

# “ P'Arles ! ”

QUELLE AUTOROUTE POUR LE PAYS D'ARLES ?

## Editorial

Le n°1 de P'ARLES a présenté les différents partis d'aménagement et leurs incidences sur l'ensemble des richesses du territoire arlésien. Chacune des administrations qui aura à donner son avis sur ce projet s'est exprimée depuis devant le groupe de travail (1) : leurs propos sont présentés dans ce numéro.

A la lumière de ces informations, le groupe de travail a pris conscience que certaines solutions rencontreraient des obstacles difficiles à franchir et a demandé que des évolutions soient proposées. Ainsi ont été étudiées deux nouvelles variantes qui ont été détaillées dans le numéro 2 : la variante sous-fluviale longue et la variante sud-Vigueirat. Elle ont été évaluées au regard de leurs impacts sur l'aménagement et l'environnement, mais aussi en fonction des coûts qui influenceront sur le délai d'exécution et donc sur la date de leur mise en service.

Ces partis sont en effet assez différents et leurs coûts assez éloignés, ce qui les classe dans deux catégories différentes de réalisation :

- coût autorisant une concession à une société d'autoroute et conduisant à une durée de travaux de l'ordre de 5 ans ;
- coût nécessitant un financement à prendre en charge intégralement par les pouvoirs publics, conduisant à un délai de réalisation aléatoire et forcément long, supérieur à quinze ans.

Nous en sommes à ce stade de la concertation.

Les expositions qui auront lieu à Arles du 10 mars au 10 avril permettront à chacun, par un dialogue avec les acteurs de cette concertation, de mieux comprendre l'évolution du dossier à la lumière des éléments recueillis et des débats, menés dans la recherche de l'intérêt général.

**Le Groupe de Travail**

(1) La constitution et les missions du groupe de travail ont été présentées dans le n°1 de P'Arles

# LE TEMPS DES --- RÉPONSES



Le groupe de travail.



Le Groupe de Travail est constitué de : • la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône, maître d'ouvrage • le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée • la Ville d'Arles • la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles • la fondation Tour du Valat • l'A.R.P.A. (Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d'Arles • les associations Charrette Bleue, Trébon Campagne, Vivre à Pont-de-Crau.

PAGE  
**2**

> **Pascal Lechanteur**  
Direction des Routes. Adjoint au sous-directeur  
des autoroutes et ouvrages concédés

> **La Direction Départementale de  
l'Agriculture et de la Forêt**

PAGE  
**3**

> **François Périnet**  
chargé de mission à la Direction Régionale de  
l'Environnement (DIREN)

PAGE  
**4**

> **Direction Régionale des Affaires  
Culturelles**  
Le service Régional de l'Archéologie

> **Philippe Mercier**  
Architecte des Bâtiments de France

PAGE  
**5**

> **Des outils pour choisir**  
Analyses et études des différentes variantes

PAGE  
**6/7**

> **Les variantes passées au crible**

PAGE  
**9**

> **Conclusions du groupe de travail**

PAGE  
**8**

> **Patrick Vieilledent**  
directeur du bureau d'études Eulogos

> **Jean-Paul Taris**  
Directeur Général de la Station Biologique  
de la Tour du Valat

## Les Arlésiens ont la Parole :

PAGE  
**10**

**Elie Py**, riverain de la RN113  
**Le Cobaty**  
**Robert Rocchi**, président de la Maison de la Vie  
Associative d'Arles et du CIQ de Pont-de-Crau

PAGE  
**11**

**Arielle Laugier**, Présidente de l'association Sud  
Semestres Plan du Bourg  
**Colette Martin**, présidente de l'association des  
habitants de Plan du Bourg

## > Question à 2 élus

**Jean-Marie Scifo**, président du groupe Arles  
Passionnement (CNPT) et du groupe cynégétique  
arlésien & **Catherine Levraud**, Adjointe au maire  
d'Arles,

PAGE  
**12**

**René Sautet**, habitant d'Arles

> **Vous avez la parole...**

Chacune des administrations concernées par le projet a été invitée à exprimer son point de vue sur les différentes possibilités de passage du contournement autoroutier devant le groupe de travail. P'Arles rend compte ci-après de ces interventions qui ont contribué à enrichir la réflexion.

**Pascal Lechanteur**

Direction des routes du Ministère de l'Équipement, adjoint au sous-directeur des autoroutes et ouvrages concédés

## Un bon projet est un projet finançable

**P'Arles : Quelles sont les possibilités de financement d'un projet autoroutier tel que le contournement d'Arles ?**

Deux modes de financement existent. Le premier s'appuie sur le budget public. Etat et collectivités locales dédient une enveloppe financière au projet dans le contrat de plan et le contribuable assume la charge du financement de l'infrastructure. La seconde solution repose sur la concession à une société d'autoroute pour la réalisation, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute. Le coût pèse sur l'usager lorsqu'il franchit les péages.

Chacune de ces alternatives recèle des contraintes. Pour un financement sur fonds publics, l'ensemble des contrats de plan actuels en France représente un montant d'environ 13-milliards d'euros. Sur ce total, Provence-Alpes-Côte d'Azur mobilise 1-milliard d'euros dont 250 millions d'euros dans les Bouches-du-Rhône. Si l'on rapporte ces données aux coûts estimés pour chaque variante à l'étude à Arles, globalement entre 250 et 750 millions d'euros (certains dépassent le milliard d'euro),

nous atteignons des montants de 1 à 3 voire 4 fois supérieurs au contrat de plan actuel de PACA. Le financement devrait donc s'étaler au minimum sur deux à trois contrats, soit entre quinze et vingt ans. Mais il ne faut pas oublier que la région et le département ont d'autres projets autoroutiers en vue, comme l'achèvement de la L2 à Marseille, ou le contournement de Port de Bouc.

**P'Arles : La concession apparaît-elle donc comme la formule idéale ?**

Aujourd'hui, pour la réalisation d'un projet autoroutier, une directive européenne nous impose de lancer un appel d'offres européen pour permettre une mise en concurrence des concessionnaires éventuels. Cette dernière impose de vérifier au préalable la faisabilité financière de la concession pour le candidat qui assurera la construction, l'entretien et l'exploitation. Si la rentabilité potentielle n'apparaît pas suffisante, une participation publique reste envisageable, mais elle doit être raisonnable et limitée, inférieure généralement à 50%. A Arles, de telles contraintes conduisent à écarter la variante sous-fluviale

longue impossible à rentabiliser pour un concessionnaire, même avec une contribution publique. Son financement serait alors à construire entièrement à l'aide des contrats de plan à venir. Les règles de sécurité préconisées pour les tunnels alourdissent considérablement les coûts. Le tunnel du Mont-Blanc coûte maintenant

pour l'exploiter deux fois plus cher qu'auparavant. Par ailleurs, le faible nombre de constructeurs de tunnels dans le monde rend l'estimation de ces coûts très difficile. Récemment, dans le nord de la France, la proposition la moins chère formulée par un candidat lors d'un appel d'offres se situait ainsi 50% au-dessus de l'estimation initiale.

> Le canal du Vigueirat, au sud de la ville



## La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt

Dans le cadre de ses missions (agriculture, gestion de l'eau, environnement, aménagement du territoire...), la DDAF doit tenir compte à la fois des effets directs du futur ouvrage et de ses effets induits, à court, moyen et long terme.

La DDAF étudie les différentes variantes en se basant sur le contexte général et local d'aménagement du territoire et sur différents rôles et fonctions que remplissent l'agriculture et l'élevage. Dans la région d'Arles, ces activités ont des liens très étroits avec l'environnement tout à fait exceptionnel de la Crau et de la Camargue. Le maintien, voire le renforcement de ces liens s'exprime dans la mise en œuvre de la politique agricole dans le

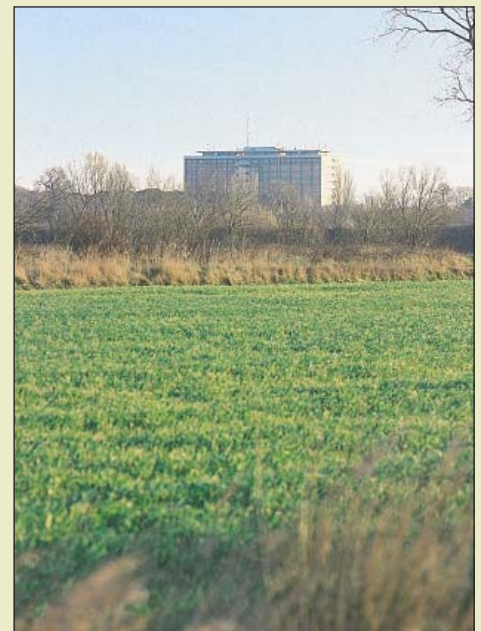
département.

