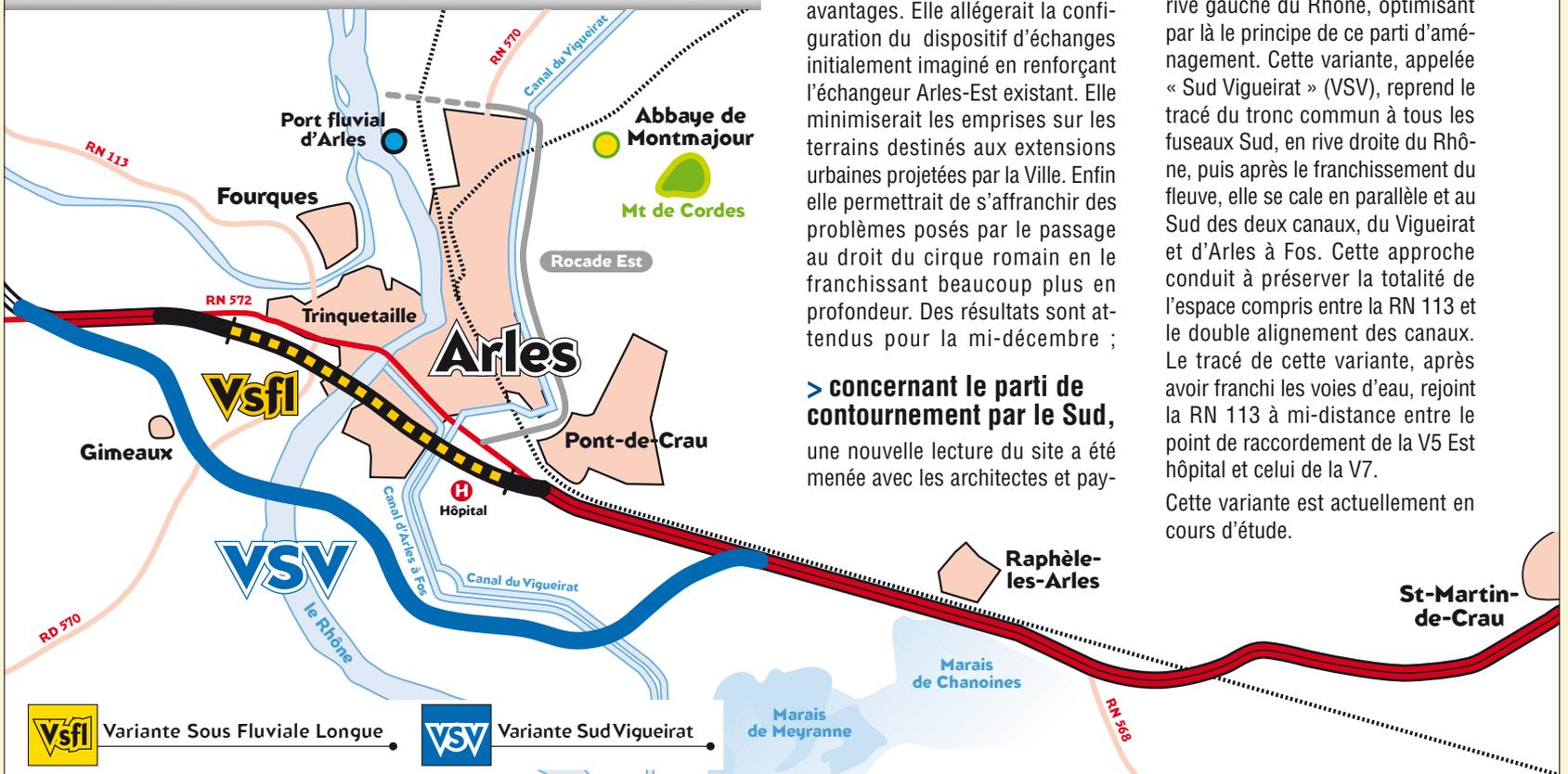
les études en cours vont apporter des réponses quant aux modalités techniques de réalisation, à la nature et à l'importance des équipements

annexes et connexes, à l'ordre de grandeur de l'investissement résultant. De plus, à la demande de la Ville, l'étude d'une solution plus longue, prolongée à l'Ouest et à l'Est, au-delà de l'échangeur Arles-Est, est en cours de réalisation. Cette solution présenterait plusieurs avantages. Elle allégerait la configuration du dispositif d'échanges initialement imaginé en renforçant l'échangeur Arles-Est existant. Elle minimiserait les emprises sur les terrains destinés aux extensions urbaines projetées par la Ville. Enfin elle permettrait de s'affranchir des problèmes posés par le passage au droit du cirque romain en le franchissant beaucoup plus en profondeur. Des résultats sont attendus pour la mi-décembre ;

> concernant le parti de contournement par le Sud, une nouvelle lecture du site a été menée avec les architectes et pay-

sagistes conseils de la DDE des Bouches-du-Rhône, à l'occasion d'une journée organisée avec le groupe de travail et consacrée à la problématique de l'intégration urbaine et paysagère du projet. Elle a conduit l'équipe d'étude à préciser le tracé d'une nouvelle variante en rive gauche du Rhône, optimisant par là le principe de ce parti d'aménagement. Cette variante, appelée « Sud Vigueirat » (VSV), reprend le tracé du tronçon commun à tous les fuseaux Sud, en rive droite du Rhône, puis après le franchissement du fleuve, elle se cale en parallèle et au Sud des deux canaux, du Vigueirat et d'Arles à Fos. Cette approche conduit à préserver la totalité de l'espace compris entre la RN 113 et le double alignement des canaux. Le tracé de cette variante, après avoir franchi les voies d'eau, rejoint la RN 113 à mi-distance entre le point de raccordement de la V5 Est hôpital et celui de la V7.

Cette variante est actuellement en cours d'étude.



L'avenir de la RN 113 : transformer la coupure en trait d'union

L'un des principaux objectifs du contournement autoroutier est de délester la RN 113 du lourd trafic de transit qu'elle supporte.

Tous les fuseaux envisagés, hormis bien sûr l'aménagement sur place de la nationale, permettent de rendre à cette voie, dans la traversée de la ville, un véritable statut de boulevard urbain.

Elle est souhaitée par la Ville qui y voit enfin la réparation des erreurs du passé, la possibilité de transfor-

mer la coupure en trait d'union entre les quartiers et l'opportunité de valoriser et mettre en scène l'image d'Arles, son passé prestigieux et sa nouvelle dynamique.

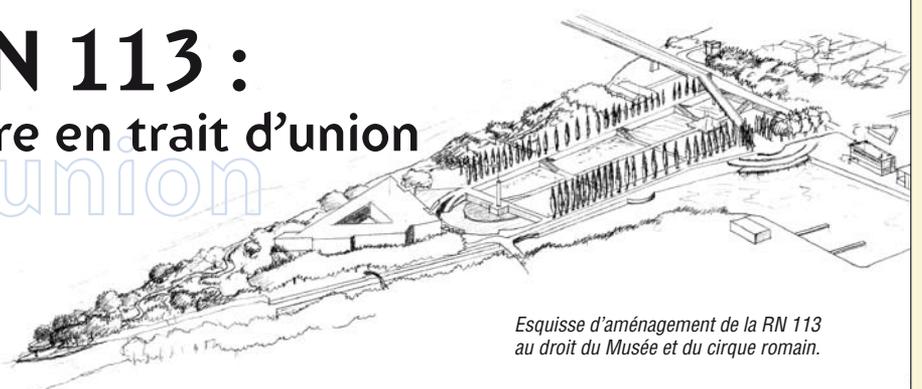
C'est aussi à la ville d'Arles qu'appartient en premier lieu la définition d'un tel projet urbain.