Ainsi, la politique européenne de développement rural se traduit en France par la mise en place de contrats agro-environnementaux, signés directement entre l'Etat et les exploitants agricoles, sur la base de cahiers des charges précis, répondant à des enjeux de territoires bien identifiés (en Crau : biodiversité et nappe phréatique ; en Camargue : gestion de l'eau et biodiversité) et qui sont être rémunérés en contrepartie des surcoûts ou des pertes de revenus liés aux engagements signés.

Depuis 1990, ces procédures se sont appelées "opérations locales" (en Crau et en Camargue), puis "contrats territoriaux d'exploitation (CTE)" (CTE crau, CTE "riziculture") ; le gouverne-



> Elevage et agriculture, une composante essentielle des environs d'Arles



# Une autoroute respectueuse de l'environnement et des riverains

**P'Arles :** Les différentes variantes étudiées pour le contournement autoroutier d'Arles comportent un impact sur l'environnement. Sur quels points précis portera votre vigilance ?

La DIREN n'a pas vocation à choisir un tracé ou un autre, mais bien d'indiquer, en amont de la définition du projet, les enjeux essentiels d'environnement à prendre en compte. La concertation exemplaire conduite par la DDE avec les élus et la population a permis de définir les enjeux tels qu'ils sont ressentis localement. C'est le premier élément sur lequel nous veillons pour l'élaboration du meilleur projet possible. En beaucoup de points, les enjeux locaux rejoignent ceux de l'état et même de l'Europe. Pour la DIREN, la future autoroute devra d'abord entraîner une amélioration de la qualité de vie des riverains. Elle devra également les prémunir de tous les dangers liés à la circulation des transports de

matières dangereuses, mais aussi ne pas accroître les risques d'inondation dans les zones traversées. Nous nous montrerons très attentifs au respect des sites classés et des paysages, notamment ceux de la future directive paysagère Alpilles, ainsi qu'à la préservation des zones relevant de la directive européenne Natura 2000 (la Crau, les marais des Chanoines et de Meyranne, l'île de Saxy sur le Rhône...). Nous souhaitons par ailleurs, tout en respectant ses besoins d'expansion, une adaptation par la ville de son plan local d'urbanisme afin d'éviter une urbanisation mal maîtrisée autour des échangeurs. Les travaux ne devront pas altérer la qualité de la nappe phréatique de Crau. Enfin, sur le site spécifique de Fourchon, nous participons à une étude sur les différentes possibilités d'aménagement du quartier, afin que soit assurée la compatibilité des projets routier et urbain avec l'environnement.

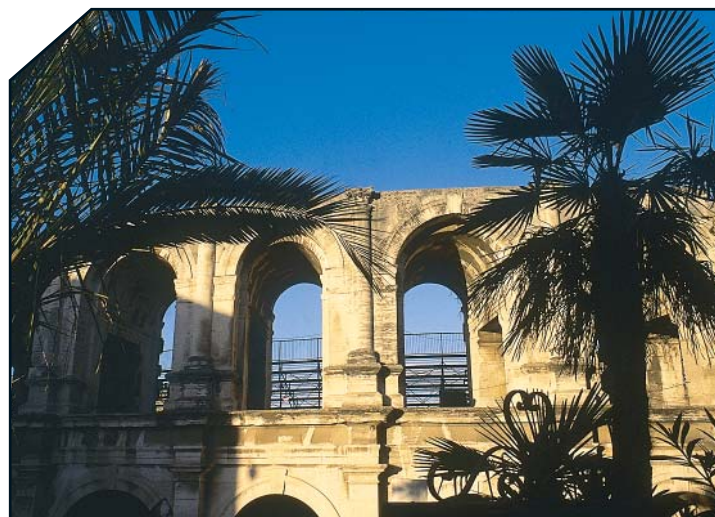
**P'Arles :** La multiplicité de ces enjeux permet-elle d'ores et déjà d'éliminer ou de privilégier certaines variantes ?

En terme d'impact environnemental, la variante nord (V4) recèle le plus grand nombre d'inconvénients, comme l'aménagement sur place, inimaginable pour la ville et les riverains. Les variantes sous-fluviales pêchent par leur coût, mais aussi par les risques d'un tunnel en matière de sécurité et les mesures nécessaires pour le protéger des inondations. Elles s'avèrent également lourdes de conséquences pour le cirque romain et le devenir du quartier de Fourchon, en raison de l'emprise des échangeurs. Quant aux tracés sud, V5 ouest, V7 et V8, ils apparaissent incompatibles avec



les objectifs environnementaux, le développement de la ville ou les conditions de sécurité routière. Pour la V5 Est et la variante Sud-Vigueirat, les études d'impact en cours contribueront à déterminer le tracé le plus approprié. Ces dernières ainsi que les demandes d'autorisation de travaux au titre des sites classés, de la loi sur l'eau et de Natura 2000, aideront le ministère de l'Environnement à former son avis. Si le projet devait porter atteinte à Natura 2000, l'avis de la commission européenne s'imposerait aussi et des compensations réelles seraient à proposer.

> Les arènes

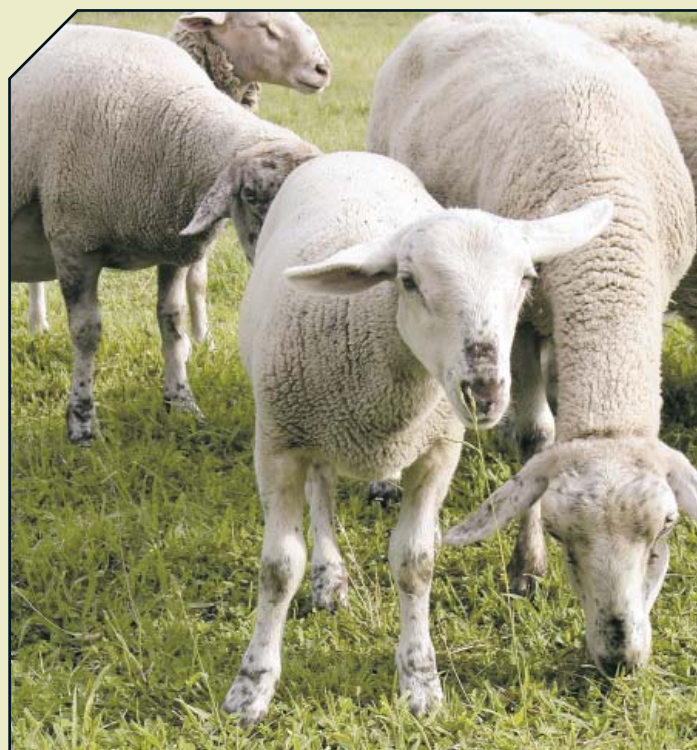


ment met actuellement en place les "contrats d'agriculture durable (CAD)" qui remplacent les CTE. L'ensemble du territoire d'étude du contournement autoroutier d'Arles a bénéficié et bénéficie de ces mesures, où sont engagés d'importants fonds publics, français et européens : le projet d'infrastructure doit éviter au maximum de détruire ce qui a été ainsi conforté. Le choix de l'itinéraire de contournement doit tenir compte de ces engagements parmi les différentes contraintes répertoriées. Il apparaît ainsi que les variantes sud, touchant aux marais, perturbent sensiblement la richesse biologique de ces zones humides et le fonctionnement hydraulique de tout le secteur. La variante nord affecte fortement les

cultures et la structure des exploitations, dans les Bouches du Rhône et surtout côté Gard. Cette variante présenterait aussi l'inconvénient de repousser très au nord une éventuelle limite à l'extension urbaine : vouloir conserver un secteur agricole entre la ville et l'autoroute serait, à l'expérience, illusoire et coûteux.

Au regard de toutes ces considérations, le choix qui apparaît le meilleur, pour la DDAF, reste donc celui d'un itinéraire qui passerait le plus près possible de la ville tout en tenant compte des autres impératifs et enjeux urbains.

> Moutons en plaine de Crau



## Direction Régionale des Affaires Culturelles

Le service régional de l'archéologie

Le Ministère de la Culture et de la Communication (Direction régionale des Affaires Culturelles, Service régional de l'Archéologie) a été associé à toutes les étapes de consultation portant sur les différents fuseaux possibles. A cette phase du projet, sa mission est de mettre à la disposition des chargés d'études les données recueillies sur le patrimoine archéologique arlésien dans la perspective de réduire le plus possible l'impact des projets sur ces témoins, visibles ou enfouis, de notre histoire. N'ayant pas exploré systématiquement l'ensemble du territoire de la commune, ces premières informations ne peuvent être considérées que comme un état provisoire des connaissances actuelles, assez complètes sur la zone urbaine, plus parcellaires et diffuses dans la campagne.