> Réflexion sur une première esquisse

Cependant, parallèlement à l'étude

du projet autoroutier, un certain nombre de questions se sont posées au groupe de travail : la requalification est-elle pertinente ? est-elle faisable ? comment la rendre compatible avec le projet envisagé ?... C'est ainsi qu'a été dessinée une esquisse devant être considérée

comme un premier pas vers un projet, permettant de révéler toutes les richesses naturelles, patrimoniales, structurelles, sur lesquelles un projet de requalification peut prendre appui. Après le premier moment de « rêve » que les images produites ont suscité au sein du groupe de travail, des

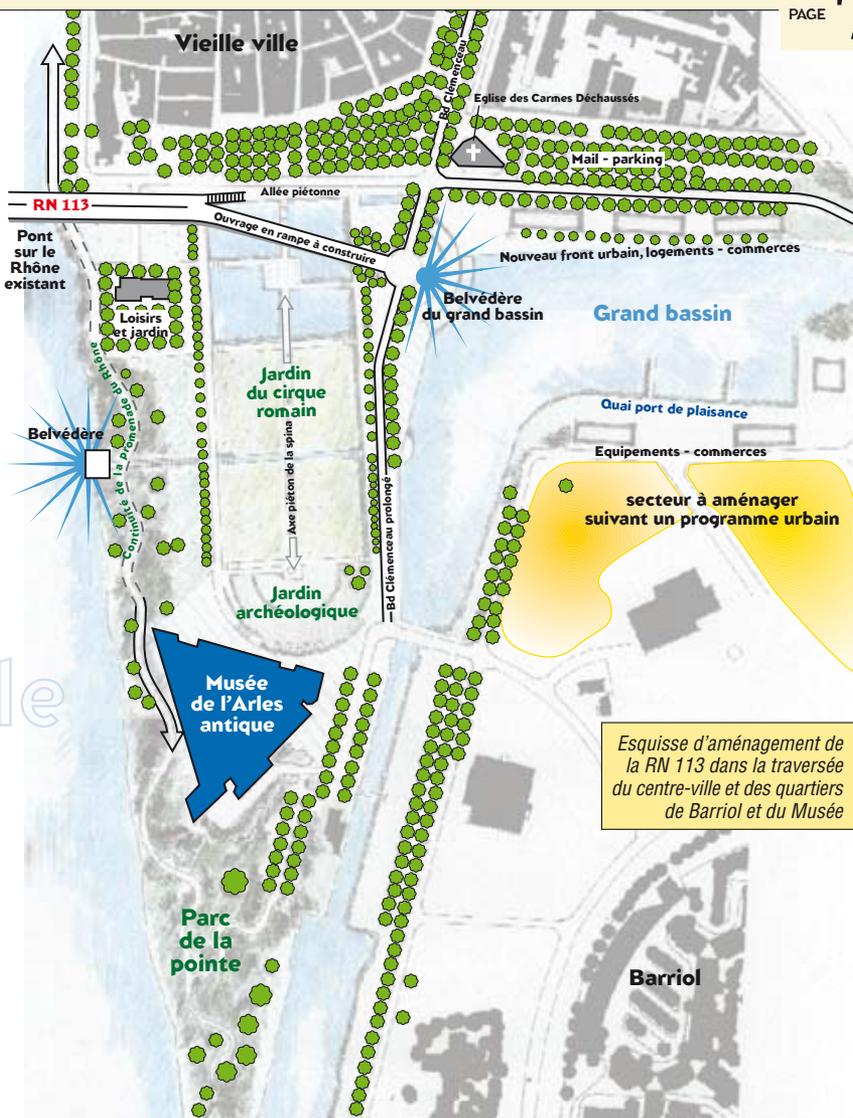


interrogations demeurent qui portent sur :

- sa faisabilité : qui fait ? avec quels moyens financiers ? comment faire et quand ?
- son fonctionnement : comment empêcher des poids lourds d'utiliser cet itinéraire plus court que le contournement autoroutier ? comment renverser une tendance forte de croissance du trafic automobile interne à la ville d'Arles ? quelle place donner aux transports collectifs ? comment utiliser le pont actuel ? Ces questions sont aujourd'hui encore sans réponse et le projet reste à faire.

Mais la réflexion menée :

- a fait prendre conscience aux participants au groupe de travail, que c'est bien de cette réalisation dont la ville a besoin quel que soit le tracé de la nouvelle autoroute ;
- a fait la démonstration qu'il était possible de transformer la voie rapide actuelle en un boulevard, valorisant l'image urbaine du sud de la ville, ce qui est l'un des objectifs majeurs du projet de développement économique et urbain porté par les élus arlésiens. La réalisation d'un tel projet reste néanmoins conditionnée par le temps de réalisation du contournement autoroutier.



Esquisse d'aménagement de la RN 113 dans la traversée du centre-ville et des quartiers de Barriol et du Musée

Rocade EST : une évolution urgente et indispensable

Destinée à améliorer la liaison Arles-Avignon et à desservir le parc d'activité du Grand Rhône et le port fluvial, la déviation de la RN 570, ou rocade Est, est inscrite de longue date dans les documents d'urbanisme de la ville.

Un Avant-Projet Sommaire datant du début des années 1980 définit ainsi le projet :

- une liaison à 2x2 voies reliant la RN 113 au Sud (échangeur Arles Est) à la RN 570 au nord, au niveau du Mas Saint-Paul.
 - quatre points d'échange :
 - avec la RN 453 à Pont-de-Crau
 - avec le quartier de Griffeuille au sud de la Roubine du Roi
 - avec la RD 17 face au chemin des Moines
 - avec la ZI Nord, via un barreau de liaison à 2 voies bi-directionnelles se raccordant à la voie communale n°10 au niveau du Mas de Coque.
- Les emprises nécessaires à la réalisation de cette déviation ont alors été inscrites dans le POS d'Arles en 1983.

> La déviation actuelle : congestion au Nord

La déviation nord-sud actuelle, appelée « rocade Est », à 2 voies bi-directionnelles, réalisée en 1993 entre la RN 113 (échangeur Arles Est) et la RD 17 (giratoire du Pont des Moines), a constitué une première tranche de travaux.

Toutefois, les emprises du projet pour l'élargissement du tronçon actuel et le prolongement vers le Nord sont toujours inscrites dans le POS de la ville, révisé et approuvé le 20 novembre 2001.

Depuis la mise en service de cette rocade, en 1993, le trafic sur cette voie a subi une constante et importante augmentation : 11 000 véhicules / jour en 1995, 17 000 en 2001.

Dans le même temps, le trafic sur l'avenue Stalingrad s'est accentué

du fait de la multiplication des équipements et des activités qui se sont implantés le long de son parcours.

Cette augmentation globale du trafic crée des dysfonctionnements notoire et aggrave les conditions de service et de sécurité sur le tronçon de la RN 570 au Nord du point de raccordement actuel de la rocade (petit Saint Roch) et le carrefour d'accès à la ZI et au Port Fluvial (Mas de Coque). Ce tronçon présente aujourd'hui une concentration de l'ensemble des trafics, de liaison vers le Nord du département, d'échange avec les pôles d'activités du Nord de la ville et de desserte locale et urbaine.

> La déviation future : une liaison sûre et efficace

Ce constat démontre la nécessité du prolongement de la déviation. Ainsi, dans le cadre du contrat de Plan Etat - Région 2000-2006, une enveloppe financière de 6 millions d'euros (45 millions de francs) a été réservée pour entreprendre la réalisation de ce projet.