D'ores et déjà, il est possible de signaler qu'un certain nombre de variantes présente un impact sur le patrimoine archéologique. Certaines, touchant des sites majeurs comme le cirque romain sont incompatibles avec la conservation du patrimoine ; d'autres, touchant des zones présentant une moindre densité archéologique, nécessiteront le déploiement des mesures conservatoires habituelles qui vont de l'évitement ou de la protection sous des ouvrages appropriés des sites en question, à la fouille archéologique préventive si aucune solution technique n'est applicable. Quoiqu'il en soit, et quel que soit le tracé retenu, une exploration systématique des emprises sera réalisée afin de détecter tout vestige archéologique et mettre en œuvre ces mesures de protection.

Enfin, la communauté archéologique ne peut être que sensible aux différents projets d'aménagement de la périphérie du musée de l'Arles antique et du cirque romain — unique exemple conservé en France — en attente d'une valorisation depuis son dégagement en 1986-1989.



> Le musée de l'Arles antique et les maquettes du cirque romain.



### Philippe Mercier Architecte des Bâtiments de France

*Dans le cadre des missions qu'il exerce pour le compte du Ministère de la Culture, le service départemental de l'architecture et du patrimoine, représenté par l'Architecte des Bâtiments de France, est associé régulièrement*

*aux réunions de travail et de concertation dont l'objet est la préfiguration des différentes hypothèses de tracé du contournement autoroutier d'Arles. L'Architecte des Bâtiments de France, veille au respect de la réglementation sur les monuments historiques et les sites et assure également la promotion de la qualité architecturale et de l'urbanisme en vue d'une intégration harmonieuse des projets dans leur environnement. C'est dans cette optique qu'il est appelé à formuler des avis dans le cadre de la continuité autoroutière de l' A54 au niveau d'Arles.*

*Parmi l'ensemble des variantes présentées depuis le début des études, une attention particulière a été portée sur les solutions dont l'impact risquait de porter atteinte de façon sensible, soit au site de Montmajour, soit au Cirque Romain et aux abords du centre historique d'Arles. Il en ressort que l'hypothèse V4 qui emprunterait la plaine de l'Abbaye de Montmajour est impropre à la préservation de ce grand site naturel et monumental dont elle entacherait l'intégrité.*

*De la même façon, les solutions de maintien sur l'itinéraire actuel ou de franchissement sous fluvial à ce même endroit (VO et VSF) sont peu compatibles avec les impératifs de conservation attachés au cirque romain (classé monument historique). La proximité du secteur sauvegardé situé immédiatement au nord renforce par ailleurs la sensibilité patrimoniale du site.*

*D'autres solutions moins pénalisantes pour le site arlésien et son territoire sont encore à l'étude. Il est important qu'elles s'appuient sur l'idée que l'itinéraire retenu sera déterminant pour la perception future d'Arles depuis cette voie. Ce nouvel itinéraire a la possibilité de devenir un lieu privilégié de découverte du panorama arlésien.*



> De haut en bas : les arènes et leur maquette au musée de l'Arles antique - Détail d'architecture dans les rues du vieil Arles.



# Le groupe de travail

## Les outils pour choisir

Depuis presque deux ans, un travail de fond a été mené au sein du groupe de travail : étude approfondie du territoire arlésien, identification des solutions susceptibles de répondre à la question de la continuité autoroutière, comparaison des "performances" de chacune d'entre elles au regard d'objectifs garantissant l'évolution des déplacements sur l'axe Est-Ouest méditerranéen et favorisant le développement du pays d'Arles tout en protégeant ses richesses patrimoniales.

### Prendre en compte les grands enjeux du pays d'Arles

Un premier temps du travail collectif a permis l'élaboration de l'image environnementale, socio-économique et humaine du pays d'Arles, l'identification des grands enjeux et la perception des sensibilités territoriales au regard du passage d'une autoroute nouvelle. En parallèle, les ingénieurs en charge de l'étude pour le compte du maître d'ouvrage "Etat" s'attachaient à définir les principales caractéristiques des différents fuseaux, ou variantes, correspondant aux trois grands partis d'aménagement susceptibles d'assurer une continuité autoroutière au niveau d'Arles.

L'ensemble de ce travail a fait l'objet d'une présentation dans le n°1 de "P'Arles".

### Evaluer les différentes solutions face à ces enjeux

Dans un deuxième temps, un travail d'évaluation de chacune des solutions a été opéré consistant à mettre en évidence les avantages et inconvénients de chacune d'entre elles au regard :

- de leur capacité à répondre à l'évaluation du trafic envisagé,
- de leur faisabilité technique,
- de leur conséquences sur les aspects socio-économiques et environnementaux caractérisant le pays d'Arles,
- de leur coût direct.

Bien qu'imparfaite, cette première évaluation a permis, d'une part, de mesurer la capacité d'évolution de certaines variantes dans le but d'atténuer des effets dommageables sur le contexte arlésien et d'autre part, de mettre à jour d'autres axes de variantes rendant davantage crédible le parti d'aménagement considéré.

Les évolutions de tracé des variantes ainsi que les réflexions qui les ont motivées ont été présentées dans le n°2 de "P'Arles".

### Quelle autoroute pour quels objectifs ?

Les nombreuses discussions à propos des tableaux faisant la synthèse des avantages et des inconvénients de chacune des variantes ont mis en évidence

la difficulté à trouver un accord sur le classement des critères de comparaison et sur le "poids", ou valeur, affecté à chacun d'eux.

Une autre approche a donc été retenue. Elle s'appuie sur la définition, par chacun des acteurs du groupe de travail, d'un certain nombre d'objectifs répondant aux questions du type :

- que veut-on que le projet soit-?
- que veut-on que le projet respecte-?
- que veut-on que le projet apporte à la ville-?
- que ne veut-on pas qu'il entraîne ou qu'il provoque-?
- ...

Les différents objectifs présentés dans le tableau (pages 6 et 7) émanent pour les uns, des représentants de la Ville, pour d'autres de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles, pour d'autres encore, des représentants des habitants, ou de la communauté scientifique, pour d'autres enfin, des représentants de l'Etat. Exprimés par chacun, avec sa propre sensibilité au regard de l'aménagement projeté, avec sa propre échelle de valeur quant à l'appréciation du contexte arlésien et de son avenir, ils ont été approuvés par l'ensemble du groupe de travail.

Le rassemblement de ces objectifs, tels qu'ils figurent dans le tableau, suivant trois groupes, ne traduit :

- ni une hiérarchie de statut, les objectifs de l'Etat ne prévalant pas sur ceux de la Ville ou ceux de la société civile;
- ni une hiérarchie de valeur, l'objectif cité en premier n'ayant pas un poids supérieur à celui cité en dernier.

Il s'agit d'un regroupement suivant leur nature. Il y a des objectifs "existentiels" qui touchent à la justification même de la conception du projet. Un autre groupe rassemble les objectifs visant à la protection des milieux et à la limitation des impacts sur les différentes composantes patrimoniales du pays d'Arles. Un troisième ensemble regroupe ceux contribuant à favoriser les effets induits bénéfiques au développement harmonieux du territoire et de l'économie arlésienne.

Tous ces objectifs constituent le "référentiel" qui a permis au groupe de travail de vérifier si les variantes étudiées répondaient en tout ou partie aux attentes.

Le tableau ci-après visualise le résultat de cette analyse, exprimé selon une gradation des réponses allant de "répondent le moins" à "répondent le mieux".

### Des objectifs contraignants

Un certain nombre de solutions répondant "le moins" aux objectifs marqués d'un rond rouge sont à considérer comme "fortement compromises" soit parce qu'elles apparaissent incompatibles avec des objectifs justifiant l'existence même du projet, soit parce qu'elles entament une zone ou un enjeu de sensibilité forte, soit

> Certaines variantes touchent à des milieux d'une grande valeur écologique souvent étroitement liée aux activités humaines et contribuant fortement à l'image et au rayonnement international des lieux.

La variante de grand contournement par le Nord, V4, recèle le plus grand nombre d'inconvénients. Elle perturberait des sections peu profondes du Rhône et des ripisylves à Saxy, qui constituent des zones de frayères très importantes pour des espèces de poissons menacées. Elle détruirait partiellement les marais de Beauchamp. De plus, empruntant la plaine de l'Abbaye de Montmajour, elle entacherait l'intégrité de ce grand site



> Les marais de Meyranne au point du jour

parce qu'elles ne respectent pas une contrainte réputée rédhibitoire. Ainsi :

> Les variantes qui ne permettent pas de hiérarchiser le trafic c'est à dire de séparer le trafic local arlésien du trafic de transit Est-Ouest, inter cités, propre à l'arc méditerranéen, ne peuvent être considérées comme "souhaitables". Il en est de même des variantes qui ne permettent pas de supprimer la coupure créée actuellement par la voie rapide RN113 dont le trafic dégrade les conditions de vie et de fonctionnement des quartiers riverains.

Les variantes en aménagement sur place, V01 et V02, entrent dans cette catégorie.