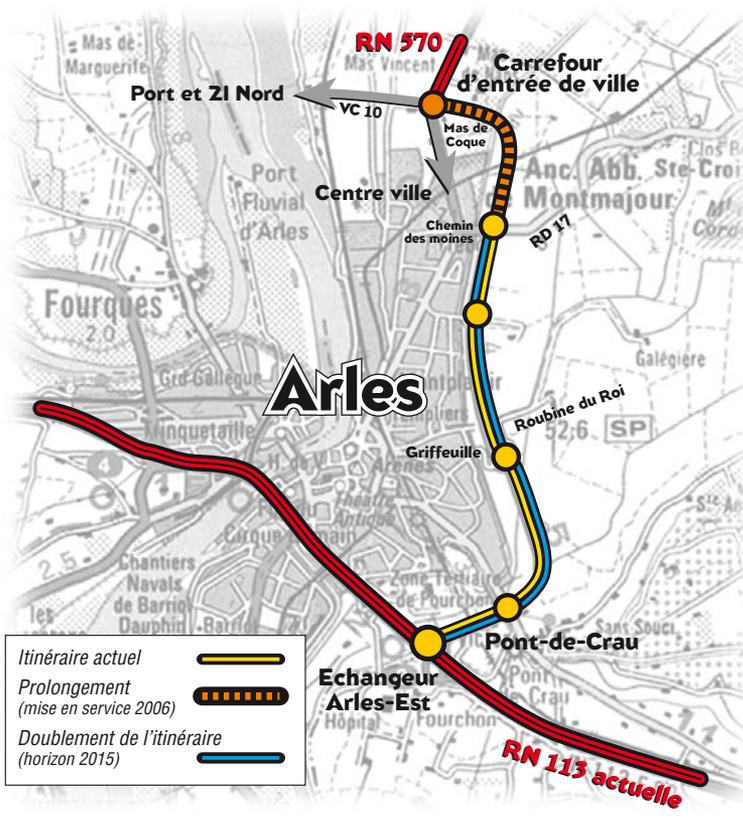
La Direction Départementale de l'Équipement a engagé la réflexion avec un double objectif : prendre en compte l'augmentation continue du

trafic et assurer une desserte efficace des zones d'activités commerciales, industrielles et portuaires du Nord, indispensable à un bon développement économique de la ville. Cette étude se situe également dans la perspective d'un aménagement harmonieux à l'horizon 2015, prenant en compte la réalisation de la continuité autoroutière.

Les premières conclusions indiquent que, d'ici 2015, la rocade Est doit :

- être, dans un premier temps (à l'horizon 2006-2007), prolongée et raccordée à la RN 570, au plus près du carrefour voie communale n°10 / Mas de Coque donnant accès aux zones d'activités et au port.
- être, à plus long terme, mise à 2x2 voies sur la totalité du tracé, quelle que soit la solution qui sera retenue pour la continuité de l'autoroute A 54 au droit d'Arles, dans la perspective de l'amélioration de la liaison Arles-Avignon.
- être prolongée au sud afin d'assurer la liaison avec l'autoroute dans le cas d'un contournement autoroutier par le sud.

La rocade, ainsi prolongée et élargie offrira un haut niveau de service, notamment pour les poids lourds.



Rocade EST : quel planning de réalisation ?

- fin du premier trimestre 2003 : achèvement de l'Avant-Projet Sommaire
- dernier trimestre 2003 : Enquête d'Utilité Publique
- fin 2004 : arrêté de Déclaration d'Utilité Publique
- 2004 : études de projet et Dossier de Consultation des Entreprises
- 2005 : début des travaux
- 2006/2007 : mise en service du prolongement, réalisé avec une chaussée de 2 voies bi-directionnelles.

Vous avez la parole...

écrivez-nous



Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône

Division du Pays d'Arles

15, rue Copernic - 13200 Arles

E-mail : pays-d-arles.divisions.dde-13@equipement.gouv.fr

Nous vous avons invités, dans notre premier numéro, à exprimer vos réactions sur les enjeux du contournement autoroutier, les tracés à l'étude, la concertation engagée ou le contenu du journal. Vous nous avez entendus.

De nombreux commentaires nous sont parvenus, par téléphone ou par courrier, nous vous en présentons ci-dessous des extraits.

Beaucoup de lecteurs s'interrogent sur l'impact possible de tel ou tel passage de l'autoroute sur le devenir de leur entreprise ou de leur propriété, ainsi que sur

le bruit ou le passage des transports de matières dangereuses.

Nous tenons à préciser qu'aujourd'hui l'Etat n'a encore pris aucune décision. Tous les dés ne sont pas déjà jetés : c'est à un vrai débat que nous vous invitons. Toutes vos préoccupations, toutes vos suggestions contribuent à l'alimenter.

Au mois de mars 2003, lors de la concertation, vous pourrez à nouveau les exprimer. L'avancée des études permettra alors de vous apporter des réponses plus précises.

En attendant, ces colonnes demeurent les vôtres, comme les extraits de lettres publiés ci-dessous en témoignent. N'hésitez pas à saisir l'opportunité...

« ... J'apprécie la qualité et la clarté d'exposé des différentes solutions envisageables. Ma seconde remarque concerne les nuisances dues à la situation actuelle :

- le bruit de la circulation (perceptible chez moi, bien qu'habitant à plus de 200 mètres de la voie rapide et protégé par les platanes du boulevard).

- la présence massive et disgracieuse du pont autoroutier le long des habitations, outre qu'il sépare la ville de son quartier sud, comme vous le signalez, ce qui renvoie « hors les murs » des éléments importants de la ville.

Plusieurs des solutions propo-

sées, hormis la solution V0, peuvent pallier ces inconvénients. A condition de modifier en même temps le profil de l'accès au pont côté Arles, ce qui permettrait de dégager un passage qui ne soit pas confidentiel (comme actuellement) entre la ville et son quartier sud.

Votre journal montre bien par ailleurs les inconvénients des différentes solutions V4 à V8, en ce qu'elles auraient des conséquences paysagères et écologiques. Il me semble donc, compte tenu des différentes approches que vous exposez, que ma préférence irait pour la solution Vsf... »

C. S.

« ... J'espère que la sagesse l'emportera sur tous ces projets où l'intérêt particulier prime sur l'intérêt général. Il y a un fuseau qui est manifestement de loin le plus logique compte tenu des perspectives de développement de la ville dans le futur, c'est le fuseau V7.

Ce tracé ne bloque pas le développement de la ville au nord (V4) qui est le seul espace où cela est permis avec le quartier de Pont de Crau. Et surtout il ne longe pas les quartiers très peuplés que sont Montplaisir et Griffeuille. Il passe à Gimeaux dans la campagne et ne gêne que quelques dizaines d'habitants qui seront plus facilement indemnisables que les milliers de quartiers indiqués qui ne

le seront jamais mais qui auront une qualité de vie à tout jamais détruite. Ceinturer la ville d'une telle façon avec une autoroute est une absurdité criminelle. Financièrement, le V4 est aussi dramatique. Ce projet est plus long d'une dizaine de kilomètres et fait abandonner plusieurs kilomètres de l'A54. Les autres fuseaux V0 et Vsf maintiennent le flux de circulation en ville, c'est une erreur. Nous avons une occasion de faire éloigner de la ville ce courant infernal, ne la manquons pas. Des quartiers qui sont devenus, depuis que la voie rapide existe, invivables, vont retrouver un peu de tranquillité... »

G. G.

« ... Le projet V5 Est me semble le mieux, car plus court, il me semble moins coûteux. Toutefois, il convient d'examiner le nombre d'expropriations et leur coût ?... De ce dernier point de vue, le projet V7 sera peut-être plus économique, mais plus coûteux en travaux.