> Au sud-est de la ville, les terrains compris entre la RN113, le canal du Viguiérat et l'hôpital (secteur de Fourchon) offrent de multiples enjeux au regard du développement urbain futur. Paysage de qualité, entrée de ville en devenir, ce secteur, pour une large part non inondable, classé en zone NA (urbanisation future) dans le plan d'urbanisme de la ville, constitue une réserve foncière à préserver.

Les variantes V5 ouest hôpital et Vsf courte qui se développent dans ce secteur, entament ce potentiel foncier tout en apportant des nuisances liées au trafic autoroutier. Elles apparaissent alors incompatibles avec les projets de développement urbain portés par la Ville.

naturel et monumental. A ces différents titres cette variante n'est pas compatible avec les enjeux patrimoniaux et environnementaux.

Les variantes de grand contournement par le Sud, V7 et V8, amputeraient les marais de Meyranne et des Chanoines de plusieurs hectares portant ainsi atteinte à la richesse biologique de ces zones humides et au fonctionnement hydraulique de tout le secteur. Ces variantes apparaissent incompatibles avec les objectifs nationaux et européens de protection environnementales.

> Une variante, plus particulièrement, risque de porter atteinte d'une façon irréversible au site majeur que constitue le cirque romain. Classé monument historique son intégrité physique ne peut être remise en question. Cela constitue une contrainte pouvant être qualifiée d'absolue.

La réalisation de la variante sous-fluviale courte, Vsf, en caissons immergés et tranchées couvertes, est incompatible avec les objectifs de conservation de ce patrimoine historique.

- Vo1
- Vo2
- VSFC
- VSFL
- V4
- V5 ouest
- V5 est
- V7
- V8
- VSV



# Les variantes

## passées à

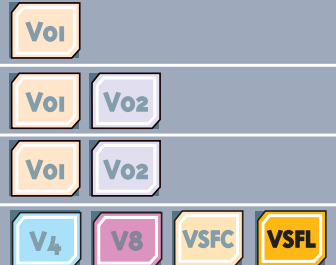
L'attention du lecteur est attirée sur le fait qu'on ne peut conclure sur la plus ou moins bonne performance d'une solution donnée, seulement au vu du nombre de fois où elle apparaît dans l'une ou l'autre des colonnes "...le moins" ou "...le plus". Les objectifs marqués d'un cercle rouge (●) sont à considérer comme fondamentaux, c'est à dire justifiant la conception même du projet ou respectant ce que l'on souhaite pour le pays d'Arles en termes de préservation du patrimoine, des milieux naturels et du cadre de vie des arlésiens. Les variantes qui y répondent "le moins" sont fortement compromises.

## OBJECTIFS :

## VARIANTES Y REpondant LE M

### JUSTIFIANT LA RÉALISATION DU PROJET

- Hiérarchiser les trafics (local / transit)
  - Améliorer la qualité de vie d'un maximum de riverains des infrastructures (réduire les nuisances sonores, pollution)
  - Supprimer les coupures entre les quartiers notamment grâce à la requalification de la RN113
- Assurer la mise en service de l'autoroute dans les délais les plus courts



### LIMITANT LES IMPACTS DU PROJET

- Respecter les contraintes réglementaires (environnementales et patrimoniales)
- Préserver le patrimoine culturel et architectural du pays d'Arles
- Garantir l'intégrité des milieux naturels remarquables, de leur fonctionnement et des activités humaines qui s'y exercent
- Préserver les perspectives de développement au sud est (Fourchon, Pont de Crau) et désenclaver Pont de Crau



### FAVORISANT LES EFFETS INDUITS BÉNÉFIQUES AU DÉVELOPPEMENT DU PAYS D'ARLES

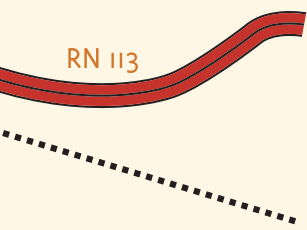
- Faire du centre de l'agglomération un vrai pôle de développement
- Assurer la desserte de la ZI nord et de la zone portuaire par l'ensemble des modes de transport : fluvial, ferroviaire, routier.
- Permettre à l'usager de percevoir les zones d'activités et patrimoniales
- Interdire le transport des matières dangereuses dans la traversée du centre ville
- Redonner sa fonction de desserte urbaine à la RN113 sur le plus grand linéaire possible



# S u cri-

St-Martin-  
de-Crau

RN 113



## Aménagement sur place

- A l'air libre

- Vo1** Mise à 2x3 voies
- Vo2** Séparation des trafics (Trafic local sur contre-allées)

- En sous-terrain

- VSFC** Variante sous-fluviale courte
- VSFL** Variante sous-fluviale longue

## Contournement par le Nord

- V4**

## Contournement par le Sud

- V5 ouest** Ouest Hôpital
- V5 est** Est Hôpital
- V7** Nord des marais de Raphèle-les-Arles
- V8** Sud des marais de Raphèle-les-Arles
- VSV** Variante Sud Vigueirat

### MOINS

### VARIANTES Y REPOUNDANT LE MIEUX

					<b>Vo2</b>	<b>V4</b>	<b>V5 est</b>	<b>V5 ouest</b>	<b>V7</b>	<b>V8</b>	<b>VSV</b>	<b>VSFC</b>	<b>VSFL</b>
<b>V4</b>	<b>V5 est</b>	<b>V5 ouest</b>	<b>VSFC</b>	<b>VSFL</b>							<b>V7</b>	<b>V8</b>	<b>VSV</b>
<b>V4</b>	<b>V5 ouest</b>	<b>VSFC</b>		<b>V5 est</b>					<b>V7</b>	<b>V8</b>	<b>VSFL</b>	<b>VSV</b>	
<b>V7</b>	<b>VSV</b>			<b>V5 est</b>	<b>V5 ouest</b>					<b>Vo1</b>	<b>Vo2</b>		
<b>V5 est</b>	<b>VSV</b>			<b>V5 ouest</b>						<b>Vo1</b>	<b>Vo2</b>	<b>VSFC</b>	<b>VSFL</b>
<b>VSFC</b>	<b>VSFL</b>			<b>Vo1</b>	<b>Vo2</b>				<b>V5 est</b>	<b>V5 ouest</b>	<b>V7</b>	<b>V8</b>	<b>VSV</b>
						<b>Vo1</b>	<b>Vo2</b>	<b>V5 est</b>	<b>V5 ouest</b>	<b>VSFC</b>	<b>VSFL</b>	<b>VSV</b>	
<b>V4</b>	<b>V5 est</b>									<b>V7</b>	<b>V8</b>	<b>VSFL</b>	<b>VSV</b>
<b>V5 ouest</b>	<b>VSFC</b>			<b>V5 est</b>						<b>V7</b>	<b>V8</b>	<b>VSFL</b>	<b>VSV</b>
<b>Vo1</b>	<b>Vo2</b>	<b>V5 ouest</b>	<b>VSFC</b>							<b>V4</b>			
<b>V5 ouest</b>	<b>VSFC</b>									<b>Vo1</b>	<b>Vo2</b>	<b>V4</b>	
<b>V4</b>	<b>V5 est</b>					<b>V4</b>	<b>V5 est</b>	<b>V5 ouest</b>	<b>V7</b>	<b>V8</b>	<b>VSV</b>		
<b>V4</b>	<b>V5 est</b>	<b>V5 ouest</b>	<b>VSFC</b>	<b>VSFL</b>	<b>VSV</b>					<b>V7</b>	<b>V8</b>		

# Les conclusions du groupe de travail

Les réflexions du groupe de travail, enrichies des positions des administrations et des avis des experts, retranscrits dans les pages précédentes, l'ont amené à restreindre considérablement l'éventail de choix des variantes. Seules trois variantes respectent les objectifs fondamentaux qui justifient la conception même du projet, ainsi que, avec plus ou moins de succès, ceux visant à préserver le patrimoine, les milieux naturels et le cadre de vie des arlésiens. Il s'agit de :

- la variante sous-fluviale longue (Vsfl),
- la variante contournant l'hôpital par le Sud Est (V5 est),
- la variante passant au Sud des canaux d'Arles à Fos et du Vigueirat (Vsv).

Leur capacité à induire des effets bénéfiques sur le développement urbain et économique de la ville et plus largement sur le développement durable du pays d'Arles est cependant très variable.

**La variante sous fluviale longue** pose notamment la délicate question de la sécurité et des lourdes contraintes d'exploitation. Le transport des matières dangereuses subsisterait notamment en ville. Par ailleurs, en cas d'accident grave impliquant des poids lourds, cette solution ne garantirait pas la remise en service rapide de l'axe autoroutier, suivant l'importance des dégâts que subirait l'ouvrage.

**La variante contournant l'hôpital par le Sud-Est (V5 est)** laisse subsister une coupure entre le centre de loisir Maeva, et les futures zones de développement issues de Pont de Crau, situées en dehors des zones inondables.

**La variante passant au Sud des canaux d'Arles à Fos et du Vigueirat (Vsv)** quant à elle, en s'éloignant davantage des zones urbaines potentielles, conduit à rallonger le tracé dans des zones agricoles, faisant également l'objet de protections environnementales.

**Pour chacune de ces deux dernières variantes**, leur partie commune de tracé située en rive droite du Rhône, s'établissant entre le hameau de Gimeaux et la ville, nécessitera la mise en œuvre de mesures appropriées visant à garantir la qualité paysagère de "l'entrée dans la Camargue" et les conditions de cadre de vie des habitants. Il en est de même pour la partie commune située en rive gauche notamment au regard de l'environnement et des pratiques de l'espace des habitants de Plan de Bourg.

**Il n'existe donc pas de solution par-**

**faite, sans impact, et répondant pleinement à l'ensemble des objectifs.**

Aucune de ces variantes ne satisfait notamment à l'image idéale qu'un certain nombre d'arlésiens avait vivement souhaitée et défendue, et qui est encore souvent évoquée comme on peut le constater à la lecture de certaines contributions de lecteurs dans les pages qui suivent.

Par ailleurs, après avoir vérifié la faisabilité technique des partis d'aménagement, notamment la traversée sous-fluviale du Rhône, après avoir mesuré les effets directs et induits sur l'environnement naturel, économique et humain et comparé les plus ou moins bonnes performances des solutions restant en lice, **il reste à considérer la faisabilité du financement de l'opération.**

Il est en effet nécessaire d'avoir présent à l'esprit le souci majeur exprimé par l'ensemble des partenaires au sein du groupe de travail, de voir la mise en service du nouvel itinéraire autoroutier au droit de la ville se réaliser dans les meilleurs délais. Concernant cet aspect en particulier il est possible d'apporter, à ce point de la réflexion, les éléments suivants :

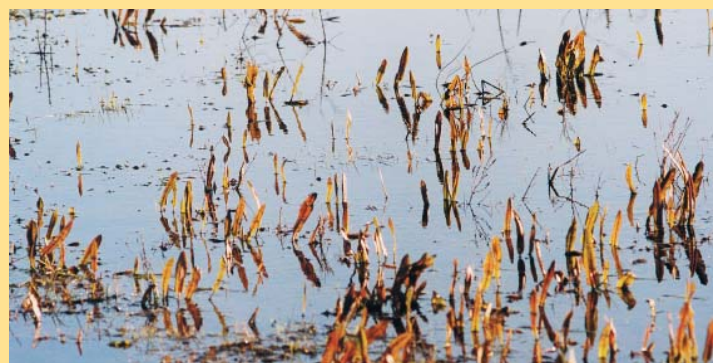
> la variante Est Hôpital (V5 est), d'un coût d'environ 350 millions d'euros (2,3 milliards de francs), peut être financée par une concession à une société autoroutière avec une subvention de la part des collectivités publiques. Sa durée de réalisation correspond donc au temps de réalisation des travaux, soit cinq ans environ. 2015 apparaît donc comme un horizon envisageable de mise en service ;

> la variante passant au Sud du canal

du Vigueirat (Vsv), avec un coût d'environ 440 millions d'euros (2,8 milliards de francs), peut éventuellement encore être concédée mais avec une participation beaucoup plus importante de fonds publics, avoisinant les 50% du financement global, à la charge du contribuable. La durée de réalisation est alors, si la faisabilité de la concession est confirmée, celle nécessaire à l'exécution des travaux et l'horizon 2015 reste envisageable pour la mise en service de l'opération. Dans le cas d'un financement public total, en revanche, les délais de réalisation ne seraient plus définis par les seules contraintes techniques, mais par les contraintes budgétaires ; en faisant l'hypothèse d'un rythme de réalisation comparable aux grandes opérations en cours de travaux dans le cadre du contrat de plan, la mise en service devrait plutôt être envisagée à l'horizon 2020 ;

> la solution sous-fluviale longue (Vsfl), d'un coût dépassant largement le milliard d'euros (7 milliards de francs) est, quant à elle, impossible à rentabiliser pour un concessionnaire même avec une contribution publique très importante. Seul le recours au financement public (Etat, Région, Département, Commune) peut être envisagé pour réaliser le projet. En se rapportant aux enveloppes financières mises en place dans les derniers contrats de plan de la Région Provence Alpes Côte-d'Azur, le financement s'étalerait au minimum sur trois contrats de plan soit sur une vingtaine d'années, amenant ainsi une mise en service aux alentours de 2030.

**Tels sont les éléments que le groupe de travail a souhaité porter à la connaissance des lecteurs de P'Arles, après une analyse commune des études réalisées. Les expositions, qui se tiendront à Arles en mars-avril, apporteront aux arlésiens des informations plus détaillées, permettant ainsi de prolonger les débats qui ont pu se tenir jusqu'à ce jour au sein du groupe de travail.**



> Des zones humides fragiles et les arènes de Gimeaux, La "Monumental".





## La liaison autoroutière, En cas de feu d'hydrocarbures, la pérennité d'un tunnel est menacée

**P'Arles :** Vous êtes chargé des études préliminaires sur les différentes possibilités de traversée sous-fluviale à Arles. Quelles données un tel projet doit-il prendre en compte ?

Les particularités du territoire arlésien font peser plusieurs contraintes géologiques, archéologiques, hydrologiques, hydrauliques, etc... sur un projet de tunnel. La circulaire interministérielle du 25/08/2000, adoptée après l'accident du tunnel du Mont-Blanc, impose aussi de prévoir en cas de circulation de transports de matières dangereuses (TMD) des ouvrages de ventilation tous les 400 mètres et des issues tous les 200 mètres pour l'évacuation des usagers et l'accès des secours. Ces prescriptions exigent une emprise au sol extérieure importante. Or, la disponibilité reste limitée à Arles. Enfin, pour des raisons de sécurité et de fluidité du trafic, l'équipement ne doit pas comporter de rampes supérieures à 3%. Avec ce niveau de rampe la pollution rejetée à l'extérieur au niveau du

centre-ville est doublée par rapport à une rampe de 2%, difficilement réalisable dans le contexte de réalisation du projet. Deux approches se dégagent donc, pour l'instant, en partant du principe que le tunnel se présentera sous la forme de deux tubes identiques de 12 mètres de large, comportant 2 x 2 voies, transformables en 2 x 3 voies en fonction de l'évolution du trafic, et qu'il autorisera la circulation des poids lourds transportant des matières dangereuses :

- la première manière de franchir le Rhône consisterait à immerger des caissons préfabriqués, assemblés entre eux pour former un ouvrage continu. De part et d'autre, l'ouvrage est réalisé en tranchée couverte. La longueur entre les têtes de tunnel serait alors de 2 600 mètres environ.
- la seconde variante repose sur un tunnel foré de 3400m prolongé de part et d'autre par des tranchées couvertes, soit une longueur totale enterrée de 5400m.

**P'Arles :** Quels risques un accident ferait-il peser sur l'ouvrage ?

La circulaire du 25/08/2000 a été élaborée pour garantir la sauvegarde et l'évacuation des usagers de la route circulant dans un ouvrage souterrain lorsqu'un incendie survient. Elle stipule que l'ouvrage doit rester stable pendant 120 minutes en cas de feu d'hydrocarbure et 240 minutes s'il n'y a pas d'hydrocarbures.

Au-delà, plus rien n'est assuré.

Or, un feu d'hydrocarbures impliquant des matières dangereuses peut brûler bien plus longtemps. Pour cette raison, prendre en compte la sauvegarde de l'ouvrage vis-à-vis de ce risque n'est pas envisageable.

Deux incendies, qui ont eu des conséquences dramatiques, ont montré qu'un feu pourtant sans implication de matières dangereuses, peut durer très longtemps : l'incendie du tunnel sous le Mont Blanc et celui du tunnel sous la Manche.

Pour ces tunnels forés dans la roche,

la résistance de l'ouvrage est celle du massif encaissant qui reste très grande, quelle que soit la durée de l'incendie.

Dans le cas qui nous concerne, il s'agit d'un ouvrage en caissons dans les alluvions du Rhône ou en tunnel foré sous une faible couverture.

Ainsi, un incendie, notamment s'il implique un poids lourd transportant des matières dangereuses, qui ne serait pas très rapidement maîtrisé, aurait des conséquences catastrophiques pour l'infrastructure.

La remise en état concernerait la structure elle-même et l'ensemble des équipements, la neutralisation de l'axe autoroutier au droit d'Arles, pendant les travaux, pouvant être de longue durée (cf. tunnel du Mont Blanc fermé pendant plus de trois ans).