Ces deux projets éloignent suffisamment le trafic de la ville, et semblent les moins coûteux en travaux.

Quant au projet Vsf, il amène la circulation trop aux portes de la ville, il est probablement plus coûteux ; c'est celui que je rejette en premier... »

R. G.

« ... Quant au contenu de P'Arles, je comprends mal qu'après une introduction évoquant le bruit et la pollution, la 1ère solution, celle mise en avant, propose un passage de 2 x 2 voies à 2 x 3... En quoi la pollution et le bruit seront-ils réduits ? De plus, puisque certains privilégiés (les heureux possesseurs des pavillons de la rive droite du Rhône) ont bénéficié d'une protection acoustique, il est légitimement pensable que cette façon d'agir recommence et laisse les quartiers « populaires », et silencieux de par leur difficulté à appréhender l'information, dans la situation actuelle (ou pire ?)... »

M. B.

« ... J'apprécie que vous sollicitiez le point de vue des Arlésiens qui seront les premiers concernés... Si nous considérons que la notion « économique » sera probablement prioritaire, il serait prudent de considérer qu'elle ne doit pas masquer les autres motivations et notamment celle du « bruit »...

... Habitant en bordure du Vigueirat, face à la façade Est qui constitue le premier détournement de la Ville par la R.N. 570, je puis vous assurer que le trafic quasi permanent est déjà pénible à supporter par les riverains, malgré un éloignement relatif de cet ouvrage ; dès lors, on peut se demander ce que deviendrait cette notion de « bruit » de plus en plus généré par une circulation considérablement accrue puisqu'elle motive l'autoroute projetée nommée V4 sur le plan...

... L'ouvrage construit, le sera pour longtemps, produisant des nuisances qui deviendront rapidement insupportables à ceux qui devront les subir à longueur de temps et d'année. C'est pourquoi dans l'étude d'un projet, il conviendrait de les éviter. De ce point de vue, le projet V8 contournant la cité par le Sud paraîtrait plus approprié.

D'autre part, le projet Vsf envisageant « la solution enterrée » qui ferait passer l'autoroute par une portion de 3 km, sous le Rhône, me paraît déraisonnable, au regard non seulement du coût, mais des enseignements que nous devons tirer de la catastrophe du tunnel des Alpes.

Le trafic inévitable des matières dangereuses, inflammables ou polluantes, sera toujours nécessaire et beaucoup plus sécurisant s'il se fait hors sol, plutôt que dans un tunnel, malgré les précautions qu'on pourrait prendre. Pour ces raisons, je pense raisonnable que ce projet devrait être abandonné.

Voilà dans un premier temps ce que cette brève lecture me suggère, mais je suis assez préoccupé pour l'avenir. Je suis très intéressé par tout ce qui touche à l'amélioration de notre cité, de notre région et de notre environnement, d'où mon intérêt pour le suivi de ce projet de détournement. Ce sera certainement une bonne chose d'en informer la population par les conférences et expositions que vous projetez... »

R. S.



Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône
7 avenue du Général Leclerc-13332 Marseille cedex 3

Opération co-financée avec la Région PACA,
le Département des Bouches-du-Rhône et la Ville d'Arles

Directeur de la publication : Thierry Dallard, DDE des Bouches-du-Rhône. **Comité de rédaction :** Ville d'Arles : Jean-Luc Masson, Lucien Gay ; ARPA : Jean Gazzano, Henri Ceresola ; La Charrette Bleue : Patrick Mommeja ; CCI du Pays d'Arles : Véronique de Mareuil, Patrick Deloustal ; DDE des Bouches-du-Rhône : Catherine Bourrier, CETE Méditerranée : Jean-Pierre Puy. **Coordination éditoriale :** Catherine Bres, DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur. **Rédaction :** Jean-Christophe Barla. **Conception graphique :** Alyen. **Crédits photos :** F. Habert - F. Pauvarel - Alyen. **Impression :** Coloriage.