Un tel événement perturberait sérieusement la circulation à Arles, puisque la RN113, rendue au trafic urbain par la construction du tunnel, ne pourrait plus supporter le trafic de transit, sauf à perturber profondément le fonctionnement urbain, et cela durant de longs mois.

## Un aménagement nécessaire qui doit préserver les milieux fragiles et emblématiques

La Station Biologique de la Tour du Valat, implantée depuis près de 50 ans en Camargue et dont la mission est la conservation des zones humides méditerranéennes, de leurs fonctions et des activités humaines qui y sont liées, a depuis longtemps pris acte des prévisions de croissance du trafic sur la 2x2 voies entre St Martin de Crau et Arles et s'est associée très tôt aux réflexions menées sur une continuité autoroutière au droit de la ville d'Arles. Nous nous félicitons de la concertation qui a été organisée autour de ce projet et sommes favorables à un tel ouvrage, qui est une nécessité et une opportunité pour repenser l'aménagement de la ville d'Arles, à condition qu'il ne porte pas atteinte aux milieux naturels les

plus riches et les plus sensibles, notamment les zones humides.

Ces milieux naturels d'une grande valeur écologique et souvent étroitement liés aux activités humaines (élevage, agriculture, loisirs) sont largement représentés dans le Pays d'Arles, et contribuent fortement à l'image et au rayonnement mondial de la Camargue. Il est donc dans l'intérêt de tous les Camarguais de préserver ces zones humides qui sont l'image emblématique, l'âme de notre territoire.

La Tour du Valat a contribué à une étude d'environnement sur l'impact des diverses variantes, commanditée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE). Cette étude a confirmé que sur les 10 tracés, trois pré-

sentent un impact potentiellement néfaste pour les zones humides :

- le tracé V4 au nord détruirait partiellement les marais de Beauchamp, et perturberait des sections peu profondes du Rhône et des ripisylves\* à Saxy, qui constituent des zones de frayères très importantes pour des poissons menacés (alose) ;

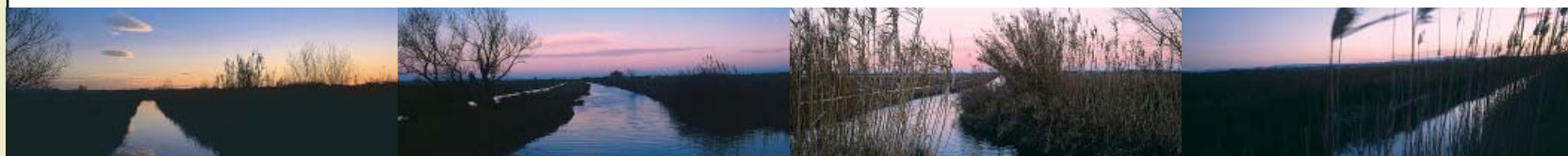
- les tracés V7 et V8 pourraient amputer les marais de Meyranne & Chanoines de plusieurs dizaines d'hectares. Or ces marais abritent une végétation très originale (marais à marisques\*\*) et des zones de reproduction et de dortoirs de nombreuses espèces d'oiseaux peu communs (cigognes, rolliers, butors, hérons pourprés...).

Ces éléments, associés aux

autres critères (urbanisme, confort des riverains, activité économique, coût, etc), doivent impérativement être pris en compte dans le choix du tracé définitif.

La variante sous-fluviale du tracé autoroutier reste à l'heure actuelle celle qui minimiserait le plus les impacts sur les milieux naturels tout en permettant un développement harmonieux de la ville d'Arles.

Enfin, alors que le gouvernement s'est doté depuis 1995 d'un plan inter-ministériel en faveur des zones humides, le choix du tracé final lui offre l'opportunité de protéger quelques uns de ces milieux exceptionnels et de démontrer la compatibilité entre aménagements publics lourds et protection d'un environnement rare et fragile.



## Un tracé sud long répartira les nuisances"

**P'Arles : Les quartiers que vous représentez seraient particulièrement concernés par un contournement autoroutier par le sud. Comment vous positionnez-vous sur le dossier ?**

Habitant le quartier de Trinquetaille depuis 1969, près du carrefour du Vittier et du pont de la voie rapide, je connais très bien le dossier du contournement autoroutier. Je subis les nuisances de la RN113 au quotidien puisqu'elle se trouve dans l'immédiate proximité de mon jardin, avec 65.000 véhicules par jour. L'été, la situation atteint l'insupportable. Si le bruit incommode, il est moins dangereux que les gaz d'échappement des véhicules ! Depuis l'origine, je réclame la réalisation d'une étude d'impact sanitaire sur cette pollution atmosphérique pour la population des quartiers riverains, afin de mesurer avec précision et objectivité les risques d'un accroissement du trafic à l'horizon 2010 - 2015 à 90.000 véhicules par jour. Mais je n'ai toujours pas été entendu alors que tout le monde sait qu'une telle perspective sera ingérable en terme de pollution et de trafic. Je suis absolument contre le tracé V0 urbain qui conserve cette concentration de nuisances.

**P'Arles : Quelle option de tracé vous paraît la plus adaptée ?**

Dès 1995, j'ai défendu un tracé par le sud et on m'a affirmé qu'en 2004 au plus tard, l'autoroute serait en service. Promouvoir l'idée d'un tunnel me paraît donc totalement inapproprié par rapport aux besoins de la ville d'Arles. A force de proposer de nouveaux projets, on ne fait que retarder la réalisation de l'autoroute. Or, 20 ans pour aboutir, c'est trop

et inexplicable pour ceux qui subissent ! Je regrette que certains s'attachent, à travers la solution du tunnel, plus à la protection de la faune et de la flore qu'à la santé des riverains des tracés.

En tant qu'ancien marin-pompier de Marseille, j'ai été impliqué dans les études, la réception et le suivi des tunnels du Vieux-Port et Prado-Carénage. Un tunnel ne doit être édifié que lorsqu'il est impossible de faire autrement. Ce n'est pas le cas à Arles. Un banal accrochage en surface peut se transformer en une catastrophe dans un tunnel. Un tel ouvrage s'avère dangereux pour la sécurité des personnes, pour la qualité de l'air par la concentration de gaz nocifs qu'il génère aux cheminées de rejet des centrales de ventilation. Il ralentit aussi le trafic. Enfin, il nécessitera d'importants aménagements pour le préserver des inondations. Par ailleurs, son coût de construction, d'entretien et de sécurisation sera exorbitant.

Le tracé V7 correspond mieux aux objectifs poursuivis de séparation des trafics urbain et de transit et de préservation des zones les plus habitées. A Trinquetaille, nous sommes prêts à supporter après la mise en service de l'autoroute encore 35.000 véhicules quotidiens. Mais le surplus du trafic doit être reporté ailleurs. Avec une autoroute au sud, on évitera la coupure urbaine, on répartira mieux la circulation, on limitera les nuisances pour la ville, on désengorgera Pont-de-Crau par des entrées directes sur la RN113 devenue urbaine et, si le créneau demeure à péage, on renflouera les caisses d'Arles, comme Salon ou Saint-Martin-de-Crau en ont déjà profité

**Le COBATY est une association internationale regroupant des responsables professionnels liés à l'acte de bâtir, l'urbanisme, l'environnement et le cadre de vie, soit 263 professions recensées. Le COBATY Arles, Alpilles et Camargue couvre l'ensemble du Pays d'Arles depuis Port Saint Louis du Rhône jusqu'à Châteaurenard et le Nord du Département.**

**Après la parution du premier numéro du " P'Arles ", le COBATY a réuni sa commission Aménagement du Territoire afin de réfléchir et participer au débat public sur le projet de liaison autoroutière du pays d'Arles.**

L'intérêt est tout de suite apparu sur l'importance des dessertes, par rapport aux débats habituels sur les tracés.

En effet, aucun tracé ne faisant l'unanimité au sein de notre association, il a été décidé de souligner, avec insistance, la nécessité de mise en place de mesures d'accompagnement. Celles-ci doivent être réalisées impérativement pour permettre à ce projet de contribuer pleinement au développement du pays d'Arles.

Ce qui préoccupe le COBATY, c'est d'éviter qu'Arles ne supporte la nuisance d'une autoroute sans retirer les avantages d'une desserte de ses pôles de développement économiques. Il est indispensable de terminer le dernier maillon autoroutier manquant entre l'Espagne et l'Italie, mais il paraît vital pour Arles et tout le pays d'Arles d'aménager parallèlement à cet axe Est-Ouest, l'axe Nord Sud, qui fait défaut à l'aménagement de notre territoire depuis plus de 30 ans.

Le COBATY est persuadé qu'Arles peut retrouver, à l'occasion de ce projet d'infrastructure, sa place de carrefour des échanges Est-Ouest et Nord-Sud qui était la sienne déjà dans l'antiquité. Au croisement entre l'arc méditerranéen et la Vallée du Rhône, le pays d'Arles avec au Sud Les Saintes Maries de la Mer, Port Saint Louis du Rhône, Salin de Giraud et Fos, au Nord Tarascon, Châteaurenard, Avignon et surtout le Port fluvial sur le Rhône, peut trouver dans cette desserte un formidable coup de pouce à son développement.

Aussi le COBATY Arles, Alpilles et Camargue souhaite un tracé le moins dommageable possible pour l'environnement et la population mais souhaite aussi que ce tronçon d'autoroute soit accompagné de liaisons axées Nord-Sud qui permettent un maillage routier des zones d'activités et des communes environnantes aujourd'hui encore trop enclavées.

Le pays d'Arles doit saisir cette opportunité pour programmer la mise en place de la voie rapide Avignon-Arles et le doublement de la rocade à raccorder directement sur un échangeur autoroutier "Arles Centre", ce qui n'apparaît pas dans les différentes hypothèses présentées à la population.

Enfin, le COBATY Arles, Alpilles et Camargue espère que les différentes étapes de l'échéancier proposé dans "P'Arles n°1" des projets et travaux seront bien respectées dans le temps et qu'en aucun cas il ne faudra retarder la date de l'été 2003 pour la décision ministérielle du choix du fuseau. Il serait également souhaitable que l'horizon 2015 soit plutôt ramené à 2010-2012 pour la mise en service de l'autoroute car devant le danger de la situation actuelle qui ne va aller qu'en empirant, chaque jour compte.

**Le Président : Philippe GHEZZI - Le délégué au contournement : Michel GUICHARD**

## Robert Rocchi

président de la Maison de la Vie Associative d'Arles et du CIQ de Pont-de-Crau

## La variante sous-fluviale constitue la solution à privilégier"

**P'Arles : Pourquoi vous êtes-vous impliqué dans les discussions sur le contournement autoroutier d'Arles ?**

Lorsque ce projet a vu le jour, chaque association a réagi en fonction de son intérêt particulier et immédiat, avec le plus souvent pour seul objectif de repousser l'autoroute chez le voisin. Pour faire avancer le dossier, il fallait sortir de cette logique d'affrontement. La création de l'ARPA (Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d'Arles), collectif dont je suis un membre, a permis, par la discussion, de rapprocher les points de vue jusqu'à un accord : que l'on soit de Fourchon, de Pont-de-Crau ou de Trinquetaille, le meilleur tracé consisterait à passer sous le Rhône. Cette proposition a été

retenue, au point d'être aujourd'hui analysée au même titre que toutes les autres, moins consensuelles. Nous avons su faire preuve de maturité en défendant l'intérêt général. L'écoute que les autres acteurs de la concertation nous accordent démontrent qu'ils nous considèrent comme de véritables interlocuteurs représentatifs et non pas comme de doux rêveurs. La faisabilité technique du projet apparaît réelle. Il faut maintenant évaluer son coût et les impératifs de sécurité.

**P'Arles : En quoi cette variante vous paraît-elle la meilleure ?**

Pour résumer notre position, nous avançons un slogan : nous voulons d'une autoroute dans un projet pour Arles et non

pas d'Arles dans un projet d'autoroute. Ce tracé permettrait d'abord d'éviter de nouveaux saccages urbains et environnementaux tout en gommant ceux commis dans le passé avec la construction de la voie rapide. Il s'inscrit par ailleurs dans une perspective de développement durable respectueux du patrimoine historique et naturel arlésien. Enfin, il réduirait au minimum l'impact sur les habitations riveraines. L'environnement constitue le meilleur atout économique, touristique et culturel d'Arles. Il ne faut pas le sacrifier. On nous oppose parfois que passer sous le Rhône s'avérerait extrêmement coûteux et risqué. Mais il faut explorer tous les moyens de financement, en sollicitant même l'Europe, puisque cette voie amé-

liorerait la liaison entre Espagne et Italie. Quand on veut quelque chose, on y met le prix, comme le prouvent les tunnels de Marseille et Toulon. Nous demandons aussi que le coût des aménagements spécifiques liés aux autres tracés soit évalués avec précision. Construire un viaduc au milieu de zones marécageuses comporte des contraintes techniques coûteuses. Quoi qu'il en soit, une décision s'impose rapidement, car la situation actuelle de la RN113 demeure insupportable. Les incertitudes sur le choix du tracé freinent par ailleurs le développement d'Arles. Nous réclamons de l'audace et de l'ambition sur ce dossier. La voie sous fluviale répond aux attentes des citoyens arlésiens.

Arielle Laugier, Présidente de l'association Sud Semestres Plan du Bourg

## “La ville ne peut supporter une autoroute en surface”

**P'Arles :** Les quartiers que vous représentez seraient particulièrement concernés par un contournement autoroutier par le sud. Comment vous positionnez-vous sur le dossier ?

**Arielle LAUGIER :** Nous sommes attentifs au projet depuis 1996, dès l'apparition d'une hypothèse d'une autoroute au sud d'Arles. Barriol, les Semestres ou Plan du Bourg sont actuellement cernés de toutes parts par la RN113, le Rhône, les canaux d'Arles à Bouc et Vigueirat et bientôt, sans doute, par la déviation de la RD 35. La construction d'une voie autoroutière ajouterait une frontière supplémentaire, accentuant encore le sentiment des habitants d'enfermement dans un casier. La centaine de familles adhérentes de notre association combat l'idée d'un tracé au sud, mais aussi au nord, dans un souci d'intérêt général. Le travail conduit avec l'ARPA dont nous sommes l'un des membres nous amène à défendre l'idée d'un passage enterré sous le Rhône. La ville ne peut pas souffrir d'une autoroute en surface. Outre nos quartiers, l'ensemble de son cadre de vie, de son patrimoine, de son image en sortirait dégradé, au détriment de sa population mais aussi des touristes qui la visitent en masse toute l'année. La mise à l'étude d'une variante sous-fluviale longue me paraît aller de l'avant, dans cette volonté de tenir compte des désirs de la population, exprimés à travers la concertation conduite par les membres de l'ARPA. Certes, on nous oppose le coût potentiel d'un tel ouvrage, ses contraintes en terme de sécurité, les nuisances générées par une durée de chantier plus élevée que pour les autres tracés. Il est prévu d'enterrer des échangeurs, des carrefours et des bretelles d'autoroute autour de Paris. Pourquoi pas un tunnel sous fluvial pour Arles, même si le risque zéro, hélas, n'existe pas ?

Colette Martin, Présidente de l'association des habitants de Plan du Bourg

**P'Arles :** Plusieurs variantes de tracé autoroutier sont actuellement à l'étude. Laquelle vous séduit le plus ?

**Colette Martin :** Depuis 1996, les habitants du pays d'Arles ont fait connaître leur opposition à un projet qui causerait des blessures irréversibles. La proposition d'un nouveau tracé, au sud, montre que les critiques émises sur les tracés sud étaient fondées et que la recherche d'une solution en tunnel a un sens. Ce nouveau tracé comporte de très gros risques pour la qualité de vie, entre autres, au plan du Bourg, en tête de Camargue et à Gimeaux. Nous savons qu'il est difficile de maîtriser les urbanisations à proximité des autoroutes. Une remontée des véhicules vers le nord de la ville par la déviation du CD 35 est inévitable et cloisonnerait totalement notre quartier.

Notre association veut absolument éviter cette asphyxie.

Aménager l'existant demeure hors de question. Passer par le nord provoque une coupure entre la ville et Pont de Crau. Compte tenu des évolutions (techniques, de sécurité, de transports), la solution d'un tunnel sous-fluvial paraît la plus protectrice de l'environnement urbain et naturel arlésien. Cette variante permettrait à la ville de respirer à nouveau, de reconcevoir le maillage de son territoire, d'aménager les berges du Rhône pour les rendre à la population.

Le projet est ambitieux, mais Arles le mérite.

L'implication des associations dans la concertation, leur connaissance des usages et pratiques du territoire, leur volonté d'une démarche d'intérêt général et de développement durable, au sein de l'ARPA, prouve leur attachement au territoire arlésien

> Le pont Van Gogh



## 1 question à 2 élus

**Jean-Marie Scifo**

Président du groupe Arles Passionnément (CNPT) et du groupe cynégétique arlésien

## “La VSF courte est la plus réaliste”

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

Tout le monde rêverait d'une autoroute sur mesure, mais il est important à un moment donné de prendre une décision au risque de démotiver, à force de les réunir, les citoyens et les associations qui s'impliquent déjà depuis des années dans la concertation. Cette autoroute constitue un mal nécessaire. Elle fera des mécontents. L'essentiel est que ces derniers soient le moins nombreux possible grâce à un projet à la hauteur des espérances de la majeure partie de la population arlésienne.

La solution de la variante sous-fluviale me paraît la plus attractive. Je crois en la technologie et aux ingénieurs pour bâtir un ouvrage respectueux de toutes les conditions de sécurité et bien inséré dans le paysage. Les autres tracés impliquent la création de p et de viaducs au-dessus des marais, remblais, des expropriations, des nuisances sonores pour les habitants... Les aménagements réalisés dans le passé ont provoqué de dégradations pour qu'aujourd'hui

la protection de l'environnement passe au second plan. Je ne peux concevoir que l'Etat rajoute une verrue supplémentaire. En tant que membre de l'ARPA, le groupe cynégétique arlésien, avec son millier de membres, campera sur cette position tant qu'il ne lui sera pas démontré avec des arguments extrêmement convaincants que cette variante demeure irréalisable. Sur l'alternative proposée, la VSF courte me paraît plus justifiée que la VSF longue, récemment mise à l'étude, qui sous-tend selon moi un accroissement des coûts et des risques, préjudiciables à ses chances de concrétisation.



**Catherine Levraud**

Adjointe au maire d'Arles, déléguée à l'écologie urbaine, Les Verts.

## “Une autoroute sans alternative”

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

En préalable, je regrette que la seule solution proposée par l'Etat pour résoudre les difficultés d'engorgement de la ville d'Arles soit justement une autoroute. Selon moi, une telle option se refuse à prendre en compte tous les autres modes alternatifs de transport susceptibles de réduire dans les vingt prochaines années la circulation des poids lourds. Bâtir un projet d'avenir sur la base de projections aggravées de la situation actuelle me chagrine, car c'est partir battu d'avance et considérer que tous les efforts en faveur du développement de la multimodalité (ferroviaire, cabotage, fluvial...) sont voués à l'échec.

Me prononcer pour un tracé ou un autre m'apparaît donc secondaire dans ce contexte. Tous génèrent des nuisances. La variante sous-fluviale semble la plus séduisante car elle permet de régler un certain nombre de problèmes en surface et de récupérer l'emprise de la RN 113 pour recréer une dynami-

que d'aménagement de l'espace urbain. Mon souci porte cependant sur les équipements extérieurs nécessités par l'édification d'un tunnel, les conditions de déroulement et de durée du chantier qui pèseront inévitablement sur la vie locale ou encore le coût qui pourrait bien amener l'Etat à nous démontrer que ce tracé là demeure irréaliste.

Je me tiendrai en alerte, quelle que soit la solution retenue, afin d'obtenir des compensations à la hauteur de leurs attentes pour les populations riveraines du projet. Il faudra que l'impact sur les habitations, l'environnement, les habitudes de déplacements soit le plus réduit possible et que l'on traite avec la même équité le locataire en HLM ou le propriétaire d'un mas.

# Des expositions pour "P'Arler"

Les trois premiers numéros de P'Arles ont déjà largement engagé le dialogue sur un projet qui concerne tous les arlésiens.

Ce numéro 3 apporte de nombreux éléments de réponse.

Des informations plus détaillées seront exposées :

> du 10 mars au 10 avril

en centre-ville, à la **Chapelle des Trinitaires**, 40 rue de la République

> du 10 mars au 22 mars

dans la galerie commerciale du **Géant Casino de Fourchon**

VENEZ NOMBREUX DIALOGUER AVEC LES TECHNICIENS ET LE GROUPE DE TRAVAIL,

TOUS VOS AVIS SERONT RECUEILLIS ET CONTRIBUERONT A FORGER UN PROJET QUI FAVORISERA AU MIEUX

LE DEVELOPPEMENT DU PAYS D'ARLES TOUT EN PROTEGEANT SES RICHESSES.

**René Sautet**

habitant d'Arles

-----Il faut savoir prévoir -l'imprévisible"

**P'Arles :** Vous habitez le quartier du Trébon et avez lu avec attention les deux premiers numéros. Que vous inspirent les études en cours ?

En préalable, je voudrais indiquer que pour assurer la pérennité et la viabilité du projet, il faut savoir envisager toutes les hypothèses, en se concentrant sur un seul objectif : ne pas nuire à la ville. Or, j'ai parfois le sentiment que certaines pistes ne sont pas évoquées, notamment en matière de sécurité. Se lancer dans un tel projet implique de prévoir l'imprévisible, en situant les protections bien au-delà du seuil admissible. Quand je vois que les promoteurs de la solution sous-fluviale passent sous silence les risques sismiques qui pèsent sur notre région, je m'interroge. Certes, aucun tremblement de terre majeur n'est survenu en Provence depuis des dizaines d'années. Mais, du côté de Lambesc, une forte secousse a fait de nombreux dégâts et victimes au début du 20<sup>e</sup> siècle. Récemment encore, cette menace

était évoquée à propos du site nucléaire de Cadarache, au nord-est des Bouches-du-Rhône. Elle est donc bien réelle. Pourquoi l'ignorer ? Imaginez l'impact d'un tremblement de terre sur un tunnel sous le Rhône... A la moindre fissure, l'ouvrage se retrouve inondé, hors d'usage. Même sans catastrophe sismique, un envahissement par les eaux reste envisageable. Jusqu'au début des années 90, personne ne pensait que les digues du Rhône, très bien conçues, cèderaient un jour. Pourtant, l'événement est survenu deux fois, en 1994 et en 2002. N'oublions pas enfin les accidents récents dans les tunnels du Saint-Gothard et du Mont-Blanc. Ces deux expériences ne suffisent-elles pas pour qu'à Arles, certains osent encore défendre l'hypothèse d'un ouvrage enterré ? Une autoroute en surface doit donc absolument être privilégiée. Quand une route se fissure, elle est facile à réparer. Quand c'est un tunnel sous-fluvial, les conséquences peuvent s'avérer dramatiques.

**P'Arles :** Quelle option vous paraîtrait la plus appropriée au contexte arlésien ?

Comme je l'ai dit plus haut, le projet d'autoroute ne doit pas nuire à la ville. Il doit se situer le plus au sud possible, loin des habitations, pour éviter que le bruit, la pollution, les risques d'accident avec déversement de produits chimiques, issus de l'important trafic sur l'axe Espagne - Italie pèsent sur les Arlésiens. Le raccordement doit même s'effectuer selon moi en amont de Raphèle afin que le hameau ne soit pas touché par les nuisances. Il m'apparaît préférable de traverser les marais et de créer un pont sur le Rhône plutôt que de passer près de l'hôpital, comme certains tracés étudiés l'envisagent. Une telle idée me paraît déraisonnable. Comment les malades pourraient-ils supporter le grondement incessant des véhicules et des poids lourds ? C'est pourquoi la V8 me semble la plus appropriée.

**"Vous avez la parole..."**

“ Dans cette revue, vous avez exposé succinctement les divers tracés possibles concernant la liaison à réaliser pour la jonction entre les péages de Saint-Martin-de-Crau et de Saint-Gilles. Nous vous informons, par la présente, qu'après examen attentif, c'est votre projet V8 que nous préférons par rapport à tous ceux que vous avez présentés. Ce tracé V8 est celui qui nous paraît le plus éloigné des zones d'habitation, ce qui leur réduira les nuisances, aussi bien pendant les travaux de construction des ouvrages qu'en cours d'exploitation normale.

Nous souhaitons vivement que le projet qui sera définitivement retenu respectera la tranquillité des zones d'habitations.

Claude B. ■



> Maquette de la ville - Musée de l'Arles Antique

“ Je pense que la solution autoroute nord est meilleure parce que :  
- elle n'altère pas le caractère sauvage de la Camargue,  
- elle dessert les industries, PME-PMI du nord d'Arles  
- elle s'éloigne des zones inondables et des marais  
- elle dessert mieux les populations (Arles + Pays d'Arles : Fontvieille...)

Pascal R. ■



> L'abbaye de Montmajour

“ 1) STOP = Tunnel

La preuve est faite que de nombreux conducteurs de voitures ou de poids lourds ne ralentiront jamais. Nous n'avons pas le droit d'envoyer à la mort des conducteurs ; ensuite un accident dans un tunnel est mille fois plus grave qu'à l'air libre !

Voyez les accidents du Mont-Blanc, du Saint-Gothard, le 200 à l'heure dans le tunnel de Toulon, etc. dès son ouverture !

Voyez à quelle allure roulent les camions sur le pont sur le Rhône (+130)

2) Le contournement Nord paraît présenter beaucoup d'avantages et peu d'inconvénients.

Pierre A. ■



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

Direction 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 : Patrick Deloustal ; DDE des Bouches-du-Rhône : Catherine Bourrier ; CETE Méditerranée : Jean-Pierre Puy. Coordination éditoriale : Catherine Bres, DDE des Bouches-du-Rhône. Rédaction : Jean-Christophe Barla. Conception graphique : Alyen. Réalisation : Magellan. Photographies : Laurent Carte. Impression : Spot